

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Approvato il 27 Novembre 2019

Documento di Controdeduzione alle Osservazioni

Stesura approvata dal Consiglio metropolitano con Delibera n° 54 del 27/11/2019
modificata per errore materiale indicazione proponente a pagina 65 e 938

INDICE

0	PREMESSA.....	5
0.1	Come è organizzato il documento	6
0.2	Criteri di codifica	8
0.3	Criteri di accoglimento	8
0.4	Osservazioni d'ufficio	9
0.5	Analisi delle osservazioni ricevute	10
0.5.1	Quadro generale.....	10
0.5.1	Analisi statistica.....	11
0.6	Schede di lettura per i proponenti	18
0.6.1	Cittadini	18
0.6.2	Associazioni	43
0.6.3	Enti	59
0.6.4	Imprese	75
0.6.5	Gestori	79
1	OBIETTIVI	80
2	TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO.....	97
2.1	Governance	97
2.2	Biglietto Unico	103
2.3	Tariffazione.....	128
2.4	SFM	142
2.5	Tram e Terminal	227
2.6	Rete Urbana	365
2.7	Metrobus.....	372
2.8	Rete Extraurbana	378
2.9	Servizio Aree Industriali.....	456
2.10	Flotta.....	472
2.11	Centri di Mobilità	484
2.12	Stazioni e fermate	504
3	BICIPLAN METROPOLITANO	514

4	MOBILITÀ CICLISTICA.....	588
5	MOBILITÀ PEDONALE.....	659
6	SPAZIO CONDIVISO.....	693
6.1	Città 30.....	693
6.2	Mobilità scolastica	705
6.3	Sosta e Parcheggi	718
6.4	Zone Pedonali	737
6.5	ZTL - ZTLA - Area Verde	747
7	MOBILITÀ MOTORIZZATA.....	777
8	MOBILITÀ INNOVATIVA.....	871
9	LOGISTICA - PULS	934
10	PIANIFICAZIONE URBANISTICA.....	968
11	RISORSE E SOSTENIBILITÀ ECONOMICA.....	975
12	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO.....	986
13	VARIE E VAS	1003
14	OSSERVAZIONI D'UFFICIO	1017

0 PREMESSA

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Bologna metropolitana, a seguito della sua adozione avvenuta il 27 Novembre 2018 con Atto del Sindaco metropolitano Virginio Merola n. 248/2018, e in ottemperanza a quanto disposto dall'Allegato 1, art. 2, comma 1, lettera a del DM 04/08/2017, ha visto la sua pubblicazione per un intervallo di 60 giorni, formalmente tra gennaio e marzo 2019. Tale periodo di esposizione al pubblico ha dato luogo a numerosi contributi che sono continuati a pervenire fino a dopo l'estate. Questa lunga fase, durante la quale è stata offerta la possibilità di effettuare osservazioni ai documenti di Piano a cittadinanza, stakeholders, enti e associazioni, ha rappresentato una vera e propria nuova stagione di partecipazione per la costruzione del PUMS.

Durante questo tempo sono stati organizzati eventi mirati alla divulgazione del PUMS adottato su diversi livelli di comunicazione; a partire dalla convocazione del Forum della Mobilità sostenibile "Il ruolo degli stakeholders verso l'approvazione del PUMS" a gennaio e dal partecipatissimo Convegno "Bologna ad altra velocità" a febbraio 2019. Ed è così che si è dato il via ad una serie di incontri importanti: il tavolo di lavoro e confronto con gli stakeholders sulle tematiche strategiche legate alla Spazio Condiviso, gli incontri dedicati alle Unioni "Come cambia la mobilità sul territorio", gli eventi pubblici nella Stazioni SFM e non ultimo lo spettacolo "La Natura senza Autovettura". Altri strumenti di divulgazione sono stati attivati e diffusi attraverso il sito web tematico: un modulo di facile compilazione per la presentazione delle osservazioni e una sintesi divulgativa del Piano sfogliabile online e distribuita cartacea nei principali eventi sopraccitati. Tale intensa attività di partecipazione e comunicazione al Piano è oggi citata come best practice nelle nuove Linee Guida Europee ELTIS 2.0 recentemente pubblicate.

Non meno importante la convocazione del Comitato Scientifico avvenuta i primi di luglio per valutare e discutere sulle tematiche emergenti dalla fase di deposito ed il loro riflesso sul Piano adottato a più elevati livelli di competenza.



La volontà di Città metropolitana dunque in questo intenso e ricco periodo di lavoro e confronto è stata quella di amplificare e stimolare la partecipazione, ponendo il Piano nelle mani della Comunità intesa nel senso più ampio del termine. Obiettivo: arrivare alla approvazione del PUMS con uno strumento di pianificazione davvero rispondente alle esigenze di mobilità del territorio e dei suoi abitanti in un'ottica sostenibile, in cui si possano individuare scelte concrete di cambiamento a cui tutti possano accedere e riconoscersi ai vari livelli istituzionali e non.

La pubblicazione dei documenti di Piano ha quindi consentito nuovamente il coinvolgimento di cittadinanza, portatori di interesse ed enti, rinnovando, pertanto, il contributo fruttuoso già da loro fornito in fase di definizione degli obiettivi e delle scelte, così da divenire protagonisti dell'ulteriore perfezionamento dei contenuti del PUMS. Il Piano ne esce dunque realmente migliorato e più chiaro in diversi aspetti, senza essere stravolto nei suoi principi e obiettivi fondanti e nella sua impostazione strategica. Infatti, la maggior parte dei contributi ricevuti è risultata comunque in linea e coerente con i contenuti del PUMS, rilanciandone l'importanza e la centralità anche come sollecitazione ad andare avanti con ambizione e fermezza verso l'attuazione.

Il presente documento nasce dunque con lo scopo di fornire un esaustivo resoconto della fase di raccolta e controdeduzione alle osservazioni pervenute durante tale periodo di pubblicazione dei documenti costituenti il PUMS.

0.1 Come è organizzato il documento

Il presente documento è strutturato in due parti principali: la prima, rappresentata dal presente capitolo, ne costituisce la premessa contenente l'approccio metodologico utilizzato per dare risposta ai contributi pervenuti, insieme a una rassegna sulle tematiche principali, sui criteri di accoglimento e sulle categorie di proponenti, per ciascuno dei quali sono riportate **schede sintetiche di lettura**; la seconda, invece, divisa in sezioni tematiche, è dedicata alle controdeduzioni delle osservazioni (in particolare dalla sezione 1 alla 13), suddivise per ciascun ambito strategico e analizzate puntualmente con apposite **schede di controdeduzione**. Tale parte è stata organizzata seguendo l'ordine delle tematiche strategiche più rilevanti in termini di numero di osservazioni ricevute, corrispondenti alle diverse sezioni. In particolare, per quanto riguarda Trasporto Pubblico Metropolitan e Spazio Condiviso è stato scelto di suddividere ulteriormente le rispettive sezioni in sottosezioni per evidenziare i vari argomenti specifici emergenti. Fa eccezione la prima sezione dedicata alle osservazioni sul capitolo "Obiettivi" del PUMS, scelto come incipit per sottolinearne l'importanza in quanto alla base della Vision complessiva su cui si fonda l'intero Piano.

La scelta di organizzare il documento dando risposta **osservazione per osservazione per ciascun ambito strategico** ha una finalità duplice: sia offrire una **visione più ampia su quanto emerso dai diversi proponenti** e permettere di arrivare ad una risposta omogenea e coerente coordinando le eventuali modifiche al Piano da parte dell'Area Pianificazione Territoriale in collaborazione con le Aree e i Settori della Città metropolitana; sia al contempo dare **la possibilità al proponente stesso di confrontare il trattamento della propria osservazione con altre sul medesimo argomento strategico, concedendoli una riflessione più ampia e comunitaria** sul tema e di come il Piano ne abbia portato avanti il recepimento. La volontà dunque è quella di **lasciare che il proponente si muova nel documento passando da un tema strategico di suo interesse all'altro, pur cogliendone l'impostazione complessiva**.

Infine, nella sezione 14 sono raccolte le osservazioni d'ufficio predisposte dal Servizio Pianificazione della Mobilità di Città metropolitana, in condivisione con il Comune di Bologna, contenenti principalmente modifiche al testo legate a necessità di allineamento e omogeneizzazione tra piani (in particolare tra PGTU e PUMS e PUMS e PSM 2.0), approfondimenti e chiarimenti di contenuti, errori materiali di tipo cartografico e testuale, oltre ai necessari adeguamenti relativi ai più recenti indirizzi ministeriali. In particolare, dunque, la presente premessa è dedicata a definire:

- la metodologia applicata per codificare univocamente le osservazioni pervenute;
- i criteri utilizzati per stabilire le modalità di accoglimento;
- l'analisi delle osservazioni ricevute in termini di tematiche emergenti, classificazione dei proponenti e percentuali di accoglimento;
- l'elenco dei 173 proponenti che hanno inviato almeno un'osservazione, suddivisi in 5 macro-categorie:
 - A. Cittadini;
 - B. Associazioni;
 - C. Enti;
 - D. Imprese;
 - E. Gestori.

Nell'ottica di assicurare una maggiore leggibilità al documento l'elenco dettagliato dei singoli proponenti è fornito attraverso apposite schede di lettura dedicate che sono state ordinate:

- per quanto riguarda la macro-categoria dei "Cittadini" in modo crescente secondo il codice di Protocollo Generale con cui sono stati registrati i contributi inviati;
- alfabeticamente, per ciascuna delle altre macro-categorie.

Le **schede di lettura** dei proponenti riportano la sezione tematica all'interno della quale sono contenute le osservazioni, il loro numero identificativo e la tipologia di accoglimento, rimandando alle relative **schede di controdeduzione**. Queste ultime invece presentano sostanzialmente un contenuto sintetico dell'osservazione, la relativa deduzione ed eventuale modifica, oltre alla modalità di accoglimento. Si precisa che il lavoro di sintesi delle osservazioni presentate da ciascun proponente è frutto dell'elaborazione dei protocolli originali ricevuti, che non sempre erano conformi al modulo predisposto sul sito.

È opportuno precisare che la scelta di pubblicare le schede proponenti relative ai cittadini in forma "anonima" è stata operata nel rispetto del D.lgs. 30 giugno 2003, n.1961 "Codice in materia di protezione dei dati personali"; pertanto anche le schede di controdeduzione sono pubblicate senza indicazioni dei dati personali delle persone fisiche proponenti le osservazioni stesse, bensì rimane il riferimento del relativo Protocollo Generale.

0.2 Criteri di codifica

L'entità dei contributi ricevuti e la moltitudine di osservazioni ad essi associate ha evidenziato la necessità di definire una metodologia per la loro codifica che ne facilitasse l'identificazione univoca e, al contempo, l'immediata associazione alla tematica strategica di interesse a cui la proposta fa riferimento.

Per tale ragione, ogni contributo corrispondente al proponente è stato dapprima associato ad un numero progressivo, mentre la codifica delle relative osservazioni è stata completata anch'essa da un codice numerico progressivo che è stato attribuito in funzione dell'ordine delle tematiche emergenti a cui esse fanno riferimento. Tale scelta è stata operata al fine di conferire al documento una maggiore integrità di lettura dal momento che tutte le osservazioni che afferiscono al medesimo argomento strategico sono ordinate sequenzialmente; in questo modo, infatti, superando il tipo di approccio che affronta singolarmente ed in modo non coordinato ciascuna controdeduzione per proponente, a ciascuno di essi viene offerta, come già spiegato sopra, una visione più ampia sulle risposte fornite in merito allo stesso tema e un riscontro immediato sull'eventuale inserimento della modifica proposta all'interno dei documenti di Piano.

0.3 Criteri di accoglimento

I 173 contributi ricevuti dai proponenti durante la fase di pubblicazione del PUMS sono stati analizzati e suddivisi in 900 singole osservazioni; tale operazione ha consentito di entrare in modo puntuale nel merito di ciascuna richiesta o proposta sia per la relativa controdeduzione sia per le modalità di accoglimento, e di conseguenza, anche per le specifiche eventuali modifiche da apportare ai documenti di Piano.

Nello specifico, la metodologia applicata (riassunta in Figura 0-1) per l'attribuzione della tipologia di accoglimento ha previsto cinque differenti categorizzazioni:

1. osservazione non accolta;
2. osservazione non pertinente;
3. osservazione parzialmente accolta;
4. osservazione non di competenza;
5. osservazione accolta.

In particolare, la prima categoria riunisce tutte le osservazioni i cui contenuti non sono coerenti con principi, obiettivi e strategie del PUMS oppure in contrasto con lo scenario di riferimento su cui si fonda lo scenario di Piano; la seconda invece raggruppa quelle completamente estranee ai contenuti propri di un PUMS. Per quanto riguarda la tipologia di "accoglimento parziale" ne fanno parte principalmente le osservazioni già in parte contenute nel PUMS che ne sostengono e rafforzano obiettivi, politiche e azioni, contribuendo anche all'indicazione di elementi per la programmazione della fase di attuazione. Le richieste che esulano dalla competenza del livello strategico del PUMS sono state aggregate nella quarta

tipologia; anch'esse hanno stimolato una maggior riflessione su temi legati alla fase di attuazione e programmazione e soprattutto a permettere un maggior chiarimento sui diversi livelli di pianificazione e relative competenze. Infine, le osservazioni considerate perfettamente coerenti con obiettivi e strategie del Piano o comunque già contenute sono state inserite tra le "osservazioni accolte" e hanno spesso contribuito ad un maggior chiarimento, approfondimento o rafforzamento dei relativi contenuti.

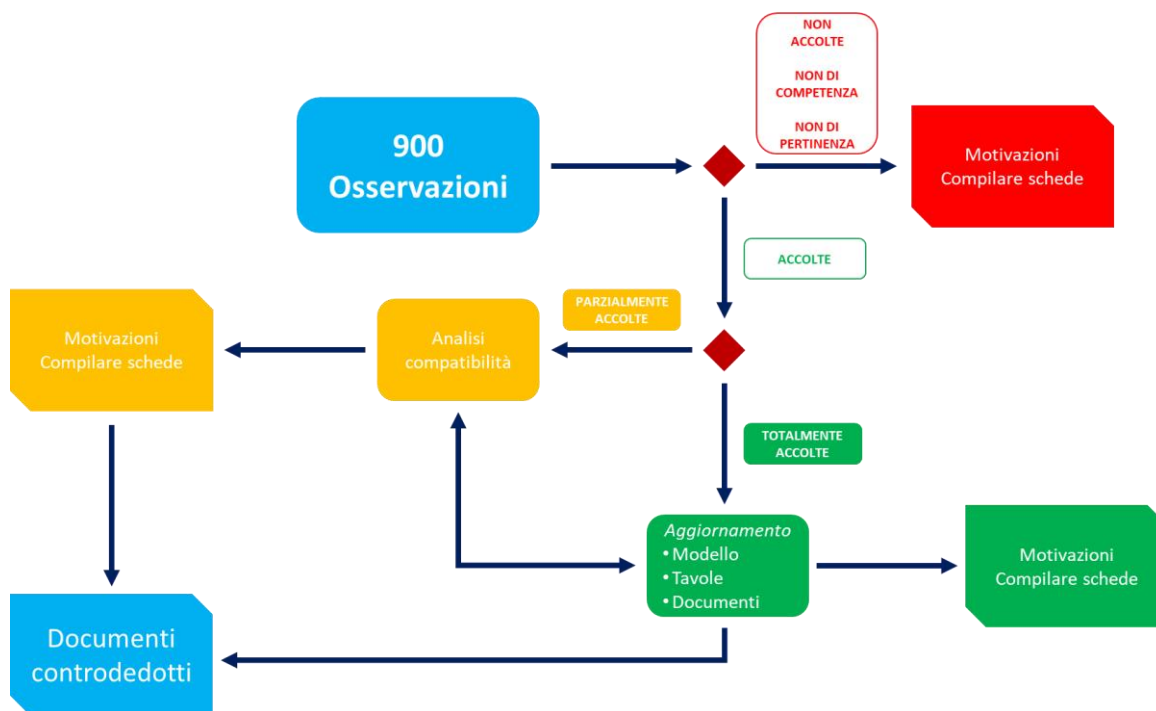


Figura 0-1 Metodologia applicata per attribuire la tipologia di accoglimento alle singole osservazioni

0.4 Osservazioni d'ufficio

Come anticipato in precedenza, a seguito dell'adozione dei documenti del PUMS e durante la fase di pubblicazione degli stessi, il Settore Pianificazione della Mobilità della Città metropolitana di Bologna, in coordinamento con il Comune di Bologna, ha valutato l'opportunità di intervenire sui documenti costituenti il PUMS principalmente con modifiche al testo legate a necessità di allineamento e omogeneizzazione tra piani (in particolare tra PGTU e PUMS e PUMS e PSM 2.0), approfondimenti e chiarimenti di contenuti, errori materiali di tipo cartografico e testuale, oltre ai necessari adeguamenti relativi ai più recenti indirizzi ministeriali.

Tali modifiche assumono la denominazione di "Osservazioni d'ufficio" e, data la loro genesi, non prevedono una modalità di accoglimento dal momento che rappresentano intrinsecamente dei perfezionamenti apportati dal Settore Pianificazione della Mobilità della Città metropolitana di Bologna ai documenti del PUMS. A tali auto-osservazioni (circa 70 in tutto) è dedicata la sezione 14, con una specifica scheda di sintesi che consente l'identificazione del numero di Protocollo Generale con cui sono

state catalogate, il contenuto dell'osservazione d'ufficio e la modifica che hanno comportato nei documenti, ordinate per tematica seguendo l'organizzazione dell'indice del PUMS adottato.

0.5 Analisi delle osservazioni ricevute

Come già riportato in precedenza, formalmente l'intervallo di tempo concesso per la presentazione delle osservazioni ha coperto 60 giorni tra il gennaio e il marzo 2019, ma i contributi sono continuati a pervenire fino a ottobre e si è scelto di continuare ad accoglierli nell'ottica di favorire il più possibile la partecipazione e il miglioramento del documento di Piano adottato, rendendolo il più rispondente possibile alle richieste sollecitate.

Durante questo lungo periodo, sono pervenuti 173 contributi da altrettanti differenti proponenti che, in fase di analisi e controdeduzione, sono stati ulteriormente scorporati in 900 singole osservazioni per tematica strategica.

Il presente paragrafo dunque nasce sia con lo scopo di offrire una breve rassegna delle principali statistiche in termini di tematiche emergenti, principali categorie dei proponenti e tipologia di accoglimento delle osservazioni pervenute durante la fase di pubblicazione del Piano, sia per fornire una visione più ampia sul quadro generale emerso e sulla riflessione che ha condotto verso l'approvazione del Piano.

0.5.1 QUADRO GENERALE

La fase di osservazione al PUMS di Bologna metropolitana ha richiesto un lavoro lungo e attento da parte dell'Amministrazione e ha fatto emergere la necessità di chiarimenti e approfondimenti fondanti il valore del Piano stesso. Primo tra tutti il suo **valore normativo** che ha dato come risultanza l'elaborazione di una premessa dedicata a mettere in luce e a chiarire la valenza normativa già insita nella natura del Piano stesso e derivante dalle competenze proprie della Città metropolitana in tema di pianificazione della mobilità, e fondata su obiettivi e principi definiti e condivisi.

Altro tema di importanza centrale su cui è stata necessario un approfondimento mirato è la **sostenibilità economica**, in particolare il tema del **reperimento delle risorse**. Seguito dalle **modalità di attuazione e governance** che hanno portato all'inserimento di una specifica tabella delle **competenze** con la volontà di identificare i diversi attori e ruoli nel processo di implementazione del Piano per ciascuna azione ed ambito strategico.

La difficoltà più grande risulta essere incentrata sul principio fondante il PUMS per la mobilità motorizzata, ossia la **non previsione di nuove strade** se non quelle già programmate o finanziate e coerenti con i principi e gli obiettivi di sostenibilità del Piano. Pertanto, si è tentato di meglio esplicitare il tema legato alla **pianificazione integrata** e alle sue finalità, necessarie anche per l'integrazione con la rete del Biciplan metropolitano. Si è sottolineato maggiormente la volontà di favorire l'ampliamento in sede e la riqualificazione come direzione fondamentale per rivedere l'ambiente stradale a favore

soprattutto di mobilità attiva e trasporto pubblico, anche in vista di una riduzione del traffico privato. Non ultimo anche il tema della **mitigazione e protezione dei centri abitati** sollecitato da alcuni proponenti.

Fondamentali sono stati i contributi pervenuti soprattutto dalle Associazioni di categoria sulla **buona progettazione** sia per quanto concerne la ciclabilità che la pedonalità, di cui il Piano si è decisamente arricchito, scegliendo di dotarsi come allegato fondamentale delle recenti Linee Guida per il Sistema Regionale della Ciclabilità (cfr. Allegato 3). Interessante come su molti fronti è emersa come centrale l'importanza di continuare con la partecipazione e soprattutto con una **comunicazione** diffusa e mirata, chiedendo un impegno deciso e dedicato anche mediante specifiche risorse.

Per quanto concerne gli ambiti strategici al centro delle proposte e osservazioni è rimasto il trasporto pubblico, anche con alcune specifiche tematiche di rilevanza quali:

- il rafforzamento del **biglietto unico**;
- l'introduzione di **agevolazioni tariffarie**;
- la necessità di valutare un'ulteriore **estensione della rete tranviaria, di renderne più flessibile l'attuazione** garantendone la **piena compatibilità** con le altre componenti coinvolte (sosta, mobilità attiva, etc.);
- il **rinnovo delle flotte**;
- la richiesta di soluzioni mirate al **servizio di trasporto pubblico negli ambiti industriali**.

A seguire le osservazioni si sono incentrate soprattutto sulla ciclabilità, chiedendo un ulteriore **estensione ed aggiornamento della rete integrativa del Biciplan metropolitano**, oltre alle richieste di ampliamento degli **indirizzi progettuali**, insieme ai delicati temi della **sicurezza e manutenzione**.

Spazio condiviso e pedonalità si rivelano subito dopo tra le tematiche strategiche per cui sono pervenute maggiori sollecitazioni e, in particolare, è emerso con forza il tema centrale relativo **alla tutela delle aree scolastiche**, oltre alle necessità di diffondere la sperimentazione della Città 30 e di **regolamentare** anche l'**accesso delle moto** nei centri urbani (in particolar modo per la città capoluogo).

Rimane dunque un successo per il PUMS avere raccolto contributi soprattutto rispetto agli ambiti strategici centrali del Piano relativi ai mezzi più rappresentativi della mobilità sostenibile, a conferma che ne sono state comprese finalità fondanti e principali intenti della sua pianificazione strategica.

Per quanto concerne i proponenti, come in parte già detto, del tutto incisiva la sollecitazione da parte degli Enti in particolare sulla definizione di un sistema di trasporto pubblico rispondente alle esigenze del proprio territorio, mentre sono invece i cittadini che hanno espresso proposte e richieste sul fronte della rete tranviaria. Fondamentale in relazione alla mobilità ciclistica e alla pedonalità il contributo delle Associazioni che hanno innescato un processo di notevole approfondimento e perfezionamento dei capitoli dedicati all'interno della Relazione di Piano.

0.5.1 ANALISI STATISTICA

Preliminarmente le osservazioni sono state categorizzate sulla base del documento che vanno ad interessare; dalla Figura 0-2 si osserva come la maggior parte delle osservazioni riguardi la Relazione di Piano pari ad oltre l'86% (circa 780, considerando sia la Parte A – Mobilità delle persone- sia la Parte B –

Mobilità delle merci). In generale, comunque, tutti i principali documenti che costituiscono il PUMS sono stati interessati da proposte di modifica, a dimostrazione di una partecipazione diffusa e attenta da parte dei proponenti.

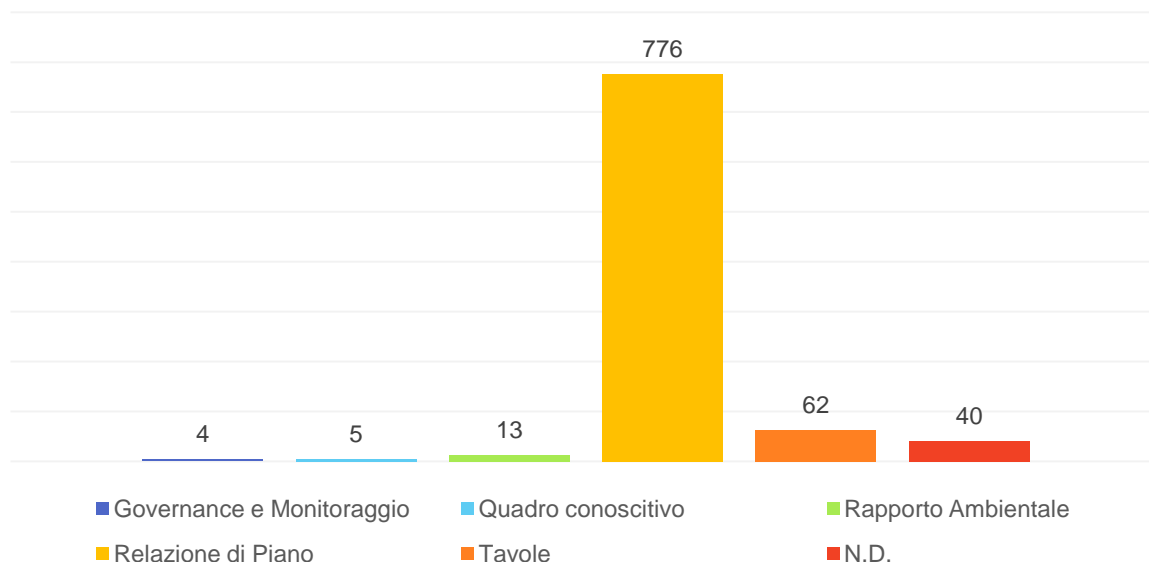


Figura 0-2 Statistiche sulle osservazioni per documento di Piano

L'analisi delle singole osservazioni mostra come le tematiche strategiche centrali del PUMS risultino rilevanti in termini di numero di osservazioni ricevute (cfr. Figura 0-3); primo fra tutti il Trasporto Pubblico Metropolitano (TPM), che raggruppa circa 400 osservazioni pari al 44% del totale, seguito dalla Ciclabilità con il 16% (sommando le osservazioni ricevute sul Biciplan metropolitano - 72 proposte- e sulla Mobilità Ciclistica - 70 proposte) e da Spazio Condiviso e Pedonalità (in totale 115 osservazioni, pari al 13% del totale). In ultimo si collocano le osservazioni inerenti alla Mobilità Motorizzata (oltre 80, pari al 9% del totale).

Ne consegue, quindi, che **le tematiche che hanno visto il maggior coinvolgimento di cittadinanza e portatori d'interesse sono quelle che interessano in maggior misura il rinnovamento in chiave sostenibile del sistema di trasporto metropolitano proposto dal PUMS e gli ambiti strategici relative alla mobilità attiva (sia in termini di reti che servizi) che insieme alle richieste sulla mobilità innovativa (sharing, elettrico, etc.) raggiungono l'80%.**

Ponendo l'attenzione esclusivamente sulle 399 osservazioni inerenti al TPM (Figura 0-4), si osserva come la rete tranviaria (cfr. sottosezione 2.5 "Tram e terminal") risulta l'argomento maggiormente emergente, con oltre 127 proposte (pari ad oltre il 32% di quelle relative al TPM), seguito dal Sistema Ferroviario Metropolitano (cfr. sottosezione 2.4 "SFM") e dalla rete Metrobus ed Extraurbana (cfr. sottosezioni 2.7 "Metrobus" e 2.8 "Rete Extraurbana") che raggruppano rispettivamente 85 e 84 osservazioni (pari al 22% e 21% di quelle relative al TPM).

Dunque, oltre il 70% delle proposte sul TPM, pertanto, è incentrata sulla rete portante del futuro sistema di Trasporto Pubblico Metropolitano.

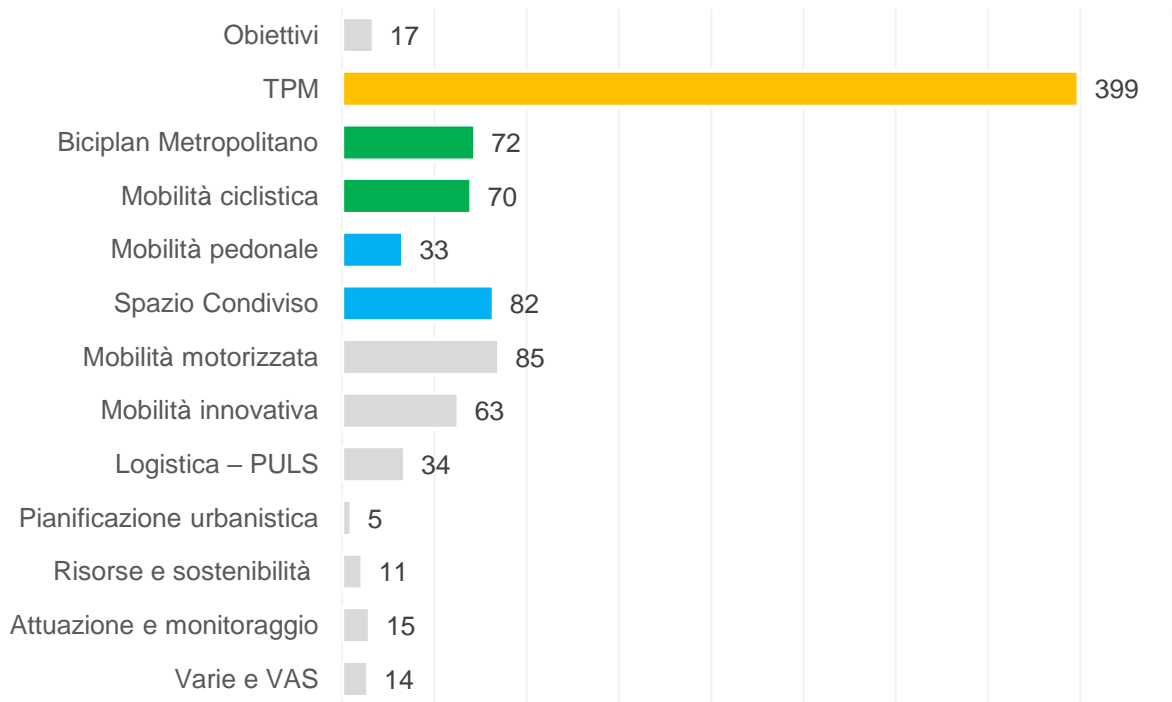


Figura 0-3 Statistiche sulle osservazioni per tematica

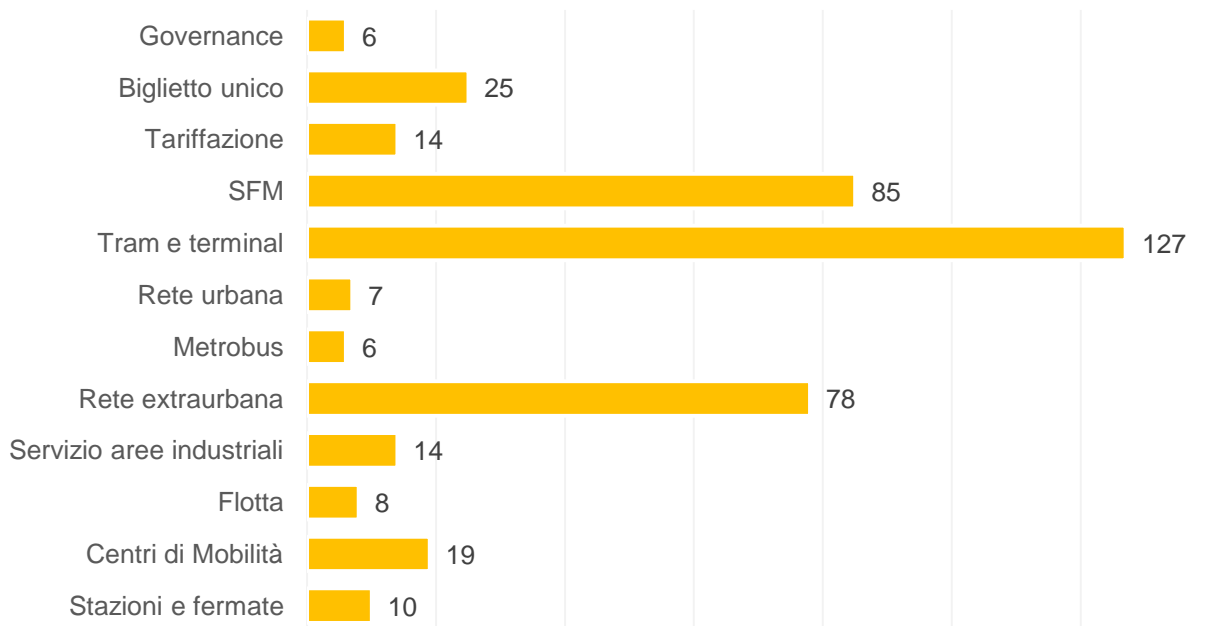


Figura 0-4 Statistiche sulle osservazioni inerenti al TPM per specifico argomento

Relativamente alle osservazioni su Mobilità Ciclistica e Biciplan metropolitano (cfr. Figura 0-5), risultano preponderanti quelle inerenti ai tracciati ciclabili, in particolare richieste di estensione della rete integrativa (61, pari al 43% del totale), seguite dalle sollecitazioni in merito al trasporto intermodale delle bici a bordo dei mezzi della rete TPM e, più in generale, ai servizi dedicati alla ciclabilità (33, pari a circa il 23% del totale); per quanto riguarda le restanti osservazioni sono prettamente incentrate sulla richiesta di

ampliamento di indirizzi di buona progettazione per i percorsi ciclabili, in particolare la segnaletica, insieme a sicurezza e manutenzione.

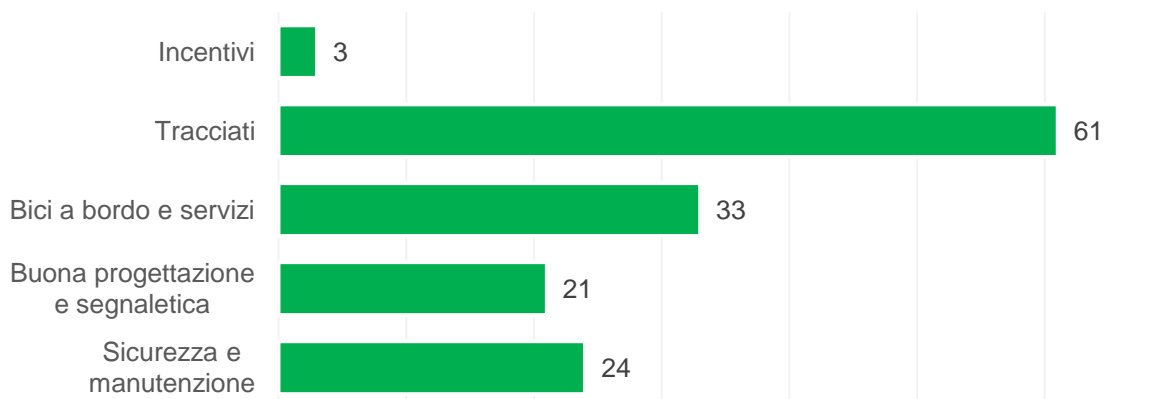


Figura 0-5 Statistiche sulle osservazioni inerenti a Mobilità ciclistica e Biciplan per specifico argomento

Infine, dalle osservazioni sullo Spazio Condiviso (cfr. Figura 0-6) emerge una prevalenza delle tematiche legate alle misure di limitazione del traffico quali ZTL, ZTLA e Area Verde, (cfr. sottosezione 6.5) che raggruppano 30 proposte (oltre il 36% di quelle inerenti allo Spazio Condiviso), seguite da sosta e parcheggi per il 22% e a Mobilità Scolastica per il 16%.

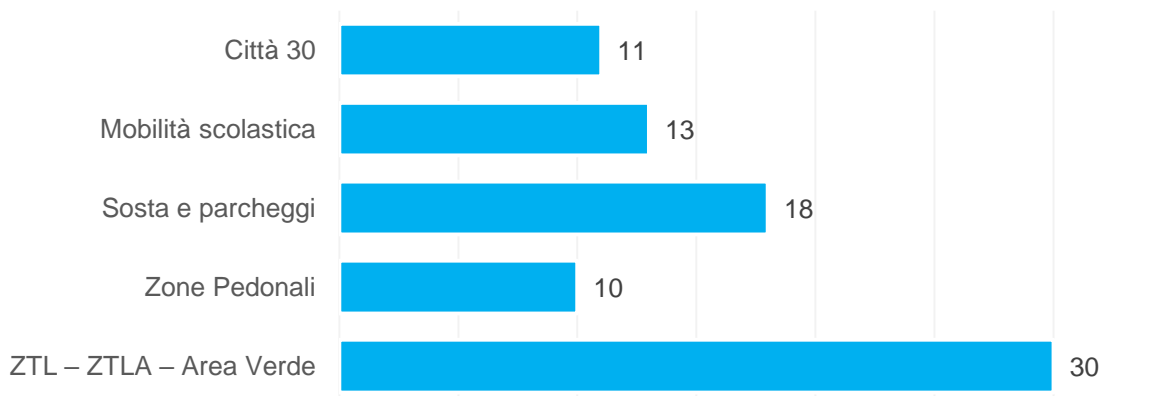
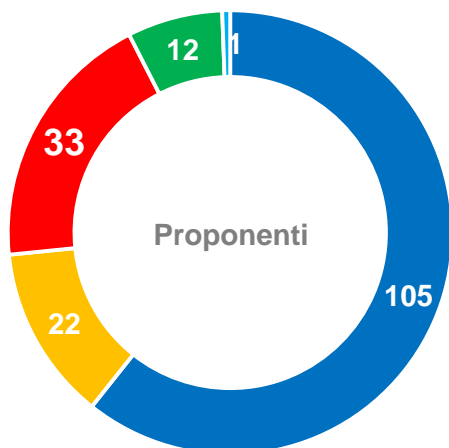


Figura 0-6 Statistiche sulle osservazioni inerenti allo Spazio Condiviso per specifico argomento

Un'ulteriore analisi proposta nel presente documento riguarda la suddivisione delle osservazioni pervenute in funzione della tipologia di proponente; come accennato in precedenza, i 173 proponenti che hanno inviato almeno un'osservazione, sono stati suddivisi in 5 macro-categorie per facilitare la lettura:

- A – Cittadini;
- B – Associazioni;
- C – Enti;
- D – Imprese;
- E – Gestori.



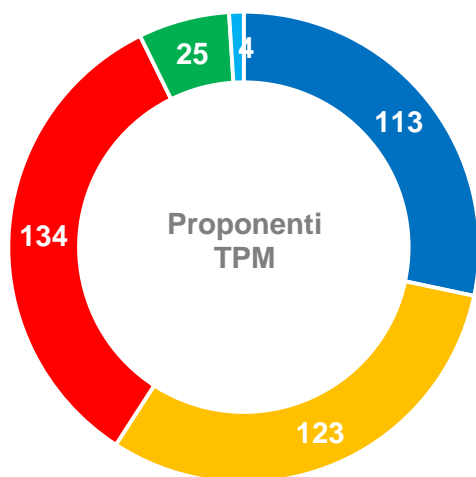
- A - Cittadini
- B - Associazioni
- C - Enti
- D - Imprese
- E - Gestori

Figura 0-7 Statistiche sui proponenti per categoria



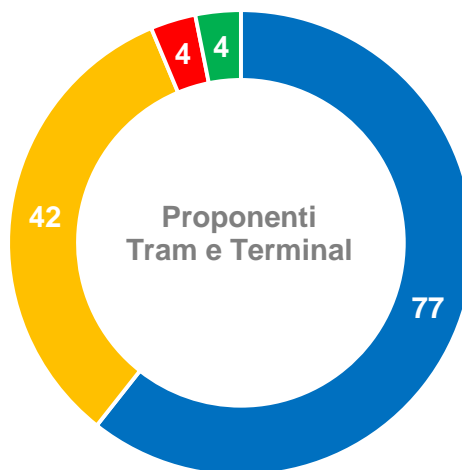
- A - Cittadini
- B - Associazioni
- C - Enti
- D - Imprese
- E - Gestori

Figura 0-8 Statistiche su tutte le osservazioni per categoria di proponente



- A - Cittadini
- B - Associazioni
- C - Enti
- D - Imprese
- E - Gestori

Figura 0-9 Statistiche sulle osservazioni inerenti al TPM per categoria di proponente



- A - Cittadini
- B - Associazioni
- C - Enti
- D - Imprese
- E - Gestori

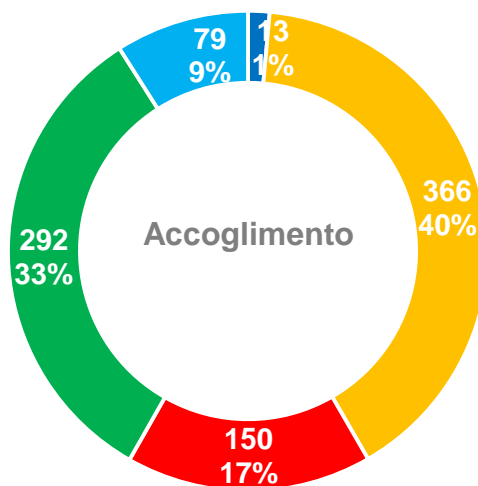
Figura 0-10 Statistiche sulle osservazioni inerenti a Tram e Terminal per categoria di proponente

Nello specifico, la maggior parte dei proponenti appartengono alla categoria dei “Cittadini” (105, pari ad oltre il 60% del totale), seguiti in ordine decrescente dagli Enti pubblici (33, pari a circa il 19%), dalle Associazioni (22, pari a circa il 13%) e dalle Imprese (12, pari al 7%); infine Tper rappresenta l’unico Gestore che ha fatto pervenire il proprio contributo al Piano (cfr. Figura 0-7).

Come illustrato in Figura 0-8, le 900 osservazioni hanno avuto prevalentemente origine dalle Associazioni (circa 360, pari a circa il 40% del totale) che hanno dato un contributo decisamente fondamentale, quindi dagli Enti pubblici coinvolti (oltre 260, pari al 29% del totale) e infine dalla cittadinanza (circa 220, pari al 24% del totale).

Focalizzando l’attenzione sulle 399 osservazioni inerenti al TPM (Figura 0-9), la maggior parte è invece appannaggio degli Enti pubblici (circa 130, pari a circa il 34% del sub-totale), mentre le restanti sono pressoché equamente divise tra Associazioni e Cittadini (solo il 7% proviene da Imprese e Gestori).

Analizzando nel dettaglio, infine, quelle relative a “Tram e Terminal” (Figura 0-10), si registra una netta prevalenza di proposte da parte di Cittadini (77, pari al 60% del totale di quelle inerenti a tale specifico argomento) seguiti dalle Associazioni (42, pari al 33%).

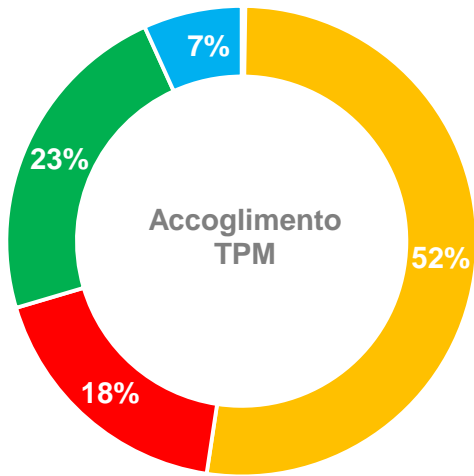


■ Non pertinente ■ Accolta parzialmente ■ Non accolta ■ Accolta ■ Non di competenza

Figura 0-11 Statistiche sulla tipologia di accoglimento

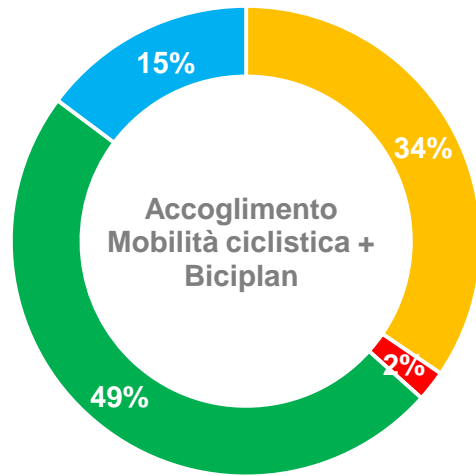
A livello globale, la fase di controdeduzione del PUMS si è tradotta in **900 osservazioni che hanno visto un accoglimento (totale o parziale) pari al 73% del totale** (rispettivamente 292 “accolte”, pari al 33% e 366 “parzialmente accolte”, pari al 40%, cfr. Figura 0-11).

Focalizzando l’attenzione sui singoli argomenti, si osserva come si sia proceduto ad un accoglimento (totale o parziale) di 3 osservazioni su 4 sia relativamente alle osservazioni inerenti al TPM (75% del totale, cfr. Figura 0-12) alla Mobilità Pedonale e Spazio Condiviso (80% del totale, cfr. Figura 0-14) ed alla Mobilità Ciclistica e Biciplan metropolitano (83% del totale, Figura 0-13).



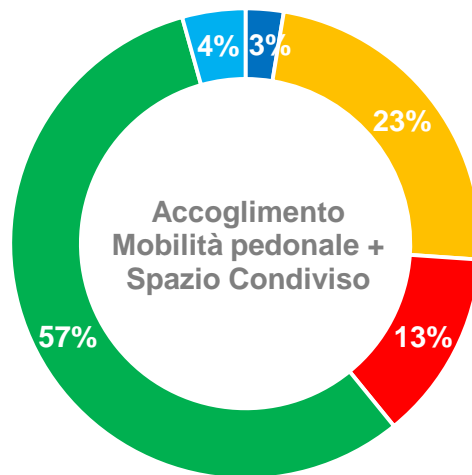
- Non pertinente
- Accolta parzialmente
- Non accolta
- Accolta
- Non di competenza

Figura 0-12 Statistiche sulle osservazioni inerenti al TPM per tipo di accoglimento



- Non pertinente
- Accolta parzialmente
- Non accolta
- Accolta
- Non di competenza

Figura 0-13 Statistiche sulle osservazioni inerenti a Mobilità ciclistica e Biciplan per tipo di accoglimento



- Non pertinente
- Accolta parzialmente
- Non accolta
- Accolta
- Non di competenza

Figura 0-14 Statistiche sulle osservazioni inerenti a Mobilità pedonale e Spazio Condiviso per tipo di accoglimento

0.6 Schede di lettura per i proponenti

0.6.1 CITTADINI

CONTRIBUTO N°	PG	
1	5804	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
1 - OBIETTIVI	2	Accolta
1 - OBIETTIVI	15	Non pertinente
1 - OBIETTIVI	17	Non pertinente
2.4 - TPM	66	Non accolta
2.6 - TPM	277	Non accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	678	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	684	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	685	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	743	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	765	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	814	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	815	Accolta
10 - PIANIFICAZIONE URBANISTICA	856	Non pertinente
10 - PIANIFICAZIONE URBANISTICA	857	Accolta
10 - PIANIFICAZIONE URBANISTICA	858	Accolta
13 - VARIE E VAS	892	Non di competenza

CONTRIBUTO N°	PG	
2	6194	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	714	Non di competenza

CONTRIBUTO N°	PG	
3	6694	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
4 - MOBILITA' CICLISTICA	513	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
4	6862	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.4 - TPM	80	Accolta
2.4 - TPM	94	Accolta
2.6 - TPM	278	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	440	Non accolta
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	624	Accolta parzialmente
9 - LOGISTICA - PULS	853	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
5	7596	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
6.2 - SPAZIO CONDIVISO	607	Accolta

CONTRIBUTO N°	PG	
6	8765; 8767; 10121; 10123	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.4 - TPM	123	Non accolta
2.8 - TPM	335	Non accolta
2.11 - TPM	406	Non accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	559	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	560	Accolta

5 - MOBILITA' PEDONALE	585	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	589	Accolta
6.1 - SPAZIO CONDIVISO	600	Non di competenza
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	761	Non accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	766	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	789	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	795	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	796	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	798	Non pertinente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	800	Non pertinente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	804	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
7	9287	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	755	Non di competenza

CONTRIBUTO N°	PG	
8	9838	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
1 - OBIETTIVI	5	Accolta
6.2 - SPAZIO CONDIVISO	608	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PG	
9	11533	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	696	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PG	
10	12166	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.4 - TPM	114	Non accolta
2.4 - TPM	125	Accolta
2.8 - TPM	305	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	453	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	454	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	458	Accolta

CONTRIBUTO N°	PG	
11	12170	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	465	Non di competenza

CONTRIBUTO N°	PG	
12	12853	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	675	Non accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	699	Non accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	702	Non accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	722	Non di competenza

CONTRIBUTO N°	PG	
13	13381	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	726	Accolta

CONTRIBUTO N°	PG	
14	13757	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.8 - TPM	349	Non di competenza
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	473	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
15	14542	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	727	Accolta

CONTRIBUTO N°	PG	
16	14837	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	215	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
17	14838	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	216	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
18	14839	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	217	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
19	14840	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	218	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
20	14841	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	219	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
21	14842	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	220	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
22	14843	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	221	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
23	14844	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	222	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
24	14845	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	223	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
25	14846	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	224	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
26	14847	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	225	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
27	14848	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	226	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
28	14849	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	227	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
29	14850	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	228	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
30	14851	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	229	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
31	14852	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	230	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
32	14853	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	231	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
33	14854	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	232	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
34	14855; 15276	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	196	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	233	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
35	14856	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	234	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
36	14857	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	235	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
37	14858	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	236	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
38	14859	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	237	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
39	14860	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	238	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
40	14861	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	239	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
41	14863	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	240	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
42	14864	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	241	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
43	14865	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	242	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
44	14866	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	243	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
45	14867	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	244	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
46	14868	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	245	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
47	14870	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	246	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
48	14871	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	247	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
49	14872	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	248	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
50	14873	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	249	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
51	14874	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	250	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
52	14875	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	251	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
53	14876	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	252	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
54	14877	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	253	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
55	14878	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	254	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
56	14880	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	255	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
57	14881	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	256	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
58	14882	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	257	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
59	14883	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	258	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
60	14884	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	259	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
61	14885	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	260	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
62	14886	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	261	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
63	14887	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	262	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
64	14888	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	263	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
65	14889	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	264	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
66	14890	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	265	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
67	14891	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	266	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
68	14894	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	267	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
69	14913	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	268	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
70	14915	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	269	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
71	14918	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	270	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
72	15205	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.4 - TPM	67	Accolta
2.4 - TPM	93	Non accolta
2.5 - TPM	154	Non accolta
9 - LOGISTICA - PULS	839	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
73	15206	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	195	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	446	Accolta

CONTRIBUTO N°	PG	
74	15209	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.11 - TPM	396	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PG	
75	15211	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	790	Non pertinente

CONTRIBUTO N°	PG	
76	15218	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	728	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
77	15219	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	729	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	730	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
78	15225	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	731	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
79	15226	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	732	Accolta

CONTRIBUTO N°	PG	
80	15230	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
5 - MOBILITA' PEDONALE	567	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	569	Accolta

CONTRIBUTO N°	PG	
81	15235	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	447	Non di competenza
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	733	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
82	15239	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	734	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
83	15317	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	735	Accolta

CONTRIBUTO N°	PG	
84	15328	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
9 - LOGISTICA - PULS	823	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PG	
85	15480	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	197	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
86	15481	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	198	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
87	15483	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	199	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
88	15484	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	200	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
89	15487	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	201	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
90	15488	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	202	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
91	15489	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	203	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
92	15490	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	204	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
93	15491	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	205	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
94	15494	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	206	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
95	15501	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	207	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
96	15504	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	208	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
97	15505	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	209	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
98	15508	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	210	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
99	15513	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	211	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
100	15514	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	212	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
101	15516	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	213	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
102	15574	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	667	Accolta parzialmente
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	668	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
103	15582	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	819	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PG	
104	15607	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.3 - TPM	53	Accolta parzialmente
2.6 - TPM	279	Non accolta
2.6 - TPM	280	Non accolta
2.8 - TPM	297	Accolta
2.8 - TPM	357	Non accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	508	Non di competenza
4 - MOBILITA' CICLISTICA	551	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	552	Accolta parzialmente
5 - MOBILITA' PEDONALE	561	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	590	Non pertinente
5 - MOBILITA' PEDONALE	591	Non pertinente
6.1 - SPAZIO CONDIVISO	592	Accolta
6.2 - SPAZIO CONDIVISO	609	Accolta parzialmente
6.4 - SPAZIO CONDIVISO	639	Accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	652	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	792	Non di competenza
9 - LOGISTICA - PULS	829	Accolta

CONTRIBUTO N°	PG	
105	15609; 15640	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.2 - TPM	46	Non accolta

2.3 - TPM	54	Accolta parzialmente
2.3 - TPM	55	Accolta parzialmente
2.3 - TPM	58	Accolta
2.4 - TPM	110	Non accolta
2.5 - TPM	160	Non pertinente
2.8 - TPM	298	Accolta
2.8 - TPM	336	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	337	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	342	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	352	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	353	Non di competenza
2.8 - TPM	354	Non di competenza
2.9 - TPM	373	Accolta parzialmente
2.9 - TPM	374	Accolta parzialmente
2.9 - TPM	375	Accolta parzialmente
2.11 - TPM	388	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	466	Non di competenza
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	467	Non di competenza
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	468	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	469	Non di competenza
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	470	Non di competenza
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	471	Non di competenza
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	472	Non di competenza
4 - MOBILITA' CICLISTICA	496	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	502	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	532	Non di competenza
4 - MOBILITA' CICLISTICA	533	Accolta

4 - MOBILITA' CICLISTICA	553	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	554	Accolta
6.1 - SPAZIO CONDIVISO	601	Accolta
6.2 - SPAZIO CONDIVISO	604	Accolta
6.2 - SPAZIO CONDIVISO	612	Accolta parzialmente
6.2 - SPAZIO CONDIVISO	615	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	718	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	744	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	759	Non di competenza
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	788	Non di competenza
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	807	Accolta
9 - LOGISTICA - PULS	830	Non accolta
9 - LOGISTICA - PULS	831	Non accolta
11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA	863	Accolta parzialmente
12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	880	Accolta parzialmente

0.6.2 ASSOCIAZIONI

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
106	A.MO BOLOGNA	14937
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
1 - OBIETTIVI	14	Accolta parzialmente
2.1 - TPM	23	Non di competenza
2.5 - TPM	152	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	153	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	192	Non accolta
2.6 - TPM	281	Non di competenza
2.8 - TPM	358	Non accolta
2.11 - TPM	393	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	579	Accolta
6.2 - SPAZIO CONDIVISO	606	Accolta
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	625	Accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	673	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	683	Non accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	686	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	687	Non accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	708	Non accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	742	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	767	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	775	Non pertinente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	776	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	812	Accolta parzialmente
10 - PIANIFICAZIONE URBANISTICA	859	Accolta parzialmente
12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	882	Non di competenza
13 - VARIE E VAS	894	Non accolta
13 - VARIE E VAS	895	Non accolta
13 - VARIE E VAS	896	Accolta
13 - VARIE E VAS	897	Non accolta

13 - VARIE E VAS	898	Non accolta
13 - VARIE E VAS	899	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
107	A.N.M.I.C.	12036
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.6 - TPM	276	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
108	ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE	15620
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.4 - TPM	111	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	157	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	158	Accolta parzialmente
2.9 - TPM	376	Accolta parzialmente
2.11 - TPM	398	Non accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	780	Non accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	803	Accolta parzialmente
9 - LOGISTICA - PULS	841	Non di competenza
9 - LOGISTICA - PULS	844	Accolta parzialmente
9 - LOGISTICA - PULS	845	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
109	ANCE	15617
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
1 - OBIETTIVI	16	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	681	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	691	Non di competenza

9 - LOGISTICA - PULS	837	Accolta
10 - PIANIFICAZIONE URBANISTICA	860	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
110	ASCOM TAXI	15612
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	820	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
111	ATTACCHIAMOCI AL TRAM	15338
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	156	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	161	Non di competenza
2.5 - TPM	164	Non di competenza
2.5 - TPM	165	Non accolta
2.5 - TPM	176	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	177	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	178	Non accolta
2.5 - TPM	179	Accolta
2.5 - TPM	180	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
112	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE	16015
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	159	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	162	Non di competenza
2.5 - TPM	166	Non di competenza
2.5 - TPM	167	Non accolta

2.5 - TPM	187	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	188	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	189	Non accolta
2.5 - TPM	190	Accolta
2.5 - TPM	191	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
113	CONFARTIGIANATO IMPRESE BO E IMOLA	15628
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	821	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
114	CONFCOMMERCIO ASCOM	15022
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
1 - OBIETTIVI	3	Non accolta
1 - OBIETTIVI	13	Accolta
2.3 - TPM	49	Accolta
2.4 - TPM	63	Accolta
2.4 - TPM	73	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	92	Accolta
2.5 - TPM	155	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	163	Non di competenza
2.5 - TPM	168	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	169	Accolta
2.5 - TPM	170	Non di competenza
2.5 - TPM	171	Non di competenza
2.5 - TPM	172	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	290	Accolta
2.8 - TPM	359	Accolta

2.8 - TPM	360	Accolta
2.8 - TPM	363	Non accolta
2.11 - TPM	395	Accolta
2.11 - TPM	400	Non accolta
2.12 - TPM	407	Accolta
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	616	Non di competenza
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	617	Accolta parzialmente
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	626	Accolta parzialmente
6.4 - SPAZIO CONDIVISO	640	Accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	653	Non accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	669	Non accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	679	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	680	Non accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	688	Non accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	689	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	690	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	709	Non accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	777	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	778	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	786	Non di competenza
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	787	Non di competenza
9 - LOGISTICA - PULS	842	Accolta
9 - LOGISTICA - PULS	843	Accolta
9 - LOGISTICA - PULS	847	Non accolta
9 - LOGISTICA - PULS	848	Accolta
9 - LOGISTICA - PULS	851	Accolta parzialmente
9 - LOGISTICA - PULS	852	Non pertinente
9 - LOGISTICA - PULS	854	Non accolta
13 - VARIE E VAS	887	Non accolta
13 - VARIE E VAS	888	Non accolta
13 - VARIE E VAS	889	Non accolta
13 - VARIE E VAS	890	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
115	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA	15442
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
1 - OBIETTIVI	4	Non accolta
2.2 - TPM	24	Accolta
2.2 - TPM	34	Accolta
2.2 - TPM	45	Non accolta
2.3 - TPM	61	Accolta parzialmente
2.3 - TPM	62	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	64	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	65	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	72	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	85	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	90	Accolta
2.4 - TPM	91	Accolta
2.4 - TPM	105	Non accolta
2.4 - TPM	107	Non accolta
2.4 - TPM	108	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	128	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	129	Accolta
2.4 - TPM	130	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	142	Non accolta
2.4 - TPM	143	Non accolta
2.5 - TPM	181	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	182	Accolta parzialmente
2.6 - TPM	275	Accolta parzialmente
2.7 - TPM	284	Accolta
2.10 - TPM	382	Accolta parzialmente
2.10 - TPM	383	Accolta parzialmente
2.10 - TPM	386	Accolta
2.10 - TPM	387	Accolta

2.12 - TPM	410	Accolta parzialmente
2.12 - TPM	411	Accolta
2.12 - TPM	412	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	425	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	488	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	495	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	497	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	498	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	499	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	500	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	501	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	507	Non di competenza
4 - MOBILITA' CICLISTICA	515	Non accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	516	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	517	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	518	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	523	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	524	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	525	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	526	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	527	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	528	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	529	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	530	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	531	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	534	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	535	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	541	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	542	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	543	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	544	Accolta

4 - MOBILITA' CICLISTICA	545	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	546	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	547	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	548	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	549	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	550	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	555	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	556	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	557	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	558	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	565	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	570	Accolta parzialmente
5 - MOBILITA' PEDONALE	571	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	572	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	573	Non accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	574	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	575	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	576	Accolta parzialmente
5 - MOBILITA' PEDONALE	577	Accolta parzialmente
5 - MOBILITA' PEDONALE	578	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	580	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	581	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	582	Non accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	583	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	584	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	586	Non di competenza
5 - MOBILITA' PEDONALE	587	Non di competenza
6.1 - SPAZIO CONDIVISO	594	Accolta parzialmente
6.1 - SPAZIO CONDIVISO	595	Accolta
6.1 - SPAZIO CONDIVISO	596	Accolta
6.1 - SPAZIO CONDIVISO	597	Non accolta
6.1 - SPAZIO CONDIVISO	598	Accolta
6.1 - SPAZIO CONDIVISO	599	Accolta parzialmente

6.2 - SPAZIO CONDIVISO	610	Accolta
6.2 - SPAZIO CONDIVISO	613	Accolta
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	618	Accolta parzialmente
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	620	Accolta parzialmente
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	621	Accolta
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	622	Accolta
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	623	Accolta parzialmente
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	627	Accolta
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	628	Accolta
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	629	Accolta parzialmente
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	630	Accolta parzialmente
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	631	Accolta
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	632	Accolta
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	633	Accolta
6.4 - SPAZIO CONDIVISO	634	Accolta
6.4 - SPAZIO CONDIVISO	635	Accolta
6.4 - SPAZIO CONDIVISO	636	Accolta parzialmente
6.4 - SPAZIO CONDIVISO	637	Accolta
6.4 - SPAZIO CONDIVISO	638	Accolta
6.4 - SPAZIO CONDIVISO	641	Accolta
6.4 - SPAZIO CONDIVISO	643	Accolta parzialmente
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	645	Accolta parzialmente
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	646	Accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	647	Accolta parzialmente
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	648	Accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	649	Accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	650	Accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	651	Non accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	656	Non accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	657	Non accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	658	Non accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	659	Accolta parzialmente
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	660	Accolta parzialmente

6.5 - SPAZIO CONDIVISO	661	Accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	662	Non accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	663	Non accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	664	Accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	665	Accolta parzialmente
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	666	Accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	670	Accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	671	Accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	672	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	764	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	769	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	783	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	785	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	791	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	797	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	799	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	801	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	802	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	806	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	813	Accolta
9 - LOGISTICA - PULS	840	Non accolta
9 - LOGISTICA - PULS	846	Accolta parzialmente
9 - LOGISTICA - PULS	849	Accolta parzialmente
9 - LOGISTICA - PULS	850	Accolta parzialmente
9 - LOGISTICA - PULS	855	Accolta
11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA	870	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
116	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA + CGIL-FILT TPER	15622
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	184	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	185	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	186	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
117	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP	13081; 14214
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
1 - OBIETTIVI	1	Accolta
2.4 - TPM	131	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	418	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	419	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	420	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	422	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	423	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	487	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	492	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	493	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	494	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	510	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	511	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	512	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	520	Accolta parzialmente

4 - MOBILITA' CICLISTICA	538	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	539	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	540	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	562	Accolta parzialmente
5 - MOBILITA' PEDONALE	566	Non pertinente
5 - MOBILITA' PEDONALE	568	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	588	Accolta
6.1 - SPAZIO CONDIVISO	602	Accolta
6.2 - SPAZIO CONDIVISO	605	Accolta
6.2 - SPAZIO CONDIVISO	611	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
118	FILT-CGIL	15417
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	817	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
119	GRUPPO CONSILIARE DEMOCRATICO E PD PERSICETO	15357
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.8 - TPM	340	Accolta parzialmente
2.12 - TPM	409	Accolta
6.3 - SPAZIO CONDIVISO	619	Non di competenza
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	682	Non di competenza
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	700	Non accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	736	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	754	Non di competenza

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
120	GRUPPO DI CITTADINI RICHIEDENTI FERMATA AUTOBUS LINEA 356 SU VIA FERRARESE 34-36 CASTEL MAGGIORE	15606
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.8 - TPM	351	Non di competenza

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
121	LEGAMBIENTE EMILIA ROMAGNA	15308
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.1 - TPM	21	Accolta parzialmente
2.2 - TPM	31	Accolta
2.2 - TPM	43	Non accolta
2.3 - TPM	57	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	70	Accolta
2.4 - TPM	71	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	76	Non accolta
2.4 - TPM	84	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	141	Accolta
2.5 - TPM	148	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	292	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	522	Accolta parzialmente
13 - VARIE E VAS	900	Non di competenza

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
122	LEGAMBIENTE MEDICINA	15594
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.4 - TPM	78	Non accolta
2.4 - TPM	86	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	296	Accolta
2.8 - TPM	331	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	350	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
123	LEGAMBIENTE SETTA, SAMOGGIA, RENO	15351
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.2 - TPM	44	Non accolta
2.4 - TPM	98	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
124	SFM ULTIMA CHIAMATA	15203
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.1 - TPM	18	Accolta parzialmente
2.1 - TPM	19	Accolta
2.1 - TPM	20	Accolta parzialmente
2.2 - TPM	29	Accolta
2.2 - TPM	41	Accolta
2.4 - TPM	79	Accolta
2.4 - TPM	81	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	82	Non accolta
2.4 - TPM	87	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	103	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	104	Non accolta

2.4 - TPM	138	Non accolta
2.5 - TPM	150	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	173	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	174	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	175	Accolta parzialmente
6.4 - SPAZIO CONDIVISO	642	Accolta
9 - LOGISTICA - PULS	835	Accolta
11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA	862	Accolta
11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA	864	Accolta parzialmente
11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA	865	Accolta
12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	873	Accolta parzialmente
12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	875	Accolta
12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	876	Accolta parzialmente
12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	877	Accolta parzialmente
12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	878	Accolta parzialmente
12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	884	Non accolta
12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	885	Accolta parzialmente
12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	886	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
125	SINDACATO URITAXI EMILIA ROMAGNA	15248
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	816	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
126	UNITI PER L'ALTERNATIVA	15611
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.4 - TPM	95	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	151	Accolta parzialmente
2.5 - TPM	183	Non accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	474	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	674	Non accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	698	Non accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	808	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
127	ZONA RIVA RENO SOSTENIBILE	15222
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	654	Non accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	655	Non accolta

0.6.3 ENTI

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
128	ASSESSORATO AMBIENTE, PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E MOBILITA' SOSTENIBILE (COMUNE DI CALDERARA DI RENO)	15621
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.7 - TPM	285	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
129	COMUNE DI BENTIVOGLIO	56531
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	692	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
130	COMUNE DI BOLOGNA	
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	149	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	745	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
131	COMUNE DI CAMUGNANO	14938
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.8 - TPM	312	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	316	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	318	Accolta
2.8 - TPM	319	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	703	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
132	COMUNE DI CASTELMAGGIORE	15614; 17966
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.1 - TPM	22	Accolta parzialmente
2.2 - TPM	47	Non accolta
2.2 - TPM	48	Non accolta
2.3 - TPM	56	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	101	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	102	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	112	Non accolta
2.5 - TPM	271	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	303	Accolta
2.8 - TPM	311	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	334	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	338	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	339	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	344	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	356	Non di competenza
2.9 - TPM	379	Accolta parzialmente
2.11 - TPM	392	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	421	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	436	Non di competenza
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	437	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	438	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	439	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	490	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	491	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	503	Accolta parzialmente

4 - MOBILITA' CICLISTICA	504	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	519	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	537	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	720	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	760	Non pertinente
11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA	868	Accolta parzialmente
12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	874	Accolta
12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	879	Accolta
12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	881	Accolta parzialmente
12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	883	Non di competenza

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
133	COMUNE DI IMOLA	15418
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.8 - TPM	309	Non di competenza
2.12 - TPM	416	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	450	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	451	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	452	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	746	Non accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	747	Non di competenza
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	748	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	749	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
134	COMUNE DI LOIANO	15303
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	676	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
135	COMUNE DI MEDICINA	14210
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.4 - TPM	77	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
136	COMUNE DI MONGHIDORO	15353
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.2 - TPM	32	Accolta
2.8 - TPM	313	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	317	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	321	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	322	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	697	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
137	COMUNE DI MONTERENZIO	15645
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.8 - TPM	299	Accolta
2.8 - TPM	300	Accolta
2.8 - TPM	355	Non di competenza

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
138	COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA	15451
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.2 - TPM	27	Accolta
2.2 - TPM	28	Accolta
2.2 - TPM	39	Non accolta
2.4 - TPM	120	Non accolta
2.4 - TPM	121	Non accolta
2.8 - TPM	295	Accolta
2.8 - TPM	326	Accolta
2.8 - TPM	327	Non accolta
2.9 - TPM	371	Accolta parzialmente
2.11 - TPM	403	Non accolta
2.11 - TPM	404	Non accolta
2.11 - TPM	405	Non accolta
2.12 - TPM	415	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
139	COMUNE DI SALA BOLOGNESE	14956
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.4 - TPM	113	Non accolta
2.8 - TPM	304	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	441	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	442	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	443	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	444	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	805	Accolta parzialmente
9 - LOGISTICA - PULS	828	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
140	COMUNE DI SAN BENEDETTO VAL DI SAMBRO	15362
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.2 - TPM	33	Accolta
2.4 - TPM	133	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	308	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	323	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	677	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
141	COMUNE DI SAN GIORGIO DI PIANO	15090
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	445	Non di competenza

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
142	COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO	23821; 32462
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	711	Non di competenza
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	712	Non di competenza
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	721	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	739	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	740	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	757	Non di competenza
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	758	Non di competenza

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
143	CEDRO SRL¹	34516
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
9 - LOGISTICA - PULS	826	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
144	REGIONE EMILIA-ROMAGNA SERVIZIO AREA RENO E PO DI VOLANO	15344
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	417	Non di competenza

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
145	UNIONE APENNINO	9580
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.4 - TPM	147	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
146	UNIONE RENO-GALLIERA	15589; 15779
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.4 - TPM	99	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	109	Accolta
2.4 - TPM	135	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	144	Accolta
2.7 - TPM	283	Accolta
2.8 - TPM	293	Accolta
2.8 - TPM	310	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	314	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	328	Accolta parzialmente

¹ Errore materiale indicazione proponente

2.8 - TPM	329	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	330	Accolta
2.8 - TPM	341	Accolta parzialmente
2.11 - TPM	399	Non accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	455	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	456	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	457	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	459	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	460	Non di competenza
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	461	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	462	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	463	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	464	Non di competenza
6.2 - SPAZIO CONDIVISO	603	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	693	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	694	Non accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	701	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	706	Non accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	713	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	717	Non di competenza
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	750	Accolta parzialmente
11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA	861	Accolta
13 - VARIE E VAS	891	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
147	UNIONE TERRE D'ACQUA	15716
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.8 - TPM	307	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	427	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	428	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	429	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	486	Accolta parzialmente
5 - MOBILITA' PEDONALE	563	Accolta
5 - MOBILITA' PEDONALE	564	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	715	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	738	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	768	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	811	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
148	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI ANZOLA DELL'EMILIA)	15716
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.4 - TPM	145	Non accolta
2.5 - TPM	214	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	289	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	301	Accolta
2.11 - TPM	394	Non accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	475	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	481	Non di competenza

7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	741	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	751	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	756	Non accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	763	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	809	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
149	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI CALDERARA)	15716
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.7 - TPM	286	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
150	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI CREVALCORE)	15716
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.11 - TPM	397	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
151	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SALA BOLOGNESE)	15716
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.4 - TPM	115	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	306	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	482	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	483	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	484	Accolta

3 - BICIPLAN METROPOLITANO	485	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	810	Accolta parzialmente
9 - LOGISTICA - PULS	825	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
152	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)	15716
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.2 - TPM	37	Non accolta
2.4 - TPM	100	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	134	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	146	Non accolta
2.9 - TPM	377	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	476	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	477	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	478	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	479	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	480	Non di competenza
6.1 - SPAZIO CONDIVISO	593	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	725	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	737	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
153	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SANT'AGATA BOLOGNESE)	15716
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.8 - TPM	302	Accolta
2.8 - TPM	315	Non di competenza
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	430	Non di competenza
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	431	Non accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	536	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	724	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
154	UNIONE TERRE DI PIANURA	16209
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.8 - TPM	332	Non accolta
2.8 - TPM	333	Accolta
2.8 - TPM	343	Accolta parzialmente
2.9 - TPM	378	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	432	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	433	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	434	Accolta
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	435	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	489	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	716	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	719	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	723	Accolta parzialmente

8 - MOBILITA' INNOVATIVA	762	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	793	Accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	794	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
155	UNIONE VALSAMOGGIA	15306
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.3 - TPM	50	Accolta parzialmente
2.3 - TPM	51	Accolta parzialmente
2.3 - TPM	59	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	75	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	83	Non accolta
2.4 - TPM	96	Accolta
2.4 - TPM	132	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	320	Accolta
2.8 - TPM	361	Accolta
2.9 - TPM	368	Accolta parzialmente
2.11 - TPM	389	Non accolta
2.11 - TPM	390	Accolta
2.11 - TPM	391	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	521	Accolta
6.2 - SPAZIO CONDIVISO	614	Accolta
11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA	866	Accolta parzialmente
11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA	867	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
156	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)	15306
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.2 - TPM	30	Accolta
2.2 - TPM	36	Non accolta
2.4 - TPM	68	Accolta
2.4 - TPM	88	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	106	Accolta
2.5 - TPM	193	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	291	Accolta
2.8 - TPM	364	Non di competenza
2.9 - TPM	366	Accolta parzialmente
2.9 - TPM	367	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	424	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	752	Non di competenza
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	753	Non di competenza
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	779	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
157	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI MONTE SAN PIETRO)	15306
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.7 - TPM	282	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	345	Accolta
2.8 - TPM	346	Non di competenza
2.8 - TPM	347	Non di competenza
2.8 - TPM	348	Non di competenza
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	448	Accolta
3 - BICIPLAN	449	Non di competenza

METROPOLITANO		
4 - MOBILITA' CICLISTICA	506	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
158	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI SASSO MARCONI)	15306
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.4 - TPM	97	Accolta
2.4 - TPM	136	Non di competenza
2.4 - TPM	139	Non accolta
2.4 - TPM	140	Non accolta
2.8 - TPM	362	Accolta parzialmente
2.12 - TPM	408	Accolta
2.12 - TPM	413	Non di competenza
11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA	869	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
159	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI VALSAMOGGIA)	15306
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.4 - TPM	69	Non accolta
2.4 - TPM	89	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	126	Accolta
2.8 - TPM	288	Accolta parzialmente
2.8 - TPM	365	Non di competenza
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	704	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
160	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI ZOLA PREDOSA)	15306
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.3 - TPM	52	Accolta parzialmente
2.3 - TPM	60	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	74	Accolta parzialmente
2.4 - TPM	124	Accolta
2.4 - TPM	127	Accolta
2.9 - TPM	369	Accolta parzialmente
3 - BICIPLAN METROPOLITANO	426	Accolta parzialmente
4 - MOBILITA' CICLISTICA	505	Non di competenza
4 - MOBILITA' CICLISTICA	514	Accolta parzialmente
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	705	Non accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	710	Non di competenza

0.6.4 IMPRESE

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
161	BOLOGNA FIERA & PARKING SRL	15616; 16411
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	274	Non di competenza

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
162	BOLOGNA FIERE SPA	15613
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	272	Non di competenza
2.5 - TPM	273	Non di competenza

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
163	COTABO	15562
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	818	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
164	FEDERCHIMICA ASSOGLASLIQUIDI	15629
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
1 - OBIETTIVI	6	Non accolta
1 - OBIETTIVI	7	Non accolta
6.5 - SPAZIO CONDIVISO	644	Non accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	781	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	782	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	784	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
165	FEDERMETANO	13747
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
1 - OBIETTIVI	8	Non accolta
1 - OBIETTIVI	9	Non accolta
1 - OBIETTIVI	10	Non accolta
1 - OBIETTIVI	11	Non accolta
1 - OBIETTIVI	12	Non accolta
2.10 - TPM	380	Accolta parzialmente
2.10 - TPM	381	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	770	Non accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	771	Non accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	772	Non accolta
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	773	Accolta parzialmente
8 - MOBILITA' INNOVATIVA	774	Accolta parzialmente
9 - LOGISTICA - PULS	832	Accolta parzialmente
13 - VARIE E VAS	893	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
166	GALAXY SRL	15933
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.5 - TPM	194	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
167	IMA - OZZANO	14535
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.2 - TPM	25	Accolta
2.2 - TPM	26	Accolta
2.2 - TPM	38	Non accolta
2.4 - TPM	116	Non accolta

2.4 - TPM	117	Non accolta
2.4 - TPM	118	Non accolta
2.4 - TPM	119	Non accolta
2.4 - TPM	122	Non accolta
2.8 - TPM	294	Accolta
2.8 - TPM	324	Accolta
2.8 - TPM	325	Non accolta
2.9 - TPM	370	Accolta parzialmente
2.9 - TPM	372	Accolta parzialmente
2.11 - TPM	401	Non accolta
2.11 - TPM	402	Non accolta
2.12 - TPM	414	Accolta
12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	872	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
168	INDUSTRIA ITALIANA AUTOBUS SPA	15584
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.10 - TPM	384	Accolta parzialmente

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
169	INTERPORTO	10162
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.4 - TPM	137	Accolta
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	707	Accolta
9 - LOGISTICA - PULS	827	Non accolta
9 - LOGISTICA - PULS	833	Accolta
9 - LOGISTICA - PULS	834	Accolta parzialmente
9 - LOGISTICA - PULS	836	Accolta
11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA	871	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
170	P3-AGRESTE SRL	15421
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
7 - MOBILITA' MOTORIZZATA	695	Non di competenza
9 - LOGISTICA - PULS	824	Accolta parzialmente
9 - LOGISTICA - PULS	838	Accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
171	PERICUS IMMOBILIARE SRL	15243
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
9 - LOGISTICA - PULS	822	Non accolta

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
172	PHILIP MORRIS	15624
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.2 - TPM	35	Accolta
4 - MOBILITA' CICLISTICA	509	Accolta parzialmente

0.6.5 GESTORI

CONTRIBUTO N°	PROPONENTE	PG
173	TPER	14781
SEZIONE	NUMERO OSSERVAZIONE	ACCOGLIMENTO
2.2 - TPM	40	Non accolta
2.2 - TPM	42	Accolta
2.7 - TPM	287	Non accolta
2.10 - TPM	385	Accolta parzialmente

1 OBIETTIVI

SEZIONE 1 - OBIETTIVI			
OSSERVAZIONE	N° 1	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
<p>Va ridotto il parco auto per migliorare la qualità della vita nelle nostre città, non si deve pensare ad una riconversione delle auto a motore tradizionale in auto elettrica. una maggiore qualità della strada è vantaggio per tutti.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è perfettamente coerente con gli obiettivi di piano che puntano soprattutto ad una riduzione del parco veicolare circolante, dando peso al ricambio veicolare e al relativo effetto di decarbonizzazione solo per il 12% rispetto all'obiettivo di riduzione delle emissioni del 40%. Si sottolinea che quand'anche il contributo derivante dalla decarbonizzazione del parco veicolare dovesse contribuire a cogliere risultati più lusinghieri, il PUMS intende mantenere il target del 28% di riduzione del traffico motorizzato a cui è legata la riduzione dei flussi su strada e quindi dei livelli di congestione.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 1.1:</p> <p>“Corre l’obbligo di sottolineare che, quand’anche il contributo derivante dalla decarbonizzazione del parco veicolare dovesse contribuire a cogliere risultati più lusinghieri, il PUMS propone di mantenere il target del 28% di riduzione del traffico motorizzato a cui è legata la riduzione dei flussi su strada e quindi dei livelli di congestione della rete stradale”.</p>			

SEZIONE 1 - OBIETTIVI**OSSERVAZIONE****N° 2****Proponente****PG 5804****Contenuto sintetico**

Disincentivare l'uso dell'auto privata.


Deduzioni

L'osservazione è perfettamente coerente con gli obiettivi di piano che puntano soprattutto ad una riduzione del parco veicolare circolante, dando peso al ricambio veicolare e al relativo effetto di decarbonizzazione solo per il 12% rispetto all'obiettivo di riduzione delle emissioni del 40%. Si sottolinea che quand'anche il contributo derivante dalla decarbonizzazione del parco veicolare dovesse contribuire a cogliere risultati più lusinghieri, il PUMS intende mantenere il target del 28% di riduzione del traffico motorizzato a cui è legata la riduzione dei flussi su strada e quindi dei livelli di congestione.


Accoglimento**ACCOLTA****Modifica eventuale al Piano**

Modifica paragrafo 1.1:


“Corre l'obbligo di sottolineare che, quand'anche il contributo derivante dalla decarbonizzazione del parco veicolare dovesse contribuire a cogliere risultati più lusinghieri, il PUMS propone di mantenere il target del 28% di riduzione del traffico motorizzato a cui è legata la riduzione dei flussi su strada e quindi dei livelli di congestione della rete stradale”.

SEZIONE 1 - OBIETTIVI			
OSSERVAZIONE	N° 3	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
<p>Si chiedono approfondimenti sui 440.000 spostamenti che appaiono contenuti a fronte delle infrastrutture TPM e relativi investimenti previsti; inoltre risulta sovradimensionata la quota su mezzo privato da spostare sul Comune Capoluogo, mentre sottodimensionata a livello metropolitano, ipotesi di invarianza coi Comuni di Cintura.</p>			
Deduzioni			
<p>Le valutazioni tecniche condotte in fase di individuazione dei target e degli obiettivi e delle politiche portano a ritenere necessari gli investimenti sul trasporto pubblico previsti dal Piano nei diversi contesti del territorio metropolitano, per raggiungere il trasferimento di tali quote di spostamenti dal mezzo privato, anche in considerazione della situazione critica attuale e della necessità di garantire un servizio di qualità. La fase di monitoraggio avrà la funzione anche di verificare il raggiungimento degli obiettivi e l'efficacia degli interventi, consentendo eventuali rivalutazioni delle scelte.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			


SEZIONE 1 - OBIETTIVI			
OSSERVAZIONE	N° 4	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Portare la previsione dello share modale delle moto al 2% anziché confermare l'attuale 4% sul Comune di Bologna.			
Deduzioni			
L'osservazione non viene accolta in quanto i target prevedono comunque una diminuzione degli spostamenti in moto non trascurabile che nella tabella 1-5 della relazione di Piano non emerge in quanto approssimata. Tale riduzione infatti risulta evidente dal confronto tra le due tabelle relative agli spostamenti attuali e di previsione (tabelle 1-1 e 1-4), in cui si evidenzia la volontà di spostare su mezzi sostenibili oltre 10.000 spostamenti in moto su Bologna (passando da 53.988 a 43.774), per cui per l'esattezza si passerebbe in termini percentuali dal 4,33% al 3,51%.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			


SEZIONE 1 - OBIETTIVI			
OSSERVAZIONE	N° 5	Proponente	PG 9838
Contenuto sintetico			
Proposta di ripensare agli effetti che le politiche per disincentivare l'uso del mezzo privato hanno sulla mobilità sistemica subordinandoli alla realizzazione di un efficiente trasporto pubblico che mantenga il comfort e i tempi di viaggio del mezzo privato, analizzando gli spostamenti per determinare la riorganizzazione del TPM.			
Deduzioni			
L'osservazione è pertinente e fa riferimento a temi abbondantemente trattati nel Piano; l'entità e le caratteristiche della domanda di trasporto pubblico, infatti, hanno fortemente influenzato le azioni proposte su Metrobus, Rete Extraurbana e rete tramviaria di Bologna.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			


SEZIONE 1 - OBIETTIVI			
OSSERVAZIONE	N° 6	Proponente	FEDERCHIMICA ASSOGASLIQUIDI
Contenuto sintetico			
Considerare i carburanti gassosi come strumenti per il raggiungimento degli obiettivi di contenimento delle emissioni di CO2 e di rilevante riduzione delle emissioni di polveri e altri inquinanti.			
Deduzioni			
L'osservazione non è coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione del PUMS che, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni. Diversamente da quanto richiesto verrà rafforzata tale impostazione in ogni parte del documento di Piano.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Sostituzione di elettrico con a zero emissioni nella relazione di Piano, dove pertinente Modifica Tabella 0-5 sezione "Attuazione".			


SEZIONE 1 - OBIETTIVI			
OSSERVAZIONE	N° 7	Proponente	FEDERCHIMICA ASSOGASLIQUIDI
Contenuto sintetico			
<p>Tenere in considerazione i seguenti principi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - neutralità tecnologica: la mobilità sostenibile non può essere perseguita attraverso l'utilizzo di un'unica tecnologia (quale quella elettrica), ma su un approccio olistico che tenga conto delle opzioni disponibili, dell'evoluzione tecnologica, dell'efficienza ed efficacia, nei diversi contesti di mobilità, delle varie soluzioni tecnologiche per il raggiungimento dei target di decarbonizzazione e per il miglioramento delle condizioni ambientali locali; - Life Cycle Assessment (LCA): al fine di garantire la reale efficacia delle soluzioni prospettate rispetto all'obiettivo di decarbonizzazione, è importante conteggiare le emissioni di CO2 e di inquinanti addebitate a un veicolo sull'intero ciclo di vita (e non solo quindi a quelle rilevate "a bocca di motore"); -Premialità per i carburanti gassosi (GPL, CNG e GNL): valorizzare nel medio - breve periodo gli investimenti tecnologici già fatti anche attraverso il sostegno alle iniziative industriali per la diffusione del GPL e del CNG in particolar modo per il trasporto stradale leggero, nonché del GNL per il trasporto terrestre pesante, al fine di contribuire a una progressiva decarbonizzazione del settore e ad una rilevante riduzione delle emissioni inquinanti puntuali. 			
Deduzioni			
<p>La richiesta non è coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione del PUMS che, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni. Diversamente da quanto richiesto verrà rafforzata tale impostazione in ogni parte del documento di Piano. Si sottolinea che per quanto concerne la sola flotta della rete extraurbana si è concesso un periodo di transizione nel breve-medio periodo in cui sono contemplati mezzi a metano e ibridi a metano.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Sostituzione di elettrico con a zero emissioni nella relazione di Piano, dove pertinente			


Modifica Tabella 0-5 sezione "Attuazione".	
SEZIONE 1 - OBIETTIVI 	
OSSERVAZIONE	N° 8
Proponente	FEDERMETANO
Contenuto sintetico	
<p>Vision - Il processo di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile metropolitano di Bologna nasce dall'improrogabile necessità di offrire soluzioni innovative alle criticità che affliggono il sistema della mobilità del territorio bolognese. Tali soluzioni rispondono ad una duplice e complementare esigenza di carattere etico e normativo: ridurre le emissioni di gas climalteranti e l'incidentalità stradale, assicurando un efficientamento dei sistemi di mobilità sostenibili e agevolando la progressiva decarbonizzazione del parco veicolare e la transizione verso l'elettrico i combustibili alternativi.</p>	
Deduzioni	
<p>La modifica suggerita non è coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione del PUMS che, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni. Diversamente da quanto richiesto verrà rafforzata tale impostazione in ogni parte del documento di Piano.</p>	
Accoglimento	NON ACCOLTA
Modifica eventuale al Piano	
<p>Modifica Vision:</p> <p>"Il processo di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile metropolitano di Bologna nasce dall'improrogabile necessità di offrire soluzioni innovative alle criticità che affliggono il sistema della mobilità del territorio bolognese. Tali soluzioni rispondono ad una duplice e complementare esigenza di carattere etico e normativo: ridurre le emissioni di gas climalteranti e l'incidentalità stradale, assicurando un efficientamento dei sistemi di mobilità sostenibili e agevolando la progressiva decarbonizzazione del parco veicolare e la transizione verso motorizzazioni a zero emissioni. ".</p>	


SEZIONE 1 - OBIETTIVI			
OSSERVAZIONE	N° 9	Proponente	FEDERMETANO
Contenuto sintetico			
<p>Vision – [...] Il progressivo potenziamento dell’offerta di trasporto pubblico dovrà essere accompagnato da incentivi alla riduzione della crescita del parco veicolare e, soprattutto, alla sua decarbonizzazione (transizione verso i combustibili alternativi l’elettrico).</p>			
Deduzioni			
<p>La modifica suggerita non è coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione del PUMS che, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l’obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell’uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni. Diversamente da quanto richiesto verrà rafforzata tale impostazione in ogni parte del documento di Piano.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica Vision:</p> <p>"[...] Il progressivo potenziamento dell’offerta di trasporto pubblico dovrà essere accompagnato da incentivi alla riduzione della crescita del parco veicolare e, soprattutto, alla sua decarbonizzazione (transizione verso motorizzazioni a zero emissioni)".</p>			

SEZIONE 1 - OBIETTIVI			
OSSERVAZIONE	N° 10	Proponente	FEDERMETANO
Contenuto sintetico			
<p>Vision - [...] Le azioni in questo campo sono complesse e non tutte afferenti al sistema dei trasporti, con riferimento al quale un contributo determinante è certamente offerto dalla progressiva transizione all'elettrico verso i combustibili alternativi e allo shift modale verso il trasporto pubblico e la bicicletta in campo urbano. [...].</p>			
Deduzioni			
<p>La modifica suggerita non è coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione del PUMS che, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni. Diversamente da quanto richiesto verrà rafforzata tale impostazione in ogni parte del documento di Piano.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica Vision:</p> <p>"[...] Le azioni in questo campo sono complesse e non tutte afferenti al sistema dei trasporti, con riferimento al quale un contributo determinante è certamente offerto dalla progressiva transizione verso motorizzazioni a zero emissioni e allo shift modale verso il trasporto pubblico e la bicicletta in campo urbano. [...]"</p>			


SEZIONE 1 - OBIETTIVI			
OSSERVAZIONE	N° 11	Proponente	FEDERMETANO
Contenuto sintetico			
Modificare Tabella 0-3 Obiettivi e strategie partecipazione, in particolare nei macro-obiettivi B1 e E7 introducendo la possibilità all'uso dei combustibili alternativi.			
Deduzioni			
La modifica suggerita non è coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione del PUMS che, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni. Diversamente da quanto richiesto verrà rafforzata tale impostazione in ogni parte del documento di Piano.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 1 - OBIETTIVI			
OSSERVAZIONE	N° 12	Proponente	FEDERMETANO
Contenuto sintetico			
Modificare Tabella 0-6 Sistema Obiettivi-strategie-azioni introdurre la possibilità all'uso dei combustibili alternativi anche a livello strategico.			
Deduzioni			
La modifica suggerita non è coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione del PUMS che, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni. Diversamente da quanto richiesto verrà rafforzata tale impostazione in ogni parte del documento di Piano.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 1 - OBIETTIVI			
OSSERVAZIONE	N° 13	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Si sottolinea l'importanza del monitoraggio continuo dei target sulla ripartizione modale a fronte degli investimenti fatti sul TPM.			
Deduzioni			
L'osservazione è pertinente e fa riferimento ad uno dei principali indicatori di monitoraggio del PUMS, come indicato dallo specifico Allegato 1 - "Governance e Monitoraggio". Si sottolinea inoltre che l'attività di monitoraggio verrà sintetizzato in report che verranno anche sottoposti alla partecipazione.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 8.4.1:</p> <p>Contestualmente, attraverso la redazione periodica (annuale/biennale) di report sul livello di attuazione del PUMS ("Report Sintetico di Comunicazione del Piano", cfr. Allegato 1 – Governance e Monitoraggio paragrafo 2.1.6) sarà possibile aumentare la consapevolezza della cittadinanza sulle tematiche affrontate dal Piano, illustrando il contributo del PUMS alla creazione di una mobilità nuova per Bologna e l'intero territorio metropolitano e, al contempo, facilitando l'attuazione delle azioni previste.</p> <p>Modifica Allegato 1 paragrafo 2.1.6:</p> <p>La comunicazione dei risultati che vengono ottenuti attraverso l'attuazione e la declinazione delle politiche e azioni di mobilità verrà resa efficace e concreta proprio grazie alla diffusione di alcuni indicatori illustrati nei paragrafi precedente, che verranno pubblicati a cadenza annuale nel "Report sintetico di comunicazione del Piano".</p>			

SEZIONE 1 - OBIETTIVI			
OSSERVAZIONE	N° 14	Proponente	A.MO BOLOGNA
Contenuto sintetico			
<p>Occorre cambiare strategia e passare dalla timida intenzione di “convincere” al coraggio di “costringere” a usare il mezzo pubblico (o la bicicletta), per l’intero tragitto, attraverso: aree di circolazione a pagamento, riduzione drastica dei parcheggi.</p>			
Deduzioni			
<p>L’osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di riduzione del traffico motorizzato nei centri abitati, attraverso un cambiamento drastico del paradigma di mobilità e un ricorso diffuso e costante nel tempo ai modi di trasporto "sostenibili"; al contempo, però, il processo di costruzione e attuazione del PUMS si fonda su principi fondamentali quali l'inclusione sociale e la partecipazione di cittadini e stakeholders, perseguendo metodi e strategie che incentivino tali cambiamenti attraverso un percorso graduale "condiviso" e "guidato" piuttosto che "imposto dall'alto", mettendo in atto scelte programmatiche e tecniche decise e coerenti con i succitati principi.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			


SEZIONE 1 - OBIETTIVI			
OSSERVAZIONE	N° 15	Proponente	PG 5804
Contenuto sintetico			
Adottare protocollo di Vancouver.			
Deduzioni			
L'osservazione fa riferimento a contenuti non di pertinenza del PUMS.			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 1 - OBIETTIVI			
OSSERVAZIONE	N° 16	Proponente	ANCE
Contenuto sintetico			
<p>Analisi quantitativa specifica sulla domanda di mobilità delle persone e delle merci in ingresso e all'interno della Città Metropolitana e relativa analisi del contributo fornito dall'intervento sulla rete stradale.</p>			
Deduzioni			
<p>La proposta di analisi suggerita è pertinente ma fa riferimento ad analisi abbondantemente trattate nel Quadro Conoscitivo al quale si rimanda. Inoltre, si precisa che lo scenario di piano è stato valutato nel Rapporto Ambientale anche mediante la Valutazione Ambientale Strategica che fa propri anche tutti gli interventi già finanziati e programmati ai diversi livelli sulla rete stradale. In tale documento vengono esplicitati i contributi/effetti del complesso degli interventi rispetto allo scenario di riferimento per le diverse componenti ambientali (mobilità, qualità dell'aria, rumore.). Rimane compito fondamentale del monitoraggio validare il raggiungimento dei risultati desiderati anche mediante la partecipazione.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 1 - OBIETTIVI		 PUMS BOLOGNA METROPOLITANA	
OSSERVAZIONE	N° 17	Proponente	PG 5804
Contenuto sintetico			
Ridurre il traffico aereo, monitorare il livello d'inquinamento prodotto dagli aerei, passare gli aerei a biofuel.			
Deduzioni			
L'osservazione fa riferimento a contenuti non di pertinenza del PUMS.			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

2 TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

2.1 Governance

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.1 - GOVERNANCE			
OSSERVAZIONE	N° 18	Proponente	SFM ULTIMA CHIAMATA
Contenuto sintetico			
<p>È necessaria una definizione autonoma del bacino bolognese; è necessario accrescere la trasparenza delle scelte programmatiche e organizzative del TPL metropolitano; RAFFORZAMENTO DEL SISTEMA ISTITUZIONALE METROPOLITANO nella programmazione, affidamento e controllo del trasporto pubblico metropolitano, che non ha relazioni specifiche con quello di Ferrara. Pertanto, si propone che il Consiglio Metropolitano chieda la modifica della Delibera della Giunta Regionale n. 908 del 2 luglio 2012, che prevede l'obbligo dell'ambito Bologna/Ferrara, per la costituzione di un "AMBITO METROPOLITANO BOLOGNESE" in cui organizzare il TPL, su gomma e su ferro.</p>			
Deduzioni			
<p>Si condivide il principio dell'autonomia del bacino Bolognese, soprattutto per le competenze specifiche in tema di mobilità, affidate dalla legge 56/2014 alla Città metropolitana, e al previsto assetto del TPM. Tuttavia, si pone un problema di competenza sul merito, in quanto l'individuazione dei bacini di mobilità, ai sensi dell'Art. 48 del D. L. 50, è di stretta competenza regionale. Da ciò deriva l'esigenza di un processo che coinvolgerebbe la Regione Emilia-Romagna, la Città metropolitana e la Provincia di Ferrara.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.1 - GOVERNANCE



OSSERVAZIONE	N° 19	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	

Contenuto sintetico

Rapporto diretto da parte della Città Metropolitana e della sua Agenzia pubblica (SRM) con le società che hanno e avranno in capo la gestione delle reti e delle linee del SFM; riequilibrio nelle funzioni di programmazione e di gestione tra la Regione e il Sistema Istituzionale Metropolitano. Pertanto, si propone di cambiare le modalità di programmazione e organizzazione del SFM coinvolgendo maggiormente la Città Metropolitana, e il suo sistema di governo della mobilità, nella fase di definizione dei livelli di servizio, dei bandi di gara promossi dalla Regione e del controllo della loro applicazione a livello locale. la formazione di un “Tavolo SFM” per l’organizzazione del servizio, formato da Regione, Città Metropolitana, SRM e aziende di gestione del servizio.

Deduzioni

Il tema della copianificazione del modello di esercizio ferroviario e delle connesse azioni di potenziamento infrastrutturale e strumentale è assolutamente condivisibile. Il principio di rafforzamento del ruolo della Città metropolitana per la programmazione e organizzazione del SFM è già indicato nella L. R. 13/2015, tuttavia la competenza e la declinazione delle forme di concertazione e cooperazione in materia rimane in capo alla Regione Emilia-Romagna, con la quale potranno essere concordati gli strumenti e i tavoli per l’organizzazione del servizio ed attuazione delle politiche sul SFM, superando le modalità previste nei precedenti accordi sul nodo di Bologna che si sono dimostrate scarsamente efficaci ed incisive nel creare le condizioni per una fattiva collaborazione tra RER e CM.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.1 - GOVERNANCE



OSSERVAZIONE	N° 20	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	

Contenuto sintetico

Potenziare e definire ancora meglio il ruolo dell’Agenzia Pubblica Metropolitana, SRM, come soggetto autonomo rispetto ai Gestori e rafforzare il suo ruolo di pubblico organizzatore della mobilità. Pertanto, si propone la ridefinizione coerente dei ruoli e delle funzioni nel Sistema Istituzionale Metropolitano; l’adeguamento conseguente delle leggi regionali del settore e l’eventuale proposta di modifica delle leggi nazionali corrispondenti. Inoltre, si sottolinea la necessaria revisione degli atti convenzionali e statutari al fine di affermare a “tutto tondo” il ruolo di SRM quale AGENZIA PUBBLICA.

Deduzioni

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, ha il compito di pianificare le reti ed i servizi del TPM, rimandando alla fase attuativa le proposte agli enti competenti di ridefinizione dei ruoli e delle competenze, per un migliore funzionamento e sviluppo del TPM.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.1 - GOVERNANCE



OSSERVAZIONE	N° 21	Proponente	LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA
Contenuto sintetico			
La costituzione di un tavolo, al quale partecipino Regione, Città Metropolitana, SRM ed aziende di gestione, per una più razionale pianificazione delle scelte di intervento e miglioramento della gestione del servizio.			
Deduzioni			
In un'ottica di ampio respiro, è necessario rivedere le modalità sulla copianificazione del SFM nell'ambito di un processo più ampio riguardante la gestione della intera rete TPM prevista dal PUMS tenendo conto anche del flusso di risorse che verranno direttamente assegnate alle Città Metropolitane. Il PUMS prevede la necessità di coordinamento dei vari soggetti necessari per la piena realizzazione del TPM le cui forme saranno definite in fase attuativa, di concerto con gli Enti ed i soggetti titolari delle diverse competenze.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO					
ARGOMENTO 2.1 - GOVERNANCE					
OSSERVAZIONE	N° 22	Proponente	COMUNE	DI	
			CASTELMAGGIORE		
Contenuto sintetico					
Rivedere la governance del trasporto pubblico e delle agenzie e aziende incaricate, in maniera da garantire trasparenza e coinvolgimento decisionale dei territori diversi dal capoluogo.					
Deduzioni					
Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, ha il compito di pianificare le reti ed i servizi del TPM, rimandando alla fase attuativa l'individuazione di eventuali ulteriori e diversi meccanismi per il coinvolgimento dei territori.					
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE			
Modifica eventuale al Piano					
Non comporta modifiche.					

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.1 - GOVERNANCE



OSSERVAZIONE	N° 23	Proponente	A.MO BOLOGNA
---------------------	--------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Rinegoziare il contratto con cui è attualmente affidato a Tper il servizio di trasporto pubblico dell'area metropolitana e che scade nel 2020, oppure mettere a gara il servizio.

Deduzioni


Il PUMS è lo strumento con il quale si pianifica una completa riorganizzazione della rete e servizi del TPM, per la cui completa realizzazione sarà necessario una profonda riorganizzazione del Contratto di Servizio, che potrà avvenire nelle forme e nelle modalità decise dagli Enti.

Accoglimento	NON DI COMPETENZA
---------------------	--------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

2.2 Biglietto Unico

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO			
OSSERVAZIONE	N° 24	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
3- Avviare il prima possibile l'integrazione tariffaria con biglietto unico per zone nella Città Metropolitana, obiettivo previsto entro il 2020.			
Deduzioni			
Il contributo è accolto poiché coerente con l'obiettivo del PUMS di attuare, come priorità, l'integrazione tariffaria riprendendo e completando il progetto regionale STIMER che prevede, tra le altre cose, l'indifferenza del titolo rispetto al vettore per muoversi tra le zone con lo stesso titolo.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.3: 2°bullet: • l'indifferenza del titolo rispetto al vettore: è possibile muoversi tra due zone con lo stesso titolo, utilizzando sia il treno che la gomma e potendo prendere tutti i servizi in alternativa o in successione (biglietto unico).			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 25	Proponente	IMA - OZZANO
---------------------	--------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Estendere l'indifferenza del titolo rispetto al vettore anche alle zone extraurbane, e nello specifico che il biglietto dell'eventuale collegamento Stazione ferroviaria Ozzano - Fabbriche/DIMEVET/Capoluogo e Frazioni sia integrato all'abbonamento del treno.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché il raggiungimento dell'obiettivo strategico dell'integrazione tariffaria dovrà attuarsi per fasi: a partire dall'integrazione ferro - bus urbano (già avviato dalla Regione Emilia-Romagna) e bus extraurbano - bus urbano (in vigore dal 1 agosto 2019), si dovrà arrivare all'attuazione di quella ferro - bus extraurbano, fino alla integrazione tariffaria prevista da Stimer, con indifferenza del titolo di viaggio rispetto al vettore.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3:

Il raggiungimento degli obiettivi di integrazione tariffaria verrà perseguito per fasi. All'agevolazione tariffaria ferro – bus urbani (di 13 città), già in vigore dal 1 settembre 2018, è seguita dal 1 agosto 2019 quella tra i servizi bus extraurbani e bus urbani, come previsto da Città metropolitana e Comune di Bologna nelle rispettive Delibere di Consiglio, e successivamente si attuerà l'integrazione tra i servizi ferroviari e quelli bus extraurbani.

Progressivamente si raggiungerà l'integrazione tariffaria completa del trasporto pubblico ferro-gomma (urbana ed extraurbana) prevista dal sistema STIMER-Mi muovo, per poi sperimentare forme più evolute di integrazione tra il trasporto pubblico e altri sistemi di mobilità (bike sharing, car sharing, etc.).

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 26	Proponente	IMA - OZZANO
---------------------	--------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Estendere l'integrazione tariffaria regionale, realizzata mediante l'offerta dei titoli di viaggio integrati "MiMuovo" e "Mi muovo anche in città" anche ad Ozzano Emilia.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché il raggiungimento dell'obiettivo strategico dell'integrazione tariffaria dovrà attuarsi per fasi: a partire dall'integrazione ferro - bus urbano (già avviato dalla Regione Emilia-Romagna) e bus extraurbano - bus urbano (in vigore dal 1 agosto 2019), si dovrà arrivare all'attuazione di quella ferro - bus extraurbano, fino alla integrazione tariffaria prevista da Stimer, con indifferenza del titolo di viaggio rispetto al vettore.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3:

Il raggiungimento degli obiettivi di integrazione tariffaria verrà perseguito per fasi. All'agevolazione tariffaria ferro – bus urbani (di 13 città), già in vigore dal 1 settembre 2018, è seguita dal 1 agosto 2019 quella tra i servizi bus extraurbani e bus urbani, come previsto da Città metropolitana e Comune di Bologna nelle rispettive Delibere di Consiglio, e successivamente si attuerà l'integrazione tra i servizi ferroviari e quelli bus extraurbani.

Progressivamente si raggiungerà l'integrazione tariffaria completa del trasporto pubblico ferro-gomma (urbana ed extraurbana) prevista dal sistema STIMER-Mi muovo, per poi sperimentare forme più evolute di integrazione tra il trasporto pubblico e altri sistemi di mobilità (bike sharing, car sharing, etc.).

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 27	Proponente	COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA
---------------------	--------------	-------------------	-------------------------------------

Contenuto sintetico

Estendere l'indifferenza del titolo rispetto al vettore anche alle zone extraurbane, e nello specifico che il biglietto dell'eventuale collegamento Stazione ferroviaria Ozzano -Fabbriche/DIMEVET/Capoluogo e Frazioni sia integrato all'abbonamento del treno.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché il raggiungimento dell'obiettivo strategico dell'integrazione tariffaria dovrà attuarsi per fasi: a partire dall'integrazione ferro - bus urbano (già avviato dalla Regione Emilia-Romagna) e bus extraurbano - bus urbano (in vigore dal 1 agosto 2019), si dovrà arrivare all'attuazione di quella ferro - bus extraurbano, fino alla integrazione tariffaria prevista da Stimer, con indifferenza del titolo di viaggio rispetto al vettore.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3:

Il raggiungimento degli obiettivi di integrazione tariffaria verrà perseguito per fasi. All'agevolazione tariffaria ferro – bus urbani (di 13 città), già in vigore dal 1 settembre 2018, è seguita dal 1 agosto 2019 quella tra i servizi bus extraurbani e bus urbani, come previsto da Città metropolitana e Comune di Bologna nelle rispettive Delibere di Consiglio, e successivamente si attuerà l'integrazione tra i servizi ferroviari e quelli bus extraurbani.

Progressivamente si raggiungerà l'integrazione tariffaria completa del trasporto pubblico ferro-gomma (urbana ed extraurbana) prevista dal sistema STIMER-Mi nuovo, per poi sperimentare forme più evolute di integrazione tra il trasporto pubblico e altri sistemi di mobilità (bike sharing, car sharing, etc.).

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 28	Proponente	COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA
---------------------	--------------	-------------------	-------------------------------------

Contenuto sintetico

Estendere l'integrazione tariffaria regionale, realizzata mediante l'offerta dei titoli di viaggio integrati "MiMuovo" e "Mi muovo anche in città" anche ad Ozzano Emilia.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché il raggiungimento dell'obiettivo strategico dell'integrazione tariffaria dovrà attuarsi per fasi: a partire dall'integrazione ferro - bus urbano (già avviato dalla Regione Emilia-Romagna) e bus extraurbano - bus urbano (in vigore dal 1 agosto 2019), si dovrà arrivare all'attuazione di quella ferro - bus extraurbano, fino alla integrazione tariffaria prevista da Stimer, con indifferenza del titolo di viaggio rispetto al vettore.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3:
 Il raggiungimento degli obiettivi di integrazione tariffaria verrà perseguito per fasi. All'agevolazione tariffaria ferro – bus urbani (di 13 città), già in vigore dal 1 settembre 2018, è seguita dal 1 agosto 2019 quella tra i servizi bus extraurbani e bus urbani, come previsto da Città metropolitana e Comune di Bologna nelle rispettive Delibere di Consiglio, e successivamente si attuerà l'integrazione tra i servizi ferroviari e quelli bus extraurbani.
 Progressivamente si raggiungerà l'integrazione tariffaria completa del trasporto pubblico ferro-gomma (urbana ed extraurbana) prevista dal sistema STIMER-Mi muovo, per poi sperimentare forme più evolute di integrazione tra il trasporto pubblico e altri sistemi di mobilità (bike sharing, car sharing, etc.).

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 29	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	

Contenuto sintetico

In questa prima fase (ndr. Prima del titolo unico di viaggio), in attesa dell'integrazione reale (indifferenza del titolo), si chiede di rinforzare la necessità dell'integrazione tariffaria come intervento anticipatorio e prioritario (integrazione gomma urbana - gomma extraurbana) rispetto a tutti gli altri.

Deduzioni

Il Consiglio Comunale di Bologna ed il Consiglio della Città metropolitana di Bologna hanno approvato l'adeguamento delle tariffe del trasporto pubblico su gomma da parte del gestore del servizio, che sta contribuendo al sostenimento degli investimenti per l'integrazione tariffaria del sistema gomma - gomma (estensione della validità del titolo extra-urbano anche nelle aree urbane, sia abbonamento che corsa singola), già attiva dal 1 agosto 2019.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3:

Il raggiungimento degli obiettivi di integrazione tariffaria verrà perseguito per fasi. All'agevolazione tariffaria ferro – bus urbani (di 13 città), già in vigore dal 1 settembre 2018, è seguita dal 1 agosto 2019 quella tra i servizi bus extraurbani e bus urbani, come previsto da Città metropolitana e Comune di Bologna nelle rispettive Delibere di Consiglio, e successivamente si attuerà l'integrazione tra i servizi ferroviari e quelli bus extraurbani.


Progressivamente si raggiungerà l'integrazione tariffaria completa del trasporto pubblico ferro-gomma (urbana ed extraurbana) prevista dal sistema STIMER-Mi nuovo, per poi sperimentare forme più evolute di integrazione tra il trasporto pubblico e altri sistemi di mobilità (bike sharing, car sharing, etc.).

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 30	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)
Contenuto sintetico			
Integrazione tariffaria sulle linee SFM Bologna-Vignola e Bologna Porretta.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 5.3 "Gli obiettivi che il PUMS si prefigge di raggiungere attraverso il completamento dell'integrazione tariffaria sono: medesima tariffazione fra tutte le zone sia in caso di utilizzo della gomma che del ferro, indifferenza del titolo di viaggio [...]".			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO			
			
OSSERVAZIONE	N° 31	Proponente	LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA
Contenuto sintetico			
Aprire un ragionamento di largo respiro su questo tema.			
Deduzioni			
Il contributo è accolto poiché l'obiettivo del raggiungimento della comunità tariffaria prevede il pieno coinvolgimento di diversi soggetti, l'investimento di fondi e la capacità di raggiungere per gradi l'obiettivo, senza svantaggiare nessuna fascia di popolazione o categoria di utente.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.3:</p> <p>Il raggiungimento degli obiettivi di integrazione tariffaria verrà perseguito per fasi. All'agevolazione tariffaria ferro – bus urbani (di 13 città), già in vigore dal 1 settembre 2018, è seguita dal 1 agosto 2019 quella tra i servizi bus extraurbani e bus urbani, come previsto da Città metropolitana e Comune di Bologna nelle rispettive Delibere di Consiglio, e successivamente si attuerà l'integrazione tra i servizi ferroviari e quelli bus extraurbani.</p> <p>Progressivamente si raggiungerà l'integrazione tariffaria completa del trasporto pubblico ferro-gomma (urbana ed extraurbana) prevista dal sistema STIMER-Mi muovo, per poi sperimentare forme più evolute di integrazione tra il trasporto pubblico e altri sistemi di mobilità (bike sharing, car sharing, etc.).</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 32	Proponente	COMUNE	DI
			MONGHIDORO	
Contenuto sintetico				
Integrazione tariffaria estesa a tutto l'ambito extraurbano con un unico abbonamento ferro/gomma.				
Deduzioni				
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 5.3 "Gli obiettivi che il PUMS si prefigge di raggiungere attraverso il completamento dell'integrazione tariffaria sono: medesima tariffazione fra tutte le zone sia in caso di utilizzo della gomma che del ferro, indifferenza del titolo di viaggio [...]".				
Accoglimento		ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano				
Modifica paragrafo 5.3, 2°bullet: • l'indifferenza del titolo rispetto al vettore: è possibile muoversi tra due zone con lo stesso titolo, utilizzando sia il treno che la gomma e potendo prendere tutti i servizi in alternativa o in successione (biglietto unico).				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 33	Proponente	COMUNE DI SAN BENEDETTO VAL DI SAMBRO
---------------------	--------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Integrazione tariffaria estesa a tutto l'ambito extraurbano con un unico abbonamento ferro/gomma.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 5.3 "Gli obiettivi che il PUMS si prefigge di raggiungere attraverso il completamento dell'integrazione tariffaria sono: medesima tariffazione fra tutte le zone sia in caso di utilizzo della gomma che del ferro, indifferenza del titolo di viaggio [...]".

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3, 2°bullet: • l'indifferenza del titolo rispetto al vettore: è possibile muoversi tra due zone con lo stesso titolo, utilizzando sia il treno che la gomma e potendo prendere tutti i servizi in alternativa o in successione (biglietto unico).

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 34	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Per semplificare offerta tariffaria: progressiva introduzione dell'abbonamento unico, valido cioè:			
2) sia per il trasporto su gomma, sia per il trasporto su ferro.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 5.3 "Gli obiettivi che il PUMS si prefigge di raggiungere attraverso il completamento dell'integrazione tariffaria sono: medesima tariffazione fra tutte le zone sia in caso di utilizzo della gomma che del ferro, indifferenza del titolo di viaggio [...]".			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.3, 2°bullet: • l'indifferenza del titolo rispetto al vettore: è possibile muoversi tra due zone con lo stesso titolo, utilizzando sia il treno che la gomma e potendo prendere tutti i servizi in alternativa o in successione (biglietto unico).			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 35	Proponente	PHILIP MORRIS
Contenuto sintetico			
Introduzione abbonamento unico per poter prendere tutti i mezzi pubblici indipendentemente dal gestore.			
Deduzioni			
Il contributo è accolto poiché coerente con l'obiettivo del PUMS di attuare, come priorità, l'integrazione tariffaria riprendendo e completando il progetto regionale STIMER che prevede, tra le altre cose, l'indifferenza del titolo rispetto al vettore per muoversi tra le zone con lo stesso titolo.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.3, 2°bullet: • l'indifferenza del titolo rispetto al vettore: è possibile muoversi tra due zone con lo stesso titolo, utilizzando sia il treno che la gomma e potendo prendere tutti i servizi in alternativa o in successione (biglietto unico).			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 36	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)
---------------------	--------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Opportuna una revisione complessiva della zonizzazione regionale tariffaria Stimer che tenga conto delle evoluzioni del territorio urbanizzato nella Città Metropolitana riconsiderando la zona a tariffa urbana e il “cuscinetto” della zona neutra.

Deduzioni

Il contributo non può essere accolto perché la definizione delle zone tariffarie è di competenza della Regione Emilia-Romagna (DGR 637/2008) tuttavia il Piano prevede che si debba lavorare per puntare ad una progressiva semplificazione dell'attuale zonizzazione. Inoltre, lavorando alla realizzazione dell'integrazione tariffaria su tutto il territorio metropolitano, si potrà prevedere già un primo risparmio per gli utenti dei mezzi pubblici.

Accoglimento

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3: "Al fine di rendere ancora più semplice e conveniente l'utilizzo del trasporto pubblico metropolitano, il PUMS inoltre punta ad una progressiva semplificazione dell'attuale sistema a zone. In questo modo sarà di più facile comprensione il sistema tariffario applicato che non è da intendersi come una unica tariffa metropolitana".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



<p>OSSERVAZIONE N° 37</p>	<p>Proponente UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Estensione della validità del titolo di viaggio anche a linee di carattere extra provinciale (ferro e gomma).</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di creazione di un'integrazione tariffaria multimodale estesa a tutta la rete di Trasporto Pubblico in ambito metropolitano ma, facendo riferimento ad un ambito territoriale extra-provinciale, nonostante sia auspicabile raggiungere una piena integrazione tariffaria per ambiti di mobilità, sarà necessario creare le condizioni idonee all'attuazione anche a causa della numerosità di soggetti istituzionali e gestori del servizio coinvolti.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>NON ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Non comporta modifiche.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 38	Proponente	IMA - OZZANO
---------------------	--------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Classificare il collegamento tra Stazione ferroviaria Ozzano - Fabbriche/DIMEVET/Capoluogo e Frazioni come Zona Neutra.

Deduzioni

Il contributo non può essere accolto perché la definizione delle zone tariffarie è di competenza della Regione Emilia-Romagna (DGR 637/2008) tuttavia il Piano prevede che si debba lavorare per puntare ad una progressiva semplificazione dell'attuale zonizzazione. Inoltre, lavorando alla realizzazione dell'integrazione tariffaria su tutto il territorio metropolitano, si potrà prevedere già un primo risparmio per gli utenti dei mezzi pubblici.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3: "Al fine di rendere ancora più semplice e conveniente l'utilizzo del trasporto pubblico metropolitano, il PUMS inoltre punta ad una progressiva semplificazione dell'attuale sistema a zone. In questo modo sarà di più facile comprensione il sistema tariffario applicato che non è da intendersi come una unica tariffa metropolitana ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 39	Proponente	COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA
---------------------	--------------	-------------------	-------------------------------------

Contenuto sintetico

Classificare il collegamento tra Stazione ferroviaria Ozzano - Fabbriche/DIMEVET/Capoluogo e Frazioni come Zona Neutra.

Deduzioni

Il contributo non può essere accolto perché la definizione delle zone tariffarie è di competenza della Regione Emilia-Romagna (DGR 637/2008) tuttavia il Piano prevede che si debba lavorare per puntare ad una progressiva semplificazione dell'attuale zonizzazione. Inoltre, lavorando alla realizzazione dell'integrazione tariffaria su tutto il territorio metropolitano, si potrà prevedere già un primo risparmio per gli utenti dei mezzi pubblici.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3: "Al fine di rendere ancora più semplice e conveniente l'utilizzo del trasporto pubblico metropolitano, il PUMS inoltre punta ad una progressiva semplificazione dell'attuale sistema a zone. In questo modo sarà di più facile comprensione il sistema tariffario applicato che non è da intendersi come una unica tariffa metropolitana “.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 40	Proponente	TPER
Contenuto sintetico			
Suddivisione in zone più piccole raggruppate per formare aree concentriche intorno ai centri principali, dove applicare unica tariffa.			
Deduzioni			
Il contributo non può essere accolto perché la definizione delle zone tariffarie è di competenza della Regione Emilia-Romagna (DGR 637/2008) tuttavia il Piano prevede che si debba lavorare per puntare ad una progressiva semplificazione dell'attuale zonizzazione.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.3: "Al fine di rendere ancora più semplice e conveniente l'utilizzo del trasporto pubblico metropolitano, il PUMS inoltre punta ad una progressiva semplificazione dell'attuale sistema a zone. In questo modo sarà di più facile comprensione il sistema tariffario applicato che non è da intendersi come una unica tariffa metropolitana “.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 41	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	
Contenuto sintetico				
Si chiede che la Regione estenda a tutti i gestori l'obbligo di obliterazione.				
Deduzioni				
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 5.3 "Il PUMS intende riprendere e completare l'originario progetto regionale STIMER [...] che prevedeva: la validazione obbligatoria per garantire il clearing...".				
Accoglimento		ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 42	Proponente	TPER
Contenuto sintetico			
Per integrazione su tutto il sistema ferro-gomma è necessario verificare alcuni aspetti dell'attuale sistema tariffario.			
Deduzioni			
Il contributo è accolto poiché si condivide il principio di verificare alcuni aspetti del sistema tariffario preliminarmente all'integrazione ferro - gomma, come ad esempio prevedendo un allineamento del sistema tariffario ferro - gomma.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 43	Proponente	LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA
---------------------	--------------	-------------------	-----------------------------------

Contenuto sintetico

Parificare per gli utenti dell'area metropolitana il costo degli abbonamenti al TPM (ferro+bus e bus+bus), annuali e mensili, al costo previsto per l'abbonamento urbano: Chiediamo quindi che venga avviata al più presto questa sperimentazione, per valutarne costi e benefici.

Deduzioni

Il contributo non è coerente all'obiettivo del PUMS che, come esplicitato nel paragrafo 5.3, "... Intende riprendere e completare l'originario progetto regionale STIMER [...]", che non prevede una unica tariffa metropolitana, ma una tariffazione integrata a zone.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3: "Al fine di rendere ancora più semplice e conveniente l'utilizzo del trasporto pubblico metropolitano, il PUMS inoltre punta ad una progressiva semplificazione dell'attuale sistema a zone. In questo modo sarà di più facile comprensione il sistema tariffario applicato che non è da intendersi come una unica tariffa metropolitana ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 44	Proponente	LEGAMBIENTE SETTA, SAMOGGIA, RENO
---------------------	--------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Parificare per gli utenti dell'area metropolitana il costo degli abbonamenti al TPM annuali a mensili (ferro + bus e bus+bus) al costo previsto per l'abbonamento urbano.

Deduzioni

Il contributo non è coerente all'obiettivo del PUMS che, come esplicitato nel paragrafo 5.3, "... Intende riprendere e completare l'originario progetto regionale STIMER [...]", che non prevede una unica tariffa metropolitana, ma una tariffazione integrata a zone.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3: "Al fine di rendere ancora più semplice e conveniente l'utilizzo del trasporto pubblico metropolitano, il PUMS inoltre punta ad una progressiva semplificazione dell'attuale sistema a zone. In questo modo sarà di più facile comprensione il sistema tariffario applicato che non è da intendersi come una unica tariffa metropolitana ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 45	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	--------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Per semplificare offerta tariffaria: progressiva introduzione dell'abbonamento unico, valido cioè:
1) sia per l'area urbana, sia per l'area metropolitana

Deduzioni

Il contributo non è coerente all'obiettivo del PUMS che, come esplicitato nel paragrafo 5.3, "... Intende riprendere e completare l'originario progetto regionale STIMER [...]", che non prevede una unica tariffa metropolitana, ma una tariffazione integrata a zone.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3: "Al fine di rendere ancora più semplice e conveniente l'utilizzo del trasporto pubblico metropolitano, il PUMS inoltre punta ad una progressiva semplificazione dell'attuale sistema a zone. In questo modo sarà di più facile comprensione il sistema tariffario applicato che non è da intendersi come una unica tariffa metropolitana ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 46	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Implementazione entro 2022: tariffa unica metropolitana.			
Deduzioni			
Il contributo non è coerente all'obiettivo del PUMS che, come esplicitato nel paragrafo 5.3, "... Intende riprendere e completare l'originario progetto regionale STIMER [...]", che non prevede una unica tariffa metropolitana, ma una tariffazione integrata a zone.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.3: "Al fine di rendere ancora più semplice e conveniente l'utilizzo del trasporto pubblico metropolitano, il PUMS inoltre punta ad una progressiva semplificazione dell'attuale sistema a zone. In questo modo sarà di più facile comprensione il sistema tariffario applicato che non è da intendersi come una unica tariffa metropolitana ".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO



OSSERVAZIONE	N° 47	Proponente	COMUNE	DI
			CASTELMAGGIORE	

Contenuto sintetico

ENTRO IL 2022: avviare percorso per tariffa unica metropolitana per gli abbonati parificata a quella urbana di Bologna.

Deduzioni

Il contributo non è coerente all'obiettivo del PUMS che, come esplicitato nel paragrafo 5.3, "... Intende riprendere e completare l'originario progetto regionale STIMER [...]", che non prevede una unica tariffa metropolitana, ma una tariffazione integrata a zone.

Accoglimento

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3: "Al fine di rendere ancora più semplice e conveniente l'utilizzo del trasporto pubblico metropolitano, il PUMS inoltre punta ad una progressiva semplificazione dell'attuale sistema a zone. In questo modo sarà di più facile comprensione il sistema tariffario applicato che non è da intendersi come una unica tariffa metropolitana ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.2 - BIGLIETTO UNICO			
OSSERVAZIONE	N° 48	Proponente	COMUNE DI CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
Prevedere biglietti e abbonamenti integrati treno+bici su tutto il territorio metropolitano al prezzo della tariffa urbana.			
Deduzioni			
Il contributo non è coerente all'obiettivo del PUMS che, come esplicitato nel paragrafo 5.3, "... Intende riprendere e completare l'originario progetto regionale STIMER [...]", che non prevede una unica tariffa metropolitana, ma una tariffazione integrata a zone.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.3: "Al fine di rendere ancora più semplice e conveniente l'utilizzo del trasporto pubblico metropolitano, il PUMS inoltre punta ad una progressiva semplificazione dell'attuale sistema a zone. In questo modo sarà di più facile comprensione il sistema tariffario applicato che non è da intendersi come una unica tariffa metropolitana".			

2.3 Tariffazione

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.3 - TARIFFAZIONE			
OSSERVAZIONE	N° 49	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Specificare le tempistiche e favorire politiche di prezzo competitive rispetto al mezzo privato.			
Deduzioni			
Il contributo è accolto poiché già presente nel piano che determina le tempistiche di attuazione delle strategie nella Tabella d'attuazione (Tabella 0 - 1) da cui si evince l'implementazione dell'integrazione tariffaria già dallo Scenario Immediato (2020). Le politiche di integrazione tariffaria prevedono già prezzi competitivi rispetto all'uso del veicolo privato, quale principio fondante.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.3 - TARIFFAZIONE



OSSERVAZIONE	N° 50	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA
---------------------	--------------	-------------------	---------------------------

Contenuto sintetico

Estendere la gratuità del TPL a tutti gli studenti del territorio metropolitano dal compimento del quarto anno di età fino al tredicesimo anno di età e comunque fino a quando frequentano le Scuole secondarie di primo grado come già attuato da Bologna, individuando soluzioni adeguate in modo da non gravare tale onere sul bilancio degli Enti locali.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 8.3.5, il Piano individua tra le politiche di Mobility Management anche a livello scolastico "Incentivazione all'uso del trasporto pubblico su gomma", "Incentivazione all'uso del trasporto pubblico su ferro", "Istituzione di un bonus mobilità (borsellino elettronico sostenibile) valido sull'intera scala metropolitana, da avviare in via sperimentale nel medio termine". Il PUMS pianifica le reti ed i servizi di trasporto e da indirizzi per le politiche tariffarie da mettere in campo per l'agevolazione di alcune modalità di trasporto o categorie di utenti, promuovendo l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche in via sperimentale o temporanea. Tuttavia, il piano, essendo uno strumento di pianificazione strategica di lungo periodo, non entra nel dettaglio dei tempi di attuazione e delle procedure di applicazione e delle coperture finanziarie necessarie, rimandandoli ai tavoli di lavoro operativi.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3: " Gli ambiziosi obiettivi di riduzione dell'uso del mezzo privato possono essere raggiunti non solo dalla creazione di una migliore integrazione ed intermodalità tra tutti i mezzi di trasporto, ma anche attraverso l'applicazione di politiche incentivanti per alcune categorie di utenza e verso l'utilizzo di mezzi più ecologici. Il PUMS quindi promuove l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche attraverso forme di sperimentazione temporanee e di forme di incentivo/disincentivo per le varie modalità di trasporto (cfr. paragrafo 6.2.3 e paragrafo 8.4)".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.3 - TARIFFAZIONE



OSSERVAZIONE	N° 51	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA
---------------------	--------------	-------------------	---------------------------

Contenuto sintetico

Durante le domeniche ecologiche previste del PAIR 2020, la gratuità dei titoli di viaggio in area metropolitana.

Deduzioni

Il PUMS pianifica le reti ed i servizi di trasporto e da indirizzi per le politiche tariffarie da mettere in campo per l'agevolazione di alcune modalità di trasporto o categorie di utenti, promuovendo l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche in via sperimentale o temporanea. Tuttavia, il piano, essendo uno strumento di pianificazione strategica di lungo periodo, non entra nel dettaglio dei tempi di attuazione e delle procedure di applicazione e delle coperture finanziarie necessarie, rimandandoli ai tavoli di lavoro operativi.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3: " Gli ambiziosi obiettivi di riduzione dell'uso del mezzo privato possono essere raggiunti non solo dalla creazione di una migliore integrazione ed intermodalità tra tutti i mezzi di trasporto, ma anche attraverso l'applicazione di politiche incentivanti per alcune categorie di utenza e verso l'utilizzo di mezzi più ecologici. Il PUMS quindi promuove l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche attraverso forme di sperimentazione temporanee e di forme di incentivo/disincentivo per le varie modalità di trasporto (cfr. paragrafo 6.2.3 e paragrafo 8.4)".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.3 - TARIFFAZIONE



OSSERVAZIONE	N° 52	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI ZOLA PREDOSA)
---------------------	--------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Publicizzare e incentivare l'intermodalità treno+bici consentendo l'abbonamento gratuito per le biciclette per chi ha già un abbonamento personale.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che il piano prevede di migliorare l'intermodalità ferro/bici migliorando sia l'accessibilità alle stazioni (paragrafo 5.4.5) che sui treni (paragrafo 4.4.7.1). Attualmente la Regione Emilia-Romagna ha già investito risorse in merito promuovendo un abbonamento bici al seguito (" MiMuovo treno + bici) ad un prezzo agevolato. Il piano prende atto di questa strategia ma, essendo un piano strategico di lungo termine, pianifica le reti ed i servizi di trasporto e da indirizzi per le politiche tariffarie da mettere in campo per l'agevolazione di alcune modalità di trasporto (promuovendo l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche in via sperimentale o temporanee), non entrando però nel dettaglio dei tempi di attuazione, delle procedure di applicazione e delle coperture finanziarie necessarie, rimandandoli ai tavoli di lavoro operativi.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3: " Gli ambiziosi obiettivi di riduzione dell'uso del mezzo privato possono essere raggiunti non solo dalla creazione di una migliore integrazione ed intermodalità tra tutti i mezzi di trasporto, ma anche attraverso l'applicazione di politiche incentivanti per alcune categorie di utenza e verso l'utilizzo di mezzi più ecologici. Il PUMS quindi promuove l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche attraverso forme di sperimentazione temporanee e di forme di incentivo/disincentivo per le varie modalità di trasporto (cfr. paragrafo 6.2.3 e paragrafo 8.4)".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.3 - TARIFFAZIONE



OSSERVAZIONE	N° 53	Proponente	PG 15607
---------------------	--------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Treni e bus gratis per studenti e disabili.

Deduzioni

Il PUMS pianifica le reti ed i servizi di trasporto e da indirizzi per le politiche tariffarie da mettere in campo per l'agevolazione di alcune modalità di trasporto o categorie di utenti, promuovendo l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche in via sperimentale o temporanea. Tuttavia, il piano, essendo uno strumento di pianificazione strategica di lungo periodo, non entra nel dettaglio dei tempi di attuazione e delle procedure di applicazione e delle coperture finanziarie necessarie, rimandandoli ai tavoli di lavoro operativi.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3: " Gli ambiziosi obiettivi di riduzione dell'uso del mezzo privato possono essere raggiunti non solo dalla creazione di una migliore integrazione ed intermodalità tra tutti i mezzi di trasporto, ma anche attraverso l'applicazione di politiche incentivanti per alcune categorie di utenza e verso l'utilizzo di mezzi più ecologici. Il PUMS quindi promuove l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche attraverso forme di sperimentazione temporanee e di forme di incentivo/disincentivo per le varie modalità di trasporto (cfr. paragrafo 6.2.3 e paragrafo 8.4)".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.3 - TARIFFAZIONE



OSSERVAZIONE

N° 54

Proponente

PG 15609

Contenuto sintetico

Implementazione entro 2022: trasporto gratuito bici su Treni e Tram.

Deduzioni

Il PUMS pianifica le reti ed i servizi di trasporto e da indirizzi per le politiche tariffarie da mettere in campo per l'agevolazione di alcune modalità di trasporto o categorie di utenti, promuovendo l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche in via sperimentale o temporanea. Tuttavia, il piano, essendo uno strumento di pianificazione strategica di lungo periodo, non entra nel dettaglio dei tempi di attuazione e delle procedure di applicazione e delle coperture finanziarie necessarie, rimandandoli ai tavoli di lavoro operativi.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3: " Gli ambiziosi obiettivi di riduzione dell'uso del mezzo privato possono essere raggiunti non solo dalla creazione di una migliore integrazione ed intermodalità tra tutti i mezzi di trasporto, ma anche attraverso l'applicazione di politiche incentivanti per alcune categorie di utenza e verso l'utilizzo di mezzi più ecologici. Il PUMS quindi promuove l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche attraverso forme di sperimentazione temporanee e di forme di incentivo/disincentivo per le varie modalità di trasporto (cfr. paragrafo 6.2.3 e paragrafo 8.4)".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.3 - TARIFFAZIONE



OSSERVAZIONE	N° 55	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Implementazione entro 2022: tariffe dedicate a certi tipi di utenti.			
Deduzioni			
Il PUMS pianifica le reti ed i servizi di trasporto e da indirizzi per le politiche tariffarie da mettere in campo per l'agevolazione di alcune modalità di trasporto o categorie di utenti, promuovendo l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche in via sperimentale o temporanea. Tuttavia, il piano, essendo uno strumento di pianificazione strategica di lungo periodo, non entra nel dettaglio dei tempi di attuazione e delle procedure di applicazione e delle coperture finanziarie necessarie, rimandandoli ai tavoli di lavoro operativi.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.3: " Gli ambiziosi obiettivi di riduzione dell'uso del mezzo privato possono essere raggiunti non solo dalla creazione di una migliore integrazione ed intermodalità tra tutti i mezzi di trasporto, ma anche attraverso l'applicazione di politiche incentivanti per alcune categorie di utenza e verso l'utilizzo di mezzi più ecologici. Il PUMS quindi promuove l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche attraverso forme di sperimentazione temporanee e di forme di incentivo/disincentivo per le varie modalità di trasporto (cfr. paragrafo 6.2.3 e paragrafo 8.4)".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.3 - TARIFFAZIONE



OSSERVAZIONE	N° 56	Proponente	COMUNE	DI
			CASTELMAGGIORE	
Contenuto sintetico				
ENTRO IL 2022: istituire biglietto a tariffa dedicata per utenti deboli e/o che esprimono maggior domanda di mobilità.				
Deduzioni				
Il PUMS pianifica le reti ed i servizi di trasporto e da indirizzi per le politiche tariffarie da mettere in campo per l'agevolazione di alcune modalità di trasporto o categorie di utenti, promuovendo l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche in via sperimentale o temporanea. Tuttavia, il piano, essendo uno strumento di pianificazione strategica di lungo periodo, non entra nel dettaglio dei tempi di attuazione e delle procedure di applicazione e delle coperture finanziarie necessarie, rimandandoli ai tavoli di lavoro operativi.				
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano				
Modifica paragrafo 5.3: " Gli ambiziosi obiettivi di riduzione dell'uso del mezzo privato possono essere raggiunti non solo dalla creazione di una migliore integrazione ed intermodalità tra tutti i mezzi di trasporto, ma anche attraverso l'applicazione di politiche incentivanti per alcune categorie di utenza e verso l'utilizzo di mezzi più ecologici. Il PUMS quindi promuove l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche attraverso forme di sperimentazione temporanee e di forme di incentivo/disincentivo per le varie modalità di trasporto (cfr. paragrafo 6.2.3 e paragrafo 8.4)".				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.3 - TARIFFAZIONE



OSSERVAZIONE	N° 57	Proponente	LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA
---------------------	--------------	-------------------	-----------------------------------

Contenuto sintetico

Si può prevedere una tariffa per la sosta custodita delle bici differenziata per gli utenti non dotati di abbonamento al TPM, mentre per questi ultimi il servizio potrebbe essere compreso nel costo dell'abbonamento con il riconoscimento di una quota ai gestori in funzione dell'utilizzo.

Deduzioni

Il PUMS pianifica le reti ed i servizi di trasporto e da indirizzi per le politiche tariffarie da mettere in campo per l'agevolazione di alcune modalità di trasporto o categorie di utenti, promuovendo l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche in via sperimentale o temporanea. Tuttavia, il piano, essendo uno strumento di pianificazione strategica di lungo periodo, non entra nel dettaglio dei tempi di attuazione e delle procedure di applicazione e delle coperture finanziarie necessarie, rimandandoli ai tavoli di lavoro operativi.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3: " Gli ambiziosi obiettivi di riduzione dell'uso del mezzo privato possono essere raggiunti non solo dalla creazione di una migliore integrazione ed intermodalità tra tutti i mezzi di trasporto, ma anche attraverso l'applicazione di politiche incentivanti per alcune categorie di utenza e verso l'utilizzo di mezzi più ecologici. Il PUMS quindi promuove l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche attraverso forme di sperimentazione temporanee e di forme di incentivo/disincentivo per le varie modalità di trasporto (cfr. paragrafo 6.2.3 e paragrafo 8.4)".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.3 - TARIFFAZIONE



OSSERVAZIONE	N° 58	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Misure per implementare l'intermodalità con la bicicletta: possibilità trasporto su treni.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e si ritiene quindi di rafforzare il testo del paragrafo 4.4.7.1.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni paragrafo 4.4.7.1.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.3 - TARIFFAZIONE



OSSERVAZIONE	N° 59	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA
---------------------	--------------	-------------------	---------------------------

Contenuto sintetico

Privilegiare la fidelizzazione dell'utente attraverso più forme di abbonamento diversificate o biglietti a più corse; ad esempio: abbonamento ridotto in certe fasce orarie per pensionati (9,30-12,30/ 14,30-16,30), shortcitypass per distanze corte; abbonamento di 9 mesi per gli studenti, più economico rispetto a quello annuale.

Deduzioni

Il PUMS pianifica le reti ed i servizi di trasporto e da indirizzi per le politiche tariffarie da mettere in campo per l'agevolazione di alcune modalità di trasporto o categorie di utenti, promuovendo l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche in via sperimentale o temporanea. Tuttavia, il piano, essendo uno strumento di pianificazione strategica di lungo periodo, non entra nel dettaglio dei tempi di attuazione e delle procedure di applicazione e delle coperture finanziarie necessarie, rimandandoli ai tavoli di lavoro operativi.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3: " Gli ambiziosi obiettivi di riduzione dell'uso del mezzo privato possono essere raggiunti non solo dalla creazione di una migliore integrazione ed intermodalità tra tutti i mezzi di trasporto, ma anche attraverso l'applicazione di politiche incentivanti per alcune categorie di utenza e verso l'utilizzo di mezzi più ecologici. Il PUMS quindi promuove l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche attraverso forme di sperimentazione temporanee e di forme di incentivo/disincentivo per le varie modalità di trasporto (cfr. paragrafo 6.2.3 e paragrafo 8.4)".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.3 - TARIFFAZIONE



OSSERVAZIONE	N° 60	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI ZOLA PREDOSA)
---------------------	--------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Estendere i sostegni economici ai giovani che prendono l'autobus o in generale i mezzi pubblici in tutti i Comuni della Città metropolitana.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 8.3.5, il Piano individua tra le politiche di Mobility Management anche a livello scolastico "Incentivazione all'uso del trasporto pubblico su gomma", "Incentivazione all'uso del trasporto pubblico su ferro", "Istituzione di un bonus mobilità (borsellino elettronico sostenibile) valido sull'intera scala metropolitana, da avviare in via sperimentale nel medio termine" Il PUMS pianifica le reti ed i servizi di trasporto e da indirizzi per le politiche tariffarie da mettere in campo per l'agevolazione di alcune modalità di trasporto o categorie di utenti, promuovendo l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche in via sperimentale o temporanea. Tuttavia, il piano, essendo uno strumento di pianificazione strategica di lungo periodo, non entra nel dettaglio dei tempi di attuazione e delle procedure di applicazione e delle coperture finanziarie necessarie, rimandandoli ai tavoli di lavoro operativi.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.3: " Gli ambiziosi obiettivi di riduzione dell'uso del mezzo privato possono essere raggiunti non solo dalla creazione di una migliore integrazione ed intermodalità tra tutti i mezzi di trasporto, ma anche attraverso l'applicazione di politiche incentivanti per alcune categorie di utenza e verso l'utilizzo di mezzi più ecologici. Il PUMS quindi promuove l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche attraverso forme di sperimentazione temporanee e di forme di incentivo/disincentivo per le varie modalità di trasporto (cfr. paragrafo 6.2.3 e paragrafo 8.4)".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.3 - TARIFFAZIONE



<p>OSSERVAZIONE N° 61</p>	<p>Proponente CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Introdurre premialità tariffarie sul TPL per i comportamenti virtuosi nell'ambito dei propri spostamenti se tendenti all'intermodalità (ad es. utilizzo della bicicletta + mezzo pubblico).</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che il piano prevede una serie di politiche e misure incentivanti e premialità per la promozione dell'uso di mezzi più sostenibili e per incentivare l'intermodalità (paragrafo 6.2.3 e 8.4) Tuttavia, pur auspicando e favorendo l'attuazione di sperimentazioni puntuali, il PUMS, quale piano strategico di lungo periodo, pianifica le reti ed i servizi di trasporto e da indirizzi per le politiche tariffarie da mettere in campo per l'agevolazione di alcune modalità di trasporto, non entrando però nel dettaglio dei tempi di attuazione, delle procedure di applicazione e delle coperture finanziarie necessarie, rimandandoli ai tavoli di lavoro operativi.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>ACCOLTA PARZIALMENTE</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Modifica paragrafo 5.3: " Gli ambiziosi obiettivi di riduzione dell'uso del mezzo privato possono essere raggiunti non solo dalla creazione di una migliore integrazione ed intermodalità tra tutti i mezzi di trasporto, ma anche attraverso l'applicazione di politiche incentivanti per alcune categorie di utenza e verso l'utilizzo di mezzi più ecologici. Il PUMS quindi promuove l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche attraverso forme di sperimentazione temporanee e di forme di incentivo/disincentivo per le varie modalità di trasporto (cfr. paragrafo 6.2.3 e paragrafo 8.4)".</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.3 - TARIFFAZIONE



OSSERVAZIONE	N° 62	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Introdurre premialità tariffarie sul TPL per i comportamenti virtuosi nell'ambito dei propri spostamenti se tendenti all'intermodalità (ad es. utilizzo della bicicletta + mezzo pubblico).			
Deduzioni			
Il PUMS pianifica le reti ed i servizi di trasporto e da indirizzi per le politiche tariffarie da mettere in campo per l'agevolazione di alcune modalità di trasporto o categorie di utenti, promuovendo l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche in via sperimentale o temporanea. Tuttavia, il piano, essendo uno strumento di pianificazione strategica di lungo periodo, non entra nel dettaglio dei tempi di attuazione e delle procedure di applicazione e delle coperture finanziarie necessarie, rimandandoli ai tavoli di lavoro operativi.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5 3: " Gli ambiziosi obiettivi di riduzione dell'uso del mezzo privato possono essere raggiunti non solo dalla creazione di una migliore integrazione ed intermodalità tra tutti i mezzi di trasporto, ma anche attraverso l'applicazione di politiche incentivanti per alcune categorie di utenza e verso l'utilizzo di mezzi più ecologici. Il PUMS quindi promuove l'attuazione di politiche di agevolazione tariffaria anche attraverso forme di sperimentazione temporanee e di forme di incentivo/disincentivo per le varie modalità di trasporto (cfr. paragrafo 6.2.3 e paragrafo 8.4)".			

2.4 SFM

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 63	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Specificare i tempi di intervento per il raddoppio dei binari sulla Bologna-Porretta.			
Deduzioni			
Il contributo è accolto poiché già presente nella Tabella 0 - 1 Quadro sinottico; gli interventi di raddoppio selettivo della linea tra Casalecchio Garibaldi e Porretta sono previsti entro lo scenario PUMS 2030, poiché successivi al completamento dei lavori programmati per il nodo ferro-stradale di Casalecchio.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica tabella 0 - 1.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 64	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>1- Occorre accelerare i tempi di sviluppo del SFM, portando nell'arco massimo di 3/4 anni a garantire un cadenzamento dei passaggi tendenzialmente ogni 15' nelle fasce orarie 6.30-9.30 e 16.30-19.30 su tutte le fermate afferenti al capoluogo, come previsto nel Piano. Priorità al cadenzamento ai 15' andrà data sulle linee soggette in tali fasce orarie al maggior carico di passeggeri e sulla Bologna-Prato in relazione al nodo di Rastignano.</p>			
Deduzioni			
<p>Il contributo può essere accolto solo in parte poiché, se da un lato si condivide pienamente l'obiettivo di attuare la rete ed il servizio di progetto del SFM nei tempi più rapidi possibili, tuttavia è necessario definire delle tempistiche realistiche affinché il piano non perda di credibilità. Le tempistiche di attuazione del servizio 15'- 15' sono definite nella tabella 0 - 1, in funzione degli interventi infrastrutturali e tecnologici già in atto o programmati ed in relazione alla nuova programmazione dei servizi.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 65	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	--------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

2- Attivare subito le linee passanti sul nodo di Bologna (S1 Porretta-Bologna-Prato, S2 Vignola-Bologna-Portomaggiore, S4 Ferrara-Bologna-Imola), dando in tal modo avvio concreto al cosiddetto "Passante urbano di Bologna" nel tratto Casalecchio-Pianoro della linea S1, ovvero un servizio cadenzato ai 15' in entrambe le direzioni, a velocità costante, passante su Bologna Centrale, con fermate in tutte le 12 stazioni ed esteso per l'intera giornata (sia nelle fasce di punta che di morbida, tutti i giorni anche festivi).

Deduzioni

Il contributo è parzialmente accolto poiché, sebbene il PUMS preveda le linee passanti citate ed il cadenzamento a 15' nonché il Passante Urbano con le caratteristiche qui riportate, tuttavia l'attuazione del servizio - previsto dalla tabella 0 - 1 - non è possibile da subito, ma per fasi successive, in coerenza con la realizzazione di interventi infrastrutturali e tecnologici in atto o programmati ed in relazione alla nuova programmazione dei servizi.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE

N° 66

Proponente

PG 5804

Contenuto sintetico

Recuperare le ferrovie dismesse.

Deduzioni


Il contributo non può essere accolto poiché in linea di massima il ripristino di tracciati dismessi in chiave ferroviaria mostra l'inefficienza sotto il profilo del confronto tra benefici e costo, come nel caso della linea Budrio-Massalombarda. Inoltre, il PUMS promuove prioritariamente gli interventi per lo sviluppo della mobilità ciclistica, in linea con quelli definiti dall'art 6 della L. R. 10/2017, tra i quali si riporta alla lettera b: "... ciclovie, interventi di recupero a fini ciclabili di strade arginali di fiumi, torrenti, laghi e canali, tratturi, di tratti di viabilità dismessa o declassata, di sedimi di strade ferrate dismesse, [...]".


Accoglimento

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Integrazioni testo paragrafo 4.4.4 "Criteri di buona progettazione" (ex "Proposta di abaco delle soluzioni").

<p>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</p> <p>ARGOMENTO 2.4 - SFM</p> 			
<p>OSSERVAZIONE</p>	<p>N° 67</p>	<p>Proponente</p>	<p>PG 15205</p>
<p>Contenuto sintetico</p> <p>Studiare come attuare il passaggio dei treni, e quindi l'infrastruttura, utilizzando i binari 1-2 della Stazione centrale.</p>			
<p>Deduzioni</p> <p>Il PUMS prevede, nel paragrafo 5.4.1, di rivedere il funzionamento del nodo di Bologna, nonché il possibile utilizzo dei binari 1 e 3 in forma promiscua tra i diversi servizi. Ad oggi sono in corso le verifiche con il gestore della rete per individuare le potenzialità del nodo ed i possibili interventi da programmare.</p>			
<p>Accoglimento</p>		<p>ACCOLTA</p>	
<p>Modifica eventuale al Piano</p> <p>Non comporta modifiche.</p>			

<p>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</p> <p>ARGOMENTO 2.4 - SFM</p> 	
<p>OSSERVAZIONE N° 68</p>	<p>Proponente UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)</p>
<p>Contenuto sintetico</p> <p>Indicare per il potenziamento del Nodo di Casalecchio anche l'interramento della parte ferroviaria fondamentale per il raddoppio della Bologna-Pistoia.</p>	
<p>Deduzioni</p> <p>Il contributo è accoglibile poiché già contenuto nel PUMS che, nel paragrafo 5.4.3, esplicita di tener "conto degli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico in corso di realizzazione o già programmati sulle linee e tratte interessate", che fanno parte del cosiddetto "scenario di riferimento" ovvero lo scenario di partenza che si avrebbe se non fossero attuate le strategie del PUMS.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p> <p>Non comporta modifiche.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 69	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI VALSAMOGGIA)
---------------------	--------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Richiesto studio di fattibilità per il parziale interrimento della linea S2A nel centro urbano di Crespellano e l'adeguamento dell'attuale stazione con la seguente motivazione: l'aumento della frequenza e della velocità dei treni unito alla creazione di nuove dotazioni di servizi rende necessaria la valutazione di una ricucitura del centro urbano di Crespellano che consentirebbe di ricavare nuovi spazi funzionali e incentivare l'utilizzo del SFM anche attraverso l'intermodalità dei nuovi collegamenti ciclabili.

Deduzioni

Il contributo non è accoglibile perché le esigenze di ricucitura urbanistica, a fronte di un servizio previsto a 30', non giustificano un intervento impattante e comunque economicamente non sostenibile di un interrimento che potrebbe essere solo parziale vista la configurazione delle infrastrutture ferroviarie e del tessuto urbanizzato.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.4 - SFM			
OSSERVAZIONE	N° 70	Proponente	LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA
Contenuto sintetico			
Occorre attivare le linee passanti sui binari di superficie della stazione centrale di Bologna.			
Deduzioni			
Il contributo è coerente con gli obiettivi del PUMS che prevede la realizzazione, nei tempi più brevi possibili, di interventi infrastrutturali di adeguamento del Nodo di Bologna al fine di poter attivare le linee passanti. Ad oggi sono in corso le verifiche con il gestore della rete per individuare le potenzialità del nodo ed i possibili interventi da programmare.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.4 - SFM			
OSSERVAZIONE	N° 71	Proponente	LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA
Contenuto sintetico			
Occorre completare l'infrastruttura dell'SFM entro la fine del 2020.			
Deduzioni			
Sebbene il completamento del progetto SFM sia l'obiettivo principale da attuarsi nel più breve tempo possibile, tuttavia nel Piano sono state inserite tempistiche credibili e compatibili con gli interventi già in atto e programmati.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.4 - SFM			
OSSERVAZIONE	N° 72	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Paragrafo 5.4.3 - Ripristinare i binari “alti” di Bologna Centrale.			
Deduzioni			
Il contributo è accolto parzialmente poiché è prevista dal piano (paragrafo 5.4.1) una valutazione congiunta con il gestore dell’infrastruttura, per individuare le potenzialità del Nodo di Bologna a sostenere il modello di esercizio proposto, anche in ragione del possibile ripristino dei binari alti di Bologna C. le.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 73	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
---------------------	--------------	-------------------	----------------------------

Contenuto sintetico

Prevedere simulazioni di impatto sul traffico veicolare in attraversamento per frequenza ravvicinata in corrispondenza dei passaggi a livello per rischio fenomeni di congestione.

Deduzioni

Attualmente sulle direttrici Bologna-Modena, Bologna-Imola e Bologna-Prato non ci sono passaggi a livello a raso mentre sulle direttrici Bologna-Ferrara e Bologna-Poggio Rusco è già prevista la soppressione dei 5 PPLL ancora attivi (tutti nell'area urbana di Bologna); per alcuni sono già attivi i cantieri. Sulla direttrice Bologna-Porretta non sono presenti PL tra Bologna C. le e Casalecchio Garibaldi mentre è prevista la soppressione dell'unico PL presente nell'abitato di Casalecchio nell'ambito dell'intervento per la realizzazione del nodo ferro-stradale di Casalecchio; restano 2 PL su strade a scarso traffico nella tratta in cui è previsto il cadenzamento ai 15'. Le criticità note, relative alla Bologna-Portomaggiore si risolverebbero con il previsto interrimento in Zona S. Vitale. Alla luce di quanto sopra illustrato però, nelle altre tratte in cui sono prefigurati interventi infrastrutturali di raddoppio delle linee, dovrà essere contestualmente analizzato il traffico veicolare interessato e eventualmente valutata la soppressione dei PPLL, soprattutto in un'ottica di miglioramento della sicurezza e affidabilità di circolazione di treni e veicoli.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.4.3: "Infine, poiché il piano punta a ridurre le interferenze e migliorare la sicurezza e l'affidabilità della circolazione ferroviaria e viaria nonché la permeabilità dei tessuti urbani, il PUMS promuove la soppressione dei PPLL, in particolar modo dove vengano rilevate criticità puntuali o lungo le tratte che saranno interessate da interventi infrastrutturali o incrementi di servizio. Tali progetti devono prevedere anche le connessioni ciclabili e pedonali, garantendo la massima linearità e brevità dei tracciati. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 74	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI ZOLA PREDOSA)
---------------------	--------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Verificare le possibilità di razionalizzare e/o eliminare i passaggi a livello attualmente esistenti lungo la linea SFM S2 in corrispondenza di Via A. Masini a Zola Predosa e di via Michelangelo Buonarroti a Ponte Ronca, per decongestionare la circolazione e migliorare la viabilità delle Vecchia Bazzanese anche con risorse sovra-locali.

Deduzioni

Il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio; tuttavia poiché si condivide il principio di ridurre le interferenze e di migliorare la sicurezza della circolazione ferroviaria e viaria nonché la permeabilità dei tessuti urbani, il PUMS promuove la soppressione dei PPLL, in particolar modo dove vengano rilevate criticità puntuali o lungo le tratte che saranno interessate da interventi infrastrutturali o incrementi di servizio. Nei progetti di soppressione dei PPLL devono rientrare anche tutte le connessioni ciclabili e pedonali, garantendone la massima linearità e brevità.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.4.3: "Infine, poiché il piano punta a ridurre le interferenze e migliorare la sicurezza e l'affidabilità della circolazione ferroviaria e viaria nonché la permeabilità dei tessuti urbani, il PUMS promuove la soppressione dei PPLL, in particolar modo dove vengano rilevate criticità puntuali o lungo le tratte che saranno interessate da interventi infrastrutturali o incrementi di servizio. Tali progetti devono prevedere anche le connessioni ciclabili e pedonali, garantendo la massima a linearità e brevità dei tracciati. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE

N° 75

Proponente

UNIONE VALSAMOGGIA

Contenuto sintetico

Valutare la necessità di razionalizzare passaggi a livello, valutando interramenti SFM o realizzazione sovrappassi ciclopedonali e infrastrutture ciclopedonali dedicate a raso.

Deduzioni

Il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio; tuttavia poiché si condivide il principio di ridurre le interferenze e di migliorare la sicurezza della circolazione ferroviaria e viaria non che la permeabilità dei tessuti urbani, il PUMS promuove la soppressione dei PPLL, in particolar modo dove vengano rilevate criticità puntuali o lungo le tratte che saranno interessate da interventi infrastrutturali o incrementi di servizio. Nei progetti di soppressione dei PPLL devono rientrare anche tutte le connessioni ciclabili e pedonali, garantendone la massima linearità e brevità.


Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.4.3: "Infine, poiché il piano punta a ridurre le interferenze e migliorare la sicurezza e l'affidabilità della circolazione ferroviaria e viaria nonché la permeabilità dei tessuti urbani, il PUMS promuove la soppressione dei PPLL, in particolar modo dove vengano rilevate criticità puntuali o lungo le tratte che saranno interessate da interventi infrastrutturali o incrementi di servizio. Tali progetti devono prevedere anche le connessioni ciclabili e pedonali, garantendo la massima a linearità e brevità dei tracciati. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.4 - SFM			
OSSERVAZIONE	N° 76	Proponente	LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA
Contenuto sintetico			
Programmare il ripristino della linea ferroviaria Budrio-Massalombarda-Lugo.			
Deduzioni			
Il contributo non può essere accolto poiché, alla luce del recente studio di prefattibilità sull'intervento in oggetto commissionato dal Comune di Medicina, il ripristino dell'infrastruttura ferroviaria ha rilevato l'inefficienza sotto il profilo del confronto tra benefici e costo.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO				
ARGOMENTO 2.4 - SFM				
				
OSSERVAZIONE	N° 77	Proponente	COMUNE MEDICINA	DI
Contenuto sintetico				
Ripristino Budrio - Massalombarda: prendere in considerazione studio TPS sul potenziamento dei collegamenti con Ravenna, attraverso Lugo e Massalombarda.				
Deduzioni				
Il contributo non può essere accolto poiché, alla luce del recente studio di prefattibilità sull'intervento in oggetto commissionato dal Comune di Medicina, il ripristino dell'infrastruttura ferroviaria ha rilevato l'inefficienza sotto il profilo del confronto tra benefici e costo.				
Accoglimento		NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 78	Proponente	LEGAMBIENTE MEDICINA
Contenuto sintetico			
Ripristino ferrovia Budrio - Massalombarda.			
Deduzioni			
Il contributo non può essere accolto poiché, alla luce del recente studio di prefattibilità sull'intervento in oggetto commissionato dal Comune di Medicina, il ripristino dell'infrastruttura ferroviaria ha rilevato l'inefficienza sotto il profilo del confronto tra benefici e costo.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 79	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	

Contenuto sintetico

A proposito di interventi sull'infrastruttura ferroviaria, si richiede da parte delle istituzioni locali (a partire dalla Regione) una maggiore fermezza e una più efficace capacità negoziale nei confronti di RFI, a fronte della resistenza da questa opposta all'investimento dei 390 milioni previsti negli accordi per le infrastrutture ferroviarie del bacino di Bologna.

Deduzioni

Il contributo è accolto nei termini di prevedere una maggiore cooperazione tra tutti gli attori coinvolti nell'attuazione delle strategie per il TMP previste dal Piano. Tramite il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS, verranno definite le modalità con cui operare per l'attuazione degli interventi previsti per il SFM, in relazione al contesto normativo e legislativo vigente.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Integrazioni della sezione "Attuazione".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 80	Proponente	PG 6862
Contenuto sintetico			
Si fa riferimento alle presentazioni del PUMS: RFI è contraria alle linee passanti come pensiamo di poterle attuare.			
Deduzioni			
Il PUMS nel paragrafo 5.4.1 presenta una serie di interventi che sono stati oggetto di confronto nei tavoli di lavoro attivati per l'attuazione del piano, con il gestore della rete RFI e la Regione Emilia-Romagna. Nell'ambito di tale processo, il gestore dell'infrastruttura sarà chiamato a verificare la fattibilità del programma d'esercizio previsto ed eventualmente ad individuare/confermare gli interventi infrastrutturali necessari e già previsti nel Piano.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO				
ARGOMENTO 2.4 - SFM				
				
OSSERVAZIONE	N° 81	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	
Contenuto sintetico				
Linee passanti come da accordo e linea passante Poggio Rusco - S. Ruffillo.				
Deduzioni				
Il contributo è accolto parzialmente perché il PUMS, nel nuovo progetto di rete e servizi del TPM, conferma tutti passanti previsti dall'Accordo SFM del 2007 tranne il Poggio Rusco/S. Ruffillo poiché la domanda che beneficerebbe di questo collegamento ha le medesime possibilità sfruttando l'interscambio a Prati di Caprara o a Bologna Centrale con il Passante Urbano, con un tempo di attesa medio di 7,5 minuti.				
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO				
ARGOMENTO 2.4 - SFM				
				
OSSERVAZIONE	N° 82	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	
Contenuto sintetico				
Verificare linea passante Vignola - Portomaggiore (con IPOTESI raddoppio solo Vignola).				
Deduzioni				
In fase di redazione del piano sono stati già avviati tavoli di lavoro per condivisione delle verifiche necessarie per la fattibilità degli interventi proposti dal PUMS, così come indicati nel paragrafo 5.4.1. Per l'attuazione del modello di esercizio proposto, sono stati ritenuti necessari interventi di raddoppio selettivo di entrambe le linee al fine di assicurare una uguale frequenza, presupposto per la contestuale attivazione della linea passante, poiché la realizzazione di cadenzamenti diversi sulle 2 tratte del passante comporterebbe ulteriori problemi di attuazione dei servizi a cui si potrebbe sopperire solo in parte con ingenti investimenti di risorse.				
Accoglimento		NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 83	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA
Contenuto sintetico			
Estendere il passante urbano a Zola Pilastrino.			
Deduzioni			
<p>Il contributo non può essere accolto poiché il progetto di rete e servizi del SFM prevede il Passante urbano tra Pianoro e Casalecchio Garibaldi, stazione che si trova lungo le linee Bologna - Porretta e Bologna - Vignola. Il Passante urbano basa il suo esercizio sul collegamento passante Porretta - Bologna - Prato che presenta una domanda potenziale tale da poter giustificare non solo la linea passante ma anche il cadenzamento a 15'; su questo passante poi si innestano gli altri servizi delle altre linee che portano ad un ulteriore aumento dalla frequenza nelle stazioni più urbane (Prati di Caprara, S. Vitale, Borgo Panigale, Casalecchio G.). La linea Vignola - Bologna invece è, per requisiti tecnici, funzionali ed infrastrutturali, passante con la Portomaggiore, ma le caratteristiche delle linee consentono una frequenza a 30'.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 84	Proponente	LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA
---------------------	--------------	-------------------	-----------------------------------

Contenuto sintetico

Cadenzamento a 15' minuti deve essere previsto anche per la linea Bologna-Portomaggiore, progettando per questa tratta lavori di raddoppio e ammodernamento che tengano in considerazione la necessità di adeguare l'infrastruttura al prevedibile aumento dell'utenza ferroviaria.

Deduzioni

Il contributo può essere accolto solo in parte poiché il PUMS prevede un raddoppio parziale del binario (per una stima complessiva del 20% del tracciato) e adeguamenti delle stazioni di incrocio sulla linea in esame. Inoltre, gli interventi programmati di interrimento della linea, previsti dal progetto PIMBO, hanno evidenziato criticità in termini di aumento della capacità della linea e conseguentemente di frequenza, da cui la scelta di puntare ad un cadenzamento regolare e continuo lungo l'intera giornata a 30'. Tuttavia, qualora il sistema ferroviario non garantisca adeguati livelli di frequenza e capacità, rispetto alla domanda, in fase di aggiornamento del piano si potrebbe valutare l'evoluzione a sistemi di trasporto più performanti.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.4.2: "Sulla relazione Vignola-Bologna C. le-Portomaggiore, per i livelli di domanda attendibili, le caratteristiche delle linee, le possibili interferenze con altri servizi della linea Porrettana e nel nodo di Bologna, gli interventi infrastrutturali e tecnologici e gli investimenti programmati o già in atto, è previsto un servizio passante, cadenzato a 30', con corse "omnibus" che effettuano servizio in tutte le fermate. "

"Nel caso in cui il sistema ferroviario, così come definito dal piano, non garantisca adeguati livelli di frequenza e capacità, commisurati alla domanda di mobilità, durante le fasi di monitoraggio delle azioni ed aggiornamento del piano, si potrebbe valutare l'evoluzione ad una più performante modalità di trasporto rapido di massa, come quella tranviaria, interoperabile ed integrata con la rete urbana già prefigurata nel PUMS. "

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 85	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	--------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

5.4.3

- Sulla linea Portomaggiore-Bologna avviare l'interramento del primo tratto della linea, Salvaguardando la possibilità, perlomeno per una serie di tratti strategici rispetto all'incrocio dei convogli, di costruire contestualmente, o comunque in fase successiva, un secondo binario per garantire ridotti tempi di percorrenza.

Deduzioni

Il contributo può essere accolto solo in parte poiché il PUMS prevede già l'interramento della tratta urbana della linea (fino a via Larga) ed un raddoppio parziale del binario con adeguamenti delle stazioni di incrocio. Attualmente gli interventi programmati di interrimento della linea, previsti dal progetto PIMBO, hanno evidenziato criticità in termini di aumento della capacità della linea e conseguentemente di frequenza e per la realizzazione di un secondo binario dovranno essere effettuati ulteriori approfondimento che non sono oggetto del PUMS. Tuttavia, qualora il sistema ferroviario non garantisca adeguati livelli di frequenza e capacità, rispetto alla domanda, in fase di aggiornamento del piano si potrebbe valutare l'evoluzione a sistemi di trasporto più performanti.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.4.2: "Nel caso in cui il sistema ferroviario, così come definito dal piano, non garantisca adeguati livelli di frequenza e capacità, commisurati alla domanda di mobilità, durante le fasi di monitoraggio delle azioni ed aggiornamento del piano, si potrebbe valutare l'evoluzione ad una più performante modalità di trasporto rapido di massa, come quella tranviaria, interoperabile ed integrata con la rete urbana già prefigurata nel PUMS. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.4 - SFM

OSSERVAZIONE	N° 86	Proponente	LEGAMBIENTE MEDICINA
Contenuto sintetico			
Raddoppio ed ammodernamento della linea Portomaggiore, per ottenere 15'e per innesto Budrio-Massalombarda.			
Deduzioni			
<p>Il contributo può essere accolto solo in parte poiché il PUMS prevede un raddoppio parziale del binario (per una stima complessiva del 20% del tracciato) e adeguamenti delle stazioni di incrocio sulla linea in esame. Inoltre, gli interventi programmati di interrimento della linea, previsti dal progetto PIMBO, hanno evidenziato criticità in termini di aumento della capacità della linea e conseguentemente di frequenza, da cui la scelta di puntare ad un cadenzamento regolare e continuo lungo l'intera giornata a 30'. Tuttavia, qualora il sistema ferroviario non garantisca adeguati livelli di frequenza e capacità, rispetto alla domanda, in fase di aggiornamento del piano si potrebbe valutare l'evoluzione a sistemi di trasporto più performanti. Infine, un recente studio di prefattibilità sulla linea ferroviaria Budrio - Massalombarda, commissionato dal Comune di Medicina, ha rilevato l'inefficienza sotto il profilo del confronto tra benefici e costo del ripristino dell'infrastruttura ferroviaria.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.4.2: "Sulla relazione Vignola-Bologna C. le-Portomaggiore, per i livelli di domanda attendibili, le caratteristiche delle linee, le possibili interferenze con altri servizi della linea Porrettana e nel nodo di Bologna, gli interventi infrastrutturali e tecnologici e gli investimenti programmati o già in atto, è previsto un servizio passante, cadenzato a 30', con corse "omnibus" che effettuano servizio in tutte le fermate. "</p> <p>"Nel caso in cui il sistema ferroviario, così come definito dal piano, non garantisca adeguati livelli di frequenza e capacità, commisurati alla domanda di mobilità, durante le fasi di monitoraggio delle azioni ed aggiornamento del piano, si potrebbe valutare l'evoluzione ad una più performante modalità di trasporto rapido di massa, come quella tranviaria, interoperabile ed integrata con la rete urbana già prefigurata nel PUMS. "</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 87	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	
Contenuto sintetico				
Prevedere raddoppio Vignola almeno fino a Zola, con possibilità di proseguire il raddoppio in seguito, con nuovi tratti di incrocio. Assegnare l'incremento di utenza al treno, alleggerendo la linea di metrobus.				
Deduzioni				
Il contributo può essere accolto solo in parte poiché il PUMS prevede un raddoppio parziale del binario (per una stima complessiva del 20% del tracciato) e adeguamenti delle stazioni di incrocio sulla linea in esame con velocizzazione degli itinerari devianti. Il PUMS però non è lo strumento con cui arrivare al dettaglio dell'esatta definizione degli interventi necessari; a tale scopo sono necessari approfondimenti con il gestore dell'infrastruttura. Le caratteristiche della linea, le interferenze con altri servizi lungo la linea Porrettana, gli interventi infrastrutturali e tecnologici e gli investimenti programmati o già in atto non consentono di aumentare la frequenza dei servizi oltre i 30'(mantenendo la linea passante con la Portomaggiore) per cui lungo questo corridoio i servizi ferroviari e su gomma lavorano in maniera coordinata e sinergica per dare risposta sia agli spostamenti di lungo e medio raggio che a quelli di distribuzione più capillare sul territorio.				
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE			
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 88	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)
Contenuto sintetico			
Prevedere raddoppio dei binari sulla linea SFM Bologna-Vignola.			
Deduzioni			
Il contributo è coerente con quanto definito dal PUMS nel paragrafo 5.4.3, dove si prevedono raddoppi parziali di binario (per una stima complessiva del 20% del tracciato), adeguamento delle stazioni di incrocio e velocizzazioni degli itinerari deviati.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 89	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI VALSAMOGGIA)
---------------------	--------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Potenziare la linea ferroviaria con cadenze maggiori ed eliminare alcune sovrapposizioni di trasporti su gomma sulla direttrice Bazzanese per aumentare le linee adduttrici dalla montagna e da Calcara.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di non concorrenzialità tra i servizi su gomma e su ferro ma attualmente, per le caratteristiche della linea, la domanda di mobilità attratta, le interferenze con gli altri servizi e gli interventi infrastrutturali e tecnologici in atto e programmati, il piano ha previsto lungo la linea Bologna - Vignola un cadenzamento a 30'. Il Piano inoltre ha potenziato e regolarizzato i servizi su gomma di adduzione al SFM, infatti nella riorganizzazione dei servizi, le percorrenze risparmiate da limitazioni delle tratte (dovute all'interscambio con le linee tramviarie) o da depotenziamenti del servizio (qualora il TPL su gomma svolga un servizio in parallelo al SFM potenziato) sono state riconvertite in nuovi servizi della rete del TPM extraurbano.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.1 " • Eliminare il parallelismo dei servizi su gomma e su ferro, prevedendo, lungo le direttrici interessate da potenziamenti sensibili del SFM, una razionalizzazione dei servizi di TPL su gomma e riconvertendoli in nuovi servizi di adduzione e/o distribuzione al SFM oppure in potenziamenti nelle aree non servite da collegamenti su ferro al fine di assicurare l'efficienza del TPM in modo omogeneo su tutto il territorio metropolitano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 90	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	--------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Occorre eliminare la sovrapposizione tra linee bus su gomma e linee ferroviarie. Nel contempo, con i km/bus risparmiati, andrebbero rafforzati i collegamenti dai centri abitati alle stazioni SFM.

Deduzioni

Il contributo è accolto in quanto il PUMS, nel disegno del TPM, prevede l'integrazione non concorrenziale ferro e gomma. I servizi su gomma, nei territori serviti da SFM, hanno la funzione prevalente di adduzione alle stazioni o di distribuzione capillare tra gli abitati. Nella riorganizzazione dei servizi, le percorrenze risparmiate da limitazioni delle tratte (dovute all'interscambio con le linee tramviarie) o da depotenziamenti del servizio (qualora il TPL su gomma svolga un servizio in parallelo al SFM potenziato) sono state riconvertite in nuovi servizi della rete del TPM extraurbano.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.1 " • Eliminare il parallelismo dei servizi su gomma e su ferro, prevedendo, lungo le direttrici interessate da potenziamenti sensibili del SFM, una razionalizzazione dei servizi di TPL su gomma e riconvertendoli in nuovi servizi di adduzione e/o distribuzione al SFM oppure in potenziamenti nelle aree non servite da collegamenti su ferro al fine di assicurare l'efficienza del TPM in modo omogeneo su tutto il territorio metropolitano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 91	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Occorre che i 26 nuovi treni aggiuntivi previsti dal Piano siano allestiti con ampi spazi dedicati a persone con handicap.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di garantire l'accessibilità universale ai mezzi di trasporto pubblico. Per quanto riguarda gli spazi dedicati ai portatori di handicap sui treni, il materiale rotabile di nuova acquisizione prevede attrezzaggi adeguati in merito ma sarà necessario che anche i mezzi acquistati in futuro abbiano dotazioni idonee per l'accesso e trasporto di portatori di handicap, in linea con gli standard comunitari.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.4.4: "Il materiale di nuova acquisizione dovrà prevedere inoltre spazi e dotazioni idonee per l'accesso ed il trasporto di portatori di handicap, in linea con gli standard comunitari e la politica in atto del gestore del servizio. ".</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 92	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
---------------------	--------------	-------------------	----------------------------

Contenuto sintetico

Verificare la fattibilità tecnica nuovo modello di esercizio 15'-15'del passante urbano anche con gestore RFI.

Deduzioni

La governance del processo attraverso il quale giungere all'attuazione delle previsioni del PUMS per quanto attiene all'SFM non si limita ad una verifica di fattibilità da parte dei G. I. (Gestori dell'infrastruttura: RFI e FER) ma dovrà prevedere una condivisione degli stessi da parte della RER e l'inserimento (anche per fasi) nei prossimi Accordi Quadro siglati con i GI. Nell'ambito di tale processo, il GI sarà chiamato a verificare la fattibilità del programma d'esercizio previsto ed eventualmente ad individuare gli interventi infrastrutturali necessari alla sua attuazione, così come indicato nel PUMS nel paragrafo 5.4.1. In fase di redazione del piano sono stati già avviati tavoli di lavoro per condivisione delle verifiche necessarie.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 93	Proponente	PG 15205
Contenuto sintetico			
No cadenzamento 15'ma un cadenzamento economicamente sostenibile.			
Deduzioni			
<p>Il contributo non può essere accolto poiché, visti gli obiettivi del PUMS, per rendere il SFM attrattivo e competitivo rispetto al mezzo privato è stato determinato che tale livello di servizio sia necessario, almeno nelle fermate principali e non in maniera diffusa su tutte le stazioni del territorio metropolitano. La frequenza del servizio è stata determinata dalle esigenze di mobilità che naturalmente vanno soddisfatte con sistemi economicamente sostenibili.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 94	Proponente	PG 6862
---------------------	--------------	-------------------	----------------

Contenuto sintetico

Si fa riferimento alle presentazioni del PUMS: come sia possibile il cad. 15' con l'attuale Progetto interramento della SFM2 ex Veneta.

Deduzioni

Il contributo è allineato al piano che prevede un servizio sulla linea S2 con cadenzamento a 30', proprio in coerenza con gli interventi di interramento previsti per la linea in oggetto, che limitano la capacità della linea.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 95	Proponente	UNITI L'ALTERNATIVA	PER
Contenuto sintetico				
S4 Imola Bologna Ferrara: linea sovraccarica come possono essere implementati i servizi a 15'.				
Deduzioni				
<p>Il contributo è accolto parzialmente poiché l'implementazione del servizio con frequenza a15'è prevista solo nelle stazioni principali e prevede eventuali interventi per l'incremento della capacità della linea, in aggiunta a quelli già in fase di realizzazione o programmati, che saranno oggetto di studi di fattibilità. Inoltre, la governance del processo attraverso il quale giungere all'attuazione delle previsioni del PUMS per quanto attiene all'SFM non si limita ad una sola verifica di fattibilità da parte dei G. I. (Gestori dell'infrastruttura: RFI + FER) ma dovrà prevedere una condivisione degli stessi da parte della RER e l'inserimento (anche per fasi) nei prossimi Accordi Quadro siglati con i GI. Nell'ambito di tale processo, il GI sarà chiamato a verificare la fattibilità del programma d'esercizio previsto ed eventualmente ad individuare gli interventi infrastrutturali necessari alla sua attuazione, così come indicato nel PUMS nel paragrafo 5.4.1.</p>				
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 96	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA
Contenuto sintetico			
<p>Aumentare la frequenza nei festivi e serali anche integrata con servizi su gomma, tenendo conto delle manifestazioni di forte richiamo (Palasport Casalecchio) in occasione delle quali mettere in rete i parcheggi scambiatori e attuare politiche di sosta che penalizzino l'auto a favore del trasporto pubblico.</p>			
Deduzioni			
<p>Il contributo è accolto poiché è previsto un aumento della frequenza dei servizi ferroviari, integrati con quelli del TPL su gomma, per quanto riguarda i festivi e i serali, inoltre il PUMS nel paragrafo 6.2.3 prevede "[...] una serie di strategie per indirizzare city users e verso parcheggi di interscambio attraverso meccanismi incentivanti dal punto di vista economico [...]".</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			


SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.4 - SFM			
OSSERVAZIONE	N° 97	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI SASSO MARCONI)
Contenuto sintetico			
Aumentare servizio linea S1 Porretta-Bologna-Prato anche nei giorni festivi e prefestivi.			
Deduzioni			
Il contributo è accolto poiché già contenuto all'interno della strategia di potenziamento del SFM; nel paragrafo 5.4.4 infatti per conteggiare l'incremento delle percorrenze si è considerato un "servizio ridotto, ma potenziato rispetto all'attuale, nei giorni festivi per tutto l'anno [...] con frequenze equivalenti a quelle della fascia di morbida di un giorno feriale invernale e con estensione giornaliera del servizio ridotta a 14 ore".			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 98	Proponente	LEGAMBIENTE	SETTA,	SAMOGGIA,
			RENO		
Contenuto sintetico					
Aumento servizio linea Porrettana e prolungamento servizio fino alle 24 di venerdì, sabato e domenica.					
Deduzioni					
Il contributo è accorto parzialmente poiché il PUMS ha previsto un incremento generalizzato del servizio offerto sulla linea. Inoltre, nel paragrafo 5.4.4, per conteggiare l'incremento delle percorrenze si è considerato un " servizio ridotto, ma potenziato rispetto all'attuale, nei giorni festivi per tutto l'anno [...] con frequenze equivalenti a quelle della fascia di morbida di un giorno feriale invernale e con estensione giornaliera del servizio ridotta a 14 ore".					
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE				
Modifica eventuale al Piano					
Non comporta modifiche.					

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO				
ARGOMENTO 2.4 - SFM				
				
OSSERVAZIONE	N° 99	Proponente	UNIONE GALLIERA	RENO-
Contenuto sintetico				
Incrementate le frequenze delle corse e la copertura oraria di SFM e TPER nei festivi e di notte.				
Deduzioni				
Il PUMS ha già esteso la fascia orario del servizio di trasporto pubblico su gomma rispetto a quella attuale e previsto il potenziamento del servizio notturno e festivo, avendo valutato le risorse potenzialmente necessarie. La definizione puntuale dei servizi su gomma è però rimandare alla fase di progettazione operativo. Per quanto riguarda il servizio ferroviario si è considerato un "servizio ridotto, ma potenziato rispetto all'attuale, nei giorni festivi per tutto l'anno [...] con frequenze equivalenti a quelle della fascia di morbida di un giorno feriale invernale e con estensione giornaliera del servizio ridotta a 14 ore".				
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE			
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



<p>OSSERVAZIONE N° 100</p>	<p>Proponente UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Garantire frequenza oraria notturna dei treni a S. G. in Persiceto.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il PUMS ha previsto per il SFM una regolarizzazione e cadenzamento del servizio, nonché un potenziamento cospicuo rispetto alle corse odierne. Nelle fasce orarie notturne oltre le 00:00/00:30 però non sono previsti ulteriori rafforzamenti di servizio rispetto alle corse attuali poiché non sono note esigenze in tal senso da una domanda quantitativamente sufficiente alla previsione di un servizio ferroviario, inoltre molte linee nelle ore notturne rispettano una fascia di interruzione programmata per gli interventi di manutenzione dell'infrastruttura. Il trasporto pubblico per le fasce orarie notturne potrà essere garantito dai servizi su gomma.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>ACCOLTA PARZIALMENTE</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Non comporta modifiche.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.4 - SFM			
OSSERVAZIONE	N° 101	Proponente	COMUNE CASTELMAGGIORE
			DI
Contenuto sintetico			
ENTRO IL 2022: prolungare orario esercizio treni fino alle 0.30 dal lunedì al giovedì anche sulle linee 27-97-356.			
Deduzioni			
Il PUMS ha già esteso la fascia orario del servizio del trasporto pubblico su gomma rispetto a quella attuale e condivide il principio di potenziamento del servizio notturno e festivo, avendo valutato le risorse potenzialmente necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandare alla fase di progettazione operativa. La priorità di attuazione è definita dalla tabella 0 - 1 quadro sinottico.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.4 - SFM			
OSSERVAZIONE	N° 102	Proponente	COMUNE CASTELMAGGIORE
DI			
Contenuto sintetico			
ENTRO IL 2022: prolungare orario esercizio treni fino alle 2.00 il venerdì e sabato.			
Deduzioni			
<p>Il PUMS ha previsto per il SFM una regolarizzazione e cadenzamento del servizio, nonché un potenziamento cospicuo rispetto alle corse odierne. Nelle fasce orarie notturne oltre le 00:00/00:30 però non sono previsti ulteriori rafforzamenti di servizio rispetto alle corse attuali poiché non sono note esigenze in tal senso da una domanda quantitativamente sufficiente alla previsione di un servizio ferroviario, inoltre molte linee nelle ore notturne rispettano una fascia di interruzione programmata per gli interventi di manutenzione dell'infrastruttura. Il trasporto pubblico per le fasce orarie notturne potrà essere garantito dai servizi su gomma.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 103	Proponente	SFM	ULTIMA
			SFM	CHIAMATA
Contenuto sintetico				
<p>Incrementare la capacità delle linee SFM con treni a maggiore capienza, eventualmente convogli accoppiati, in particolare nelle fasce di punta (adeguando banchine e punti di incrocio), e, se fosse necessario, prevedere il cadenzamento al quarto d'ora, nelle linee a binario unico con nuovi incroci e raddoppi, assegnando al treno l'aumento di utenza previsto.</p>				
Deduzioni				
<p>Il contributo è accolto parzialmente poiché il PUMS prevede già un fabbisogno aggiuntivo di 26 composizioni per sopperire all'aumento di domanda previsto. Tuttavia, preliminarmente all'attuazione dei potenziamenti di servizio e comunque in fase di monitoraggio per l'aggiornamento del Piano, sarà necessario prevedere opportune verifiche e approfondimenti in materia, in relazione anche all'entrata in servizio del nuovo rotabile, definito nell'ambito del nuovo Contratto di Servizio, entrato in vigore a gennaio 2019. Per quanto riguarda l'aumento di capacità delle linee mediante punti di incrocio e raddoppi, il piano contempla già questi interventi nel paragrafo 5.4.3 e nel modello di rete utilizzato per l'assegnazione della domanda.</p>				
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE			
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 104	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	

Contenuto sintetico

Il servizio aggiuntivo derivante dal cadenzamento al quarto d'ora sulla linea di Vignola, di 2 treni/ora, potrebbe attestarsi in Stazione Centrale, o proseguire verso Rastignano o Pianoro (nel caso che non sia possibile proseguire con la linea di Poggio Rusco, oppure in aggiunta), riequilibrando nella zona est il servizio SFM passante della città.

Deduzioni

Il contributo non può essere accolto poiché una quota significativa della domanda proveniente dall'ambito territoriale interessato dalla linea ferroviaria Vignola-Casalecchio è diretta ad aree non direttamente servite dalle stazioni di tale linea ma necessita di interscambio a Casalecchio con la linea tranviaria e perciò il Piano prevede un potenziamento sistematico del servizio con cadenzamento a 30'. Frequenze superiori, con corse attestare a Bologna C. le, porterebbero ad un consumo di capacità ferroviaria sulla tratta Casalecchio-Bologna C. le senza generare un corrispondente incremento della domanda servita. Inoltre, il piano, per i livelli di domanda attendibili, le caratteristiche delle linee, le possibili interferenze con altri servizi, gli interventi infrastrutturali e tecnologici e gli investimenti programmati o già in atto, ha valutato che la frequenza ottimale sul passante Vignola – Portomaggiore sia a 30', in un'ottica di ottimizzazione del sistema per renderlo più efficiente ed efficace sul territorio e di analisi dei costi-benefici.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.4.2: "Sulla relazione Vignola-Bologna C. le-Portomaggiore, per i livelli di domanda attendibili, le caratteristiche delle linee, le possibili interferenze con altri servizi della linea Porrettana e nel nodo di Bologna, gli interventi infrastrutturali e tecnologici e gli investimenti programmati o già in atto, è previsto un servizio passante, cadenzato a 30', con corse "omnibus" che effettuano servizio in tutte le fermate. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.4 - SFM

<p>OSSERVAZIONE</p>	<p>N° 105</p> <p>Proponente</p> <p>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>5.Va innalzato l'obiettivo massimo di cadenzamento sulla linea S2 Vignola-Bologna-Portomaggiore portandolo a 20' (3 treni/ora).</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Seppur si condivide l'obiettivo di potenziamento del SFM sulle linee regionali, attualmente nel piano non è possibile prevedere una frequenza dei servizi a 20'per molteplici motivi tra cui: elevati costi di investimento che non risultano economicamente sostenibili rispetto alla domanda potenziale di utenza, configurazione delle linee regionali che, anche alla luce degli interventi programmati, non consente di aumentare il numero delle corse sia per problemi di capacità che di interferenza con altre linee, sia nel nodo di Bologna che nelle tratta in sovrapposizione da Casalecchio Garibaldi. Tuttavia, se si presenteranno criticità in termini di capacità delle linee e frequenze del servizio, in relazione alla domanda, si potrà valutare il passaggio dalla tecnologia ferroviaria a quella tramviaria, interoperabile con quella prevista per Bologna, garantendo la linea passante.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>NON ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Modifica paragrafo 5.4.2: "Sulla relazione Vignola-Bologna C. le-Portomaggiore, per i livelli di domanda attendibili, le caratteristiche delle linee, le possibili interferenze con altri servizi della linea Porrettana e nel nodo di Bologna, gli interventi infrastrutturali e tecnologici e gli investimenti programmati o già in atto, è previsto un servizio passante, cadenzato a 30', con corse "omnibus" che effettuano servizio in tutte le fermate. "</p> <p>"Nel caso in cui il sistema ferroviario, così come definito dal piano, non garantisca adeguati livelli di frequenza e capacità, commisurati alla domanda di mobilità, durante le fasi di monitoraggio delle azioni ed aggiornamento del piano, si potrebbe valutare l'evoluzione ad una più performante modalità di trasporto rapido di massa, come quella tramviaria, interoperabile ed integrata con la rete urbana già prefigurata nel PUMS. "</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 106	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Data la vicinanza della fermata “Casalecchio Palasport” della linea SFM Bologna-Vignola al Polo funzionale Zona B si chiede un potenziamento del servizio ferroviario di collegamento con la stazione di Bologna, come previsto per FICO Eataty World, e con i parcheggi scambiatori posti presso le fermate intermedie “Casalecchio Garibaldi” e “Casteldebole”.

Deduzioni


Il contributo è accolto poiché il PUMS prevede già un incremento e un regolare cadenzamento a 30'del servizio ferroviario alla stazione di Casalecchio Palasport, inoltre le stazioni di Casalecchio Garibaldi e Casteldebole saranno interessate da una frequenza del servizio maggiore (più di 4 treni/ora) per effetto della sovrapposizione dei servizi delle linee S1 e S2 e del Passante Urbano.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.4 - SFM			
OSSERVAZIONE	N° 107	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
4. Occorre trovare soluzioni, anche infrastrutturali se necessario, per estendere l'Obiettivo 15' anche alle stazioni di San Lazzaro, Ozzano, Calderara, Osteria Nuova, Zanardi, Corticella, Borgo Panigale Scala, Anzola.			
Deduzioni			
Il contributo non può essere accolto poiché per le fermate ferroviarie citate, la posizione delle stesse rispetto ai poli attrattori, la presenza di altra offerta di trasporto ad integrazione di quella ferroviaria e le esigenze di garantire un trasporto su ferro attrattivo anche per chi si muove su distanze medio-lunghe, non consentono di prevedere un ulteriore incremento dell'offerta (oltre al cadenzamento ai 30' previsto) nell'orizzonte temporale previsto dal PUMS. Tuttavia, in fase di attuazione del servizio potranno essere rivalutati ulteriori approfondimenti per valutarne un incremento anche limitato alle sole ore di punta.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 108	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Da gennaio 2019 i treni veloci per Ravenna hanno eliminato molte fermate in stazioni piccole urbane e periurbane: Ripristinare le fermate dei regionali nelle stazioni metropolitane di San Vitale, San Lazzaro, Ozzano (Varignana).			
Deduzioni			
Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale delle stazioni e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto che le stazioni citate (eccetto S. Vitale che fa parte del Passante Urbano) debbano essere servite da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30'. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutarne un incremento anche limitato alle sole ore di punta.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM




OSSERVAZIONE	N° 109	Proponente	UNIONE GALLIERA	RENO-
Contenuto sintetico				
Potenziamento dei treni nella fascia oraria 7/9 da Galliera verso Ferrara.				
Deduzioni				
Il contributo è pienamente coerente con il Progetto SFM del Piano che prevede un potenziamento dei servizi rispetto alla situazione attuale, programmando 2 treni/ora nella fascia oraria considerata.				
Accoglimento		ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 110	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Implementazione entro 2022: cad. 15'ogni stazione SFM Unione Reno Galliera+Corticella.			
Deduzioni			
<p>Il contributo non può essere accolto poiché la domanda di mobilità non giustifica un cadenzamento a 15'esteso a tutte le stazioni della linea. Il PUMS prevede i 15' nell'ora di punta limitatamente alle principali stazioni (S. Pietro in Casale, S. Giorgio di Piano e Castelmaggiore). Inoltre, l'orizzonte temporale richiesto non sarebbe sufficiente alla realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie nonché all'acquisizione del materiale rotabile indispensabile. Tuttavia, in fase di attuazione del servizio, potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutarne un incremento anche limitato alle sole ore di punta in alcune stazioni.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.4 - SFM			
OSSERVAZIONE	N° 111	Proponente	ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE
Contenuto sintetico			
Valutare Crevalcore, Galliera e Molinella a 15'.			
Deduzioni			
<p>Il contributo è parzialmente accolto poiché per la stazione di Crevalcore è stata già definita nelle ore di punta una frequenza del servizio a 15' mentre per le stazioni di Molinella e Galliera, la posizione delle stesse rispetto ai poli attrattori, la presenza di altra offerta di trasporto ad integrazione di quella ferroviaria e le esigenze di garantire un trasporto su ferro attrattivo anche per chi si muove su distanze medio-lunghe, non consentono di prevedere un ulteriore incremento dell'offerta (oltre al cadenzamento ai 30'previsto) nell'orizzonte temporale previsto dal PUMS. Tuttavia, in fase di attuazione del servizio potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutarne un incremento anche limitato alle sole ore di punta in alcune stazioni.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 112	Proponente	COMUNE	DI
			CASTELMAGGIORE	
Contenuto sintetico				
ENTRO IL 2022: cadenzamento ogni 15' linea Bologna-Ferrara su tutte le stazioni (Unione Reno-Galliera+Corticella).				
Deduzioni				
<p>Il contributo non può essere accolto poiché la domanda di mobilità non giustifica un cadenzamento a 15' esteso a tutte le stazioni della linea. Il PUMS prevede i 15' nell'ora di punta limitatamente alle principali stazioni (S. Pietro in Casale, S. Giorgio di Piano e Castelmaggiore). Inoltre, l'orizzonte temporale richiesto non sarebbe sufficiente alla realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie nonché all'acquisizione del materiale rotabile necessario. Tuttavia, in fase di attuazione del servizio, potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutarne un incremento anche limitato alle sole ore di punta in alcune stazioni.</p>				
Accoglimento		NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 113	Proponente	COMUNE DI SALA BOLOGNESE
Contenuto sintetico			
<p>Perché a stazione Osteria nuova non fermano più i treni Bo-VR-Brennero fare l'analisi del flusso di passeggeri in salita e in discesa diretti/provenienti da destinazioni allocate oltre Poggio Rusco per evitare di generare un danno ai residenti del Comune pendolari verso tali località.</p>			
Deduzioni			
<p>Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Osteria Nuova e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S3, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30'. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE

N° 114

Proponente

PG 12166

Contenuto sintetico

Richiesta di non declassare il servizio ferroviario nella fermata di Osteria Nuova.

Deduzioni

Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Osteria Nuova e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S3, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30'. Non si tratta di un declassamento ma di una riorganizzazione sistematica dei servizi che non esclude che, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta.

Accoglimento

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



<p>OSSERVAZIONE N° 115</p>	<p>Proponente UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SALA BOLOGNESE)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Fornire giustificazione della scelta di non prevedere la fermata dei servizi regionali veloci di lunga percorrenza nella SF di Osteria Nuova e l'inserimento di alcuni siti attrattivi lungo l'itinerario della ciclovia del Reno. Valutare la SF Osteria Nuova come punto di interscambio con la ciclovia del Sole.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Osteria Nuova e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S3, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30'. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta. La stazione di Osteria Nuova, negli studi di fattibilità, è già prevista come nodo di interscambio con la Ciclovia del Sole.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>ACCOLTA PARZIALMENTE</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Non comporta modifiche.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 116	Proponente	IMA - OZZANO
Contenuto sintetico			
Ozzano stazione principale di S4.			
Deduzioni			
<p>Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Ozzano e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30'. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 117	Proponente	IMA - OZZANO
Contenuto sintetico			
Ozzano stazione: ripristino alcune corse tolte con nuovo orario RER.			
Deduzioni			
<p>Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Ozzano e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30', non prevedendo la fermata delle corse Bologna - Ravenna. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 118	Proponente	IMA - OZZANO
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Integrare il servizio "omnibus" e quello "veloce" delle linee, nelle fasce di punta portando un incremento di accessibilità ai servizi ferroviari della linea S4 attraverso la garanzia di almeno 4 treni/ora per direzione nelle fasce di punta tra le 6 e le 10.00 del mattino e tra le 16 e le 19 di sera, ed un livello di servizio per fermata/stazione in fascia morbida pari a 2 treni/ora.

Deduzioni

Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale delle stazioni e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto differenti livelli di servizio (4 treni/h e 2 treni/h) per le stazioni della linea come da fig. 5.8. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta per alcune stazioni.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 119	Proponente	IMA - OZZANO
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Ripristino corse e fermate intermedie sulla Bo- RA in alcune fasce orarie.

Deduzioni

Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Ozzano e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30', non prevedendo la fermata della corsa Bologna - Ravenna. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 120	Proponente	COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA
Contenuto sintetico			
Ozzano stazione principale della linea SFM S4 tratta Bologna-Imola			
Deduzioni			
<p>Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Ozzano e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30'. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 121	Proponente	COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA
---------------------	---------------	-------------------	-------------------------------------

Contenuto sintetico

Integrare il servizio "omnibus" e quello "veloce" delle linee, nelle fasce di punta portando un incremento di accessibilità ai servizi ferroviari della linea S4 attraverso la garanzia di almeno 4 treni/ora per direzione nelle fasce di punta tra le 6 e le 10.00 del mattino e tra le 16 e le 19 di sera, ed un livello di servizio per fermata/stazione in fascia morbida pari a 2 treni/ora.

Deduzioni

Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale delle stazioni e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto differenti livelli di servizio (4 treni/h e 2 treni/h) per le stazioni della linea come da fig. 5.8. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta per alcune stazioni.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 122	Proponente	IMA - OZZANO
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Ripristino corse e fermate intermedie sulla Bo- RA in alcune fasce orarie.

Deduzioni

Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Ozzano e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30', non prevedendo la fermata delle corse Bologna - Ravenna. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 123	Proponente	PG 10121
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Inserire durante le fasce di punta la fermata di Ozzano dell'Emilia nei servizi ferroviari regionali veloci sulla relazione Piacenza-Rimini e nei servizi regionali circolanti sulla Bologna-Ravenna al pari di Castel San Pietro e Imola.

Deduzioni

Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Ozzano e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30'. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 124	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI ZOLA PREDOSA)
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Garantire una copertura di trasporto con SFM e/o Autobus da e verso Bologna con cadenza 15' nelle ore di massima richiesta (mattina, mezzogiorno, sera).

Deduzioni

Il contributo è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 5.1, "impongono un significativo potenziamento della rete di trasporto pubblico in ambito metropolitano" che il Piano esplica attraverso interventi progettuali quali il raddoppio selettivo lungo la tratta Vignola - Casalecchio Garibaldi, l'attuazione del servizio SFM 15'-15' tra Casalecchio Garibaldi e Bologna Centrale e l'istituzione della linea Metrobus (BRT) Zola Centro - Casalecchio Garibaldi di I Livello Potenziato (frequenza 4 corse/h). Il servizio integrato (ferro + bus) quindi prevede un livello di servizio molto performante lungo tutta la giornata e non solo nelle ore di punta.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 125	Proponente	PG 12166
Contenuto sintetico			
Legato alla richiesta precedente (ciclovia) richiede la realizzazione dell'interscambio modale Osteria Nuova SFM.			
Deduzioni			
La stazione di Osteria Nuova, all'interno degli studi di fattibilità della Ciclovia del sole, è già prevista come stazione di interscambio modale.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 126	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI VALSAMOGGIA)
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Necessità di migliorare sensibilmente la qualità, l'arredo urbano, la segnaletica e la sicurezza delle stazioni, fermate e delle relative connessioni (sottopassi, spazi antistanti le fermate) in particolare delle fermate di Crespellano e Bazzano.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS poiché già contenuto nel Piano (cfr. paragrafo 3.2.3 per quanto riguarda l'accessibilità pedonale ed universale, paragrafo 5.4.5 e 5.6.6 per l'accessibilità con altri mezzi di trasporto a relative dotazioni).

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano


Integrazioni paragrafo 5.4.5.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 127	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI ZOLA PREDOSA)
Contenuto sintetico			
Migliorare sensibilmente la qualità, l'arredo urbano, la segnaletica e la sicurezza delle stazioni, fermate e relative connessioni (sottopassi, spazi antistanti...) oggi talvolta in condizioni di degrado (in particolare fermata di Riale).			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS poiché già contenuto nel Piano (cfr. paragrafo 3.2.3 per quanto riguarda l'accessibilità pedonale ed universale, paragrafo 5.4.5 e 5.6.6 per l'accessibilità con altri mezzi di trasporto a relative dotazioni).			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni paragrafo 5.4.5.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.4 - SFM			
OSSERVAZIONE	N° 128	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Inserire all'interno dello SCENARIO INTERMEDIO (2025) il seguente intervento per la strategia "SFM":</p> <p>- tutte le stazioni dell'SFM siano pienamente fruibili da portatori di handicap.</p>			
Deduzioni			
<p>Il contributo è parzialmente accolto poiché, pur condividendo il principio generale di piena ed universale accessibilità alle stazioni del SFM per portatori di handicap (paragrafo 3.2.3), tuttavia non è possibile garantire entro lo scenario intermedio che ciò avvenga su tutte le oltre 80 stazioni, anche compatibilmente con i lavori di miglioramento dell'accessibilità da parte del gestore dell'infrastruttura (es. Progetto 500 stazioni) e altri progetti in corso (es. PIMBO).</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni paragrafo 5.4.5.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.4 - SFM			
OSSERVAZIONE	N° 129	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Occorre adeguare tutte le stazioni ai migliori standard per garantire la completa accessibilità ai treni.			
Deduzioni			
Il contributo è accolto pienamente poiché condivide le previste strategie sull'accessibilità al TPM - Trasporto Pubblico Metropolitaniano (paragrafo 3.2.3, paragrafo 5.4.5) che garantiscono un adeguato attrezzaggio a tutte le stazioni del SFM, con priorità di attuazione assegnata ai Centri di Mobilità ed ai principali nodi di interscambio modale.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni paragrafo 5.4.5.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.4 - SFM			
OSSERVAZIONE	N° 130	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Approntare stazioni attrezzate di info-point del servizio di bike/car sharing in tutte le stazioni dell'SFM.			
Deduzioni			
L'osservazione è accolta in parte poiché pur condividendo il principio di miglioramento dell'intermodalità, tuttavia attualmente i servizi di sharing risultano economicamente sostenibili solo nelle stazioni ad elevata domanda, fermo restando la volontà di attivare tali servizi da parte dei gestori. Pertanto, sono previsti dal PUMS nei Centri di Mobilità.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni paragrafo 5.4.5.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



<p>OSSERVAZIONE N° 131</p>	<p>Proponente FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Deve essere garantita una reale accessibilità 'alle stazioni per i portatori di handicap.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il contributo è accolto poiché, pur condividendo il principio generale di piena ed universale accessibilità alle stazioni del SFM per portatori di handicap (paragrafo 3.2.3), tuttavia non è possibile garantire entro lo scenario intermedio che ciò avvenga su tutte le oltre 80 stazioni, anche compatibilmente con i lavori di miglioramento dell'accessibilità da parte del gestore dell'infrastruttura (es. Progetto 500 stazioni) e altri progetti in corso (es. PIMBO).</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Integrazioni paragrafo 5.4.5.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 132	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------------

Contenuto sintetico

Verificare accessibilità, adeguatezza capacità ed eventuali margini di potenziamento dei parcheggi scambiatori previsti ed esistenti.

Deduzioni

Il contributo è parzialmente accolto poiché in generale il PUMS, nel progetto di rete integrato ed intermodale del TPM, tende a privilegiare l'interscambio TPL - bici - piedi/ferro nelle stazioni del SFM; tuttavia, nel caso di stazioni che presentino un livello di servizio del TPL su gomma di adduzione alla stazione non adeguato alla domanda o criticità in termini di parcheggi, il PUMS, in analogia con le politiche di interscambio previste per le fermate della rete portante del TPM localizzate ai confini del capoluogo (paragrafo 5.8), potrà promuovere interventi a favore dell'intermodalità con il mezzo motorizzato privato.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Integrazioni paragrafo 5.4.5.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM




OSSERVAZIONE	N° 133	Proponente	COMUNE DI SAN BENEDETTO VAL DI SAMBRO
Contenuto sintetico			
Miglioramento accessibilità Stazione San Benedetto Val di Sambro/Castiglione dei Pepoli mediante ampliamento parcheggio			
Deduzioni			
Il contributo è parzialmente accolto poiché in generale il PUMS, nel progetto di rete integrato ed intermodale del TPM, tende a privilegiare l'interscambio TPL - bici - piedi/ferro nelle stazioni del SFM; tuttavia, nel caso di stazioni che presentino un livello di servizio del TPL su gomma di adduzione alla stazione non adeguato alla domanda o criticità in termini di parcheggi, il PUMS, in analogia con le politiche di interscambio previste per le fermate della rete portante del TPM localizzate ai confini del capoluogo (paragrafo 5.8), potrà promuovere interventi a favore dell'intermodalità con il mezzo motorizzato privato.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni paragrafo 5.4.5.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



<p>OSSERVAZIONE N° 134</p>	<p>Proponente UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Ampliamento parcheggi attuali stazione S. G. in Persiceto attraverso sopraelevazione dei parcheggi in essere.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il contributo è parzialmente accolto poiché in generale il PUMS, nel progetto di rete integrato ed intermodale del TPM, tende a privilegiare l'interscambio TPL - bici - piedi/ferro nelle stazioni del SFM; tuttavia, nel caso di stazioni che presentino un livello di servizio del TPL su gomma di adduzione alla stazione non adeguato alla domanda o criticità in termini di parcheggi, il PUMS, in analogia con le politiche di interscambio previste per le fermate della rete portante del TPM localizzate ai confini del capoluogo (paragrafo 5.8), potrà promuovere interventi a favore dell'intermodalità con il mezzo motorizzato privato.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>ACCOLTA PARZIALMENTE</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Integrazioni paragrafo 5.4.5.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.4 - SFM			
OSSERVAZIONE	N° 135	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
Nella Stazione FFSS di San Giorgio di Piano aumentare i posti auto.			
Deduzioni			
Il contributo è parzialmente accolto poiché in generale il PUMS, nel progetto di rete integrato ed intermodale del TPM, tende a privilegiare l'interscambio TPL - bici - piedi/ferro nelle stazioni del SFM; tuttavia, nel caso di stazioni che presentino un livello di servizio del TPL su gomma di adduzione alla stazione non adeguato alla domanda o criticità in termini di parcheggi, il PUMS, in analogia con le politiche di interscambio previste per le fermate della rete portante del TPM localizzate ai confini del capoluogo (paragrafo 5.8), potrà promuovere interventi a favore dell'intermodalità con il mezzo motorizzato privato.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni paragrafo 5.4.5.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



<p>OSSERVAZIONE N° 136</p>	<p>Proponente UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI SASSO MARCONI)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Studiare la possibilità di realizzare un sovrappasso carrabile in corrispondenza del passaggio a livello sulla via di accesso al parcheggio scambiatore della stazione di Sasso Marconi, anche verificando la disponibilità di risorse sovralocali.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il PUMS, quale piano strategico di lungo periodo, pianifica la rete ed il livello di servizio del TPM senza entrare nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione. Tuttavia, il Piano potrà approfondire, insieme agli enti locali, alcuni aspetti sull'accessibilità ai poli di mobilità e valutare la necessità o meno di dare indicazioni su interventi specifici.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>NON DI COMPETENZA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Non comporta modifiche.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 137	Proponente	INTERPORTO
---------------------	---------------	-------------------	-------------------

Contenuto sintetico

Prevedere una fermata Interporto Bologna sulla linea ferroviaria suburbana S4A tra Funo e San Giorgio.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché si ritiene opportuno approfondirne la fattibilità attraverso uno studio di fattibilità tecnico-economico.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica tavola 2A e 2B

Modifica paragrafo 5.4.3: " Oltre alle nuove stazioni elencate, il PUMS ritiene necessario approfondire la fattibilità tecnica attraverso uno studio preliminare di una stazione nell'area della località Badia, sul territorio di Castiglione dei Pepoli e lungo la S4 nel territorio di S. Giorgio di Piano, a favore del polo funzionale dell'Interporto e delle zone industriali limitrofe".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 138	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	

Contenuto sintetico

Completamento stazione Borgo Panigale Scala, sulle linee S5 e S3, in coerenza con decarbonizzazione aeroporto.

Deduzioni

Il contributo non può essere accolto perché il progetto PIMBO prevede la realizzazione della fermata Borgo Panigale Scala lungo la direttrice Bologna - Milano (S5). I collegamenti con l'aeroporto, che si trova ad una distanza di circa 2 km, potrebbero avvenire mediante servizi finalizzati da attivare a seguito della entrata in esercizio del People Mover ma non in concorrenza con quest'ultimo ed in esisto alle esigenze che si potranno manifestare. Tuttavia, eventuali modifiche di progetto potrebbero essere prese in considerazione durante il previsto aggiornamento del PUMS, qualora mutassero i presupposti che hanno indirizzato l'odierna scelta progettuale.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.4 - SFM			
OSSERVAZIONE	N° 139	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI SASSO MARCONI)
Contenuto sintetico			
Spostamento fermata da Via Vizzano in direzione nord a servizio del Polo Industriale (previsto nel PMP).			
Deduzioni			
Il contributo non può essere accolto poiché lo spostamento verso nord della fermata comporterebbe un avvicinamento (1,5 km) alla stazione di Borgonuovo. La rete del TPM inoltre prevede, a favore di queste zone, un servizio di secondo livello potenziato, con adduzione alle fermate del SFM.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.4 - SFM			
OSSERVAZIONE	N° 140	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI SASSO MARCONI)
Contenuto sintetico			
Richiesta nuova fermata in località Fontana da collegare a intervento di miglioramento delle connessioni ciclopedonali a servizio dell'abitato.			
Deduzioni			
Il contributo non può essere accolto poiché per le caratteristiche della linea, la vicinanza ad una stazione di rilievo come Sasso Marconi (posta ad una distanza di 2Km) e la potenziale utenza della frazione (640 ab) non si ritiene giustificabile tale intervento.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 141	Proponente	LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA
Contenuto sintetico			
Occorre cantierare e terminare le previste stazioni “Prati di Caprara”, “Sant’Orsola”, “Zanardi”.			
Deduzioni			
Il contributo è coerente con gli obiettivi del PUMS che prevede la realizzazione, nei tempi più brevi possibili, delle stazioni SFM previste dall'Accordo 2007 e dal progetto PIMBO, coerentemente con le tempistiche previste da quest'ultimo.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 142	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
5.4.3 - Accelerazione nel completamento e nella realizzazione delle nuove stazioni di Prati di Caprara (da completarsi entro il 2020), Sant'Orsola (entro il 2020), Zanardi, Borgo Panigale Scala, San Vitale Rimesse, San Ruffillo.			
Deduzioni			
Sebbene si condivida l'obiettivo di completare la rete del SFM nel più breve tempo possibile, tuttavia non è possibile accogliere il contributo poiché si riferisce a tempistiche non compatibili con quelle dichiarate nei rispettivi progetti.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 143	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Occorre anche ripensare alla possibilità di costruire la fermata Borgo Panigale Scala sulla direttrice Bologna-Verona che faciliterebbe la cadenza 15'.</p>			
Deduzioni			
<p>Il contributo non può essere accolto perché il progetto PIMBO prevede la realizzazione della fermata Borgo Panigale Scala lungo la direttrice Bologna - Milano (S5). I collegamenti con l'aeroporto, che si trova ad una distanza di circa 2 km, potrebbero avvenire mediante servizi finalizzati da attivare a seguito della entrata in esercizio del People Mover ma non in concorrenza con quest'ultimo ed in esisto alle esigenze che si potranno manifestare. Tuttavia, eventuali modifiche di progetto potrebbero essere prese in considerazione durante il previsto aggiornamento del PUMS, qualora mutassero i presupposti che hanno indirizzato l'odierna scelta progettuale.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.4 - SFM			
OSSERVAZIONE	N° 144	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
Nuova fermata sulla S4 tra la stazione di San Giorgio di Piano e quella di Funo a servizio dell'Interporto.			
Deduzioni			
Il contributo è accolto poiché si ritiene opportuno approfondirne la fattibilità attraverso uno studio di fattibilità tecnico-economico.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica tavola 2A e 2B			
Modifica paragrafo 5.4.3: " Oltre alle nuove stazioni elencate, il PUMS ritiene necessario approfondire la fattibilità tecnica attraverso uno studio preliminare di una stazione nell'area della località Badia, sul territorio di Castiglione dei Pepoli e lungo la S4 nel territorio di S. Giorgio di Piano, a favore del polo funzionale dell'Interporto e delle zone industriali limitrofe".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



<p>OSSERVAZIONE N° 145</p>	<p>Proponente UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI ANZOLA DELL'EMILIA)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Riattivazione fermata FS Lavino di Mezzo.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Nonostante sia una stazione prevista nell'Assetto Base del SFM, Accordo 19/06/2007, il PUMS non prevede la sua riapertura poiché si trova in posizione decentrata rispetto all'abitato ed alla direttrice della Via Emilia che, nel nuovo assetto di rete del TPM viene servita con una linea di trasporto pubblico su gomma Metrobus (frequenza a 30'), integrata al servizio della linea Rossa tramviaria. In fase del previsto aggiornamento del PUMS, in funzione dei carichi assorbiti dalla linea S5, potrà eventualmente essere preso in considerazione il riesame dell'attivazione.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>NON ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Non comporta modifiche.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



<p>OSSERVAZIONE N° 146</p>	<p>Proponente UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Garantire una fermata della linea SFM diretta all'aeroporto di Bologna, al servizio sia delle persone che delle merci.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il contributo non può essere accolto perché il progetto PIMBO prevede la realizzazione della fermata Borgo Panigale Scala lungo la direttrice Bologna - Milano (S5). I collegamenti con l'aeroporto, che si trova ad una distanza di circa 2 km, potrebbero avvenire mediante servizi finalizzati da attivare a seguito della entrata in esercizio del People Mover ma non in concorrenza con quest'ultimo ed in esisto alle esigenze che si potranno manifestare. Tuttavia, eventuali modifiche di progetto potrebbero essere prese in considerazione durante il previsto aggiornamento del PUMS, qualora mutassero i presupposti che hanno indirizzato l'odierna scelta progettuale.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>NON ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Non comporta modifiche.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.4 - SFM



OSSERVAZIONE	N° 147	Proponente	UNIONE APPENNINO
Contenuto sintetico			
Richiesta studio preliminare di fattibilità tecnica stazione ferroviaria in località Ca' di Landino o in subordine in località Badia Comune di Castiglione dei Pepoli.			
Deduzioni			
Il contributo è pienamente accolto poiché già previsto dal PUMS nel paragrafo 5.4.3.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

2.5 Tram e Terminal

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE

N° 148

Proponente

LEGAMBIENTE

EMILIA-ROMAGNA

Contenuto sintetico

Fondamentale che la progettazione e attivazione di tutte e 4 le linee avvenga il più possibile contestualmente; la pianificazione dei tempi presente nei documenti del PUMS rischia invece di posticipare ben oltre il 2030 l'attivazione della rete di Tram così come progettata.

Deduzioni

Il contributo può essere accolto in parte poiché, sebbene il piano auspichi la realizzazione delle linee tramviarie nel più breve tempo possibile, la tempistica definita nel PUMS si riferisce allo scenario più realistico che tiene in considerazione tempi di progettazione, gara e realizzazione e degli impatti delle cantierizzazioni lungo le direttrici viarie principali e sul restante servizio bus urbano. Tuttavia, al fine di raggiungere gli obiettivi del PUMS di diversione modale, permettendo al contempo una evoluzione ed attuazione della rete tranviaria il più rapida possibile, con riferimento al reperimento delle risorse, alle opportunità e ai filoni di finanziamento che si potrebbero configurare nel periodo di riferimento del piano, e per puntare alla massimizzazione dell'efficacia degli interventi ed efficienza del sistema, la realizzazione delle varie linee potrebbe avvenire per stralci funzionali, anche con un diverso abbinamento delle tratte, sia in fase attuativa che di esercizio, nonché prevedendo una project review (anche parziale) dei progetti esistenti, in base ai volumi di carico attesi e alle opportunità realizzative.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.3 Per queste ragioni, la realizzazione delle varie linee potrebbe avvenire per stralci funzionali, anche con un diverso abbinamento delle tratte, sia in fase attuativa che di esercizio, nonché prevedendo una project review (anche parziale) dei progetti esistenti.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 149	Proponente	COMUNE	DI
			BOLOGNA	

Contenuto sintetico

Si ritiene opportuno prevedere un adeguamento del PUMS adottato, con particolare riferimento paragrafo 5.5, relativamente alle tempistiche nell'attuazione dei vari tratti di Linea tranviaria previsti dal Piano stesso, in particolar modo per quanto riguarda la Linea Blu o parte di essa. A tale riguardo è quindi altresì opportuno procedere a una verifica complessiva del sistema di trasporto pubblico costituito dai tratti di linea tranviaria in corso di progettazione e dagli ulteriori rami della rete tranviaria, dalle linee filoviarie esistenti nonché di progetto di cui è confermata l'attuazione per quanto non interferenti con la rete tranviaria prevista dal PUMS; ciò anche addivenendo con gli Enti co-finanziatori del Progetto Integrato della Mobilità Bolognese "PIMBO" a una eventuale revisione della sua articolazione, per assicurarne la piena coerenza con gli obiettivi e le strategie suindicate.

Deduzioni

L'osservazione viene accolta in quanto coerente con gli obiettivi del PUMS di consentire una evoluzione ed attuazione della rete tranviaria il più rapida possibile, con riferimento al reperimento delle risorse e alle opportunità che si potrebbero configurare nel periodo di riferimento del piano e puntando alla massimizzazione dell'efficacia degli interventi ed efficienza del sistema.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifiche al paragrafo 5.5
 Modifica tabella 0-1 sezione "Attuazione"

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 150	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	

Contenuto sintetico

Per gli spezzoni delle linee bus o filobus (es. linea 13), che rimangono, anche nella fase intermedia, dalla sostituzione di parte della linea con il tram, bisogna studiare un sistema di interscambio reale con le linee del tram realizzate per garantirne comunque la prosecuzione.

Deduzioni

Il contributo trova riscontro nel paragrafo 5.5.5 che riporta delle prime indicazioni per quanto riguarda il riassetto delle linee bus urbane con l'entrata in esercizio della rete tramviaria; il PUMS però, quale piano strategico di lungo termine, pianifica le reti ed i servizi del TPM, in particolare dei servizi appartenenti alla rete portante, lasciando alle successive fasi di progettazione di dettaglio la programmazione dei servizi complementari su gomma. Tuttavia, le indicazioni presenti verranno riportate negli opportuni tavoli di lavoro.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.5." Quindi, in previsione dell'entrata in esercizio dei servizi della rete portante (tram e filobus) saranno definiti i tracciati delle linee della rete di adduzione e complementare alla precedente (urbane e suburbane) e la programmazione delle corse giornaliera. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 151	Proponente	UNITI	PER
			L'ALTERNATIVA	

Contenuto sintetico

Linea Blu: innesto con CREALIS, come verrà rimodulato il servizio offerto sulla Via Emilia.

Deduzioni

La risposta al quesito trova riscontro all'interno del piano che prevede (paragrafo 5.5.3) che la rete tranviaria di Bologna sia costituita da: Linea Rossa con tecnologia Tram; Linea Verde con tecnologia Tram; Linea Gialla con tecnologia Tram; Linea Blu con tecnologia Filobus secondo le specifiche del progetto Crealis per il tratto est (da convertire in Tram al termine dell'ammortamento dell'intervento in conformità con l'assetto a regime previsto dal PUMS) mentre per il tratto ovest potrà essere valutata la possibilità di conversione, anche parziale, in linea tranviaria.

Inoltre, il paragrafo 5.5.5 riporta le prime indicazioni per quanto riguarda il riassetto delle linee bus urbane con l'entrata in esercizio della rete tranviaria; il PUMS però, quale piano strategico di lungo termine, pianifica le reti ed i servizi del TPM, in particolare dei servizi appartenenti alla rete portante, lasciando alle successive fasi di progettazione di dettaglio la programmazione dei servizi complementari su gomma.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.3: "La Linea Blu con tecnologia Filobus secondo le specifiche del progetto Crealis per il tratto est (da convertire in Tram al termine dell'ammortamento dell'intervento in conformità con l'assetto a regime previsto dal PUMS) mentre per il tratto ovest potrà essere valutata la possibilità di conversione, anche parziale, in linea tranviaria."

Modifica paragrafo 5.5.5. "Quindi, in previsione dell'entrata in esercizio dei servizi della rete portante (tram e filobus) saranno definiti i tracciati delle linee della rete di adduzione e complementare alla precedente (urbane e suburbane) e la programmazione delle corse giornaliera."

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE

N° 152

Proponente

A.MO BOLOGNA

Contenuto sintetico

Nell'immagine manca la connessione sulla via Due Madonne dei tracciati delle linee 25 e 14, che è attualmente presente tra il deposito Due Madonne e la fermata Canova; Comunque venga definito il tracciato della linea Verde del tram (deposito Due Madonne o Via Larga) è necessario mantenere il collegamento tra gli abitati del tessuto urbano a Nord e a Sud dell'autostrada (San Vitale-Savena). Oltre alla connessione delle linee 25-14, va mantenuta anche la linea 55 per connettere la via Mattei / San Vitale alla via Emilia.

Deduzioni

Il contributo trova riscontro nel paragrafo 5.5.5 che riporta delle prime indicazioni per quanto riguarda il riassetto delle linee bus urbane con l'entrata in esercizio della rete tramviaria; il PUMS però, quale piano strategico di lungo termine, pianifica le reti ed i servizi del TPM, in particolare dei servizi appartenenti alla rete portante, lasciando alle successive fasi di progettazione di dettaglio la programmazione dei servizi complementari su gomma. Tuttavia, le indicazioni presenti verranno riportate negli opportuni tavoli di lavoro.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.5. " Quindi, in previsione dell'entrata in esercizio dei servizi della rete portante (tram e filobus) saranno definiti i tracciati delle linee della rete di adduzione e complementare alla precedente (urbane e suburbane) e la programmazione delle corse giornaliera. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 153	Proponente	A.MO BOLOGNA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Specificare quale servizio di TPL sia previsto per il 14 tratto centro/Barca, per il 27 tratto centro/Savena, non interessati dalla linea verde.

Deduzioni

Il contributo trova riscontro nel paragrafo 5.5.5 che riporta delle prime indicazioni per quanto riguarda il riassetto delle linee bus urbane con l'entrata in esercizio della rete tramviaria; il PUMS però, quale piano strategico di lungo termine, pianifica le reti ed i servizi del TPM, in particolare dei servizi appartenenti alla rete portante, lasciando alle successive fasi di progettazione di dettaglio la programmazione dei servizi complementari su gomma. Tuttavia, le indicazioni presenti verranno riportate negli opportuni tavoli di lavoro.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.5. " Quindi, in previsione dell'entrata in esercizio dei servizi della rete portante (tram e filobus) saranno definiti i tracciati delle linee della rete di adduzione e complementare alla precedente (urbane e suburbane) e la programmazione delle corse giornaliera. "

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 154	Proponente	PG 15205
Contenuto sintetico			
No tram, attendiamo bus elettrici.			
Deduzioni			
<p>Il contributo non può essere accolto poiché, se da un lato il PUMS prevede già il progressivo rinnovo delle flotte di TPL grazie all'acquisto di mezzi a 0 emissioni, in particolare elettrici (per la rete urbana) e a metano (per quella extraurbana), il passaggio per la nuova rete di trasporto pubblico urbano dal sistema su gomma/filoviario attuale a un sistema di livello superiore per capacità, velocità e qualità sia reale che percepita è motivato dalla necessità di superare i limiti di capacità dell'offerta attuale e, soprattutto, al fine di soddisfare i consistenti incrementi di domanda attesi da trasferimento modale, come specificato nel paragrafo 5.5.1 del PUMS.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 155	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

Contenuto sintetico

Trovare adeguate soluzioni e mettere in atto da subito interventi di compensazione per sopperire alla offerta di sosta per residenti e esercizi sottratta dalla realizzazione della rete tranviaria.

Deduzioni

Il contributo è parzialmente accolto perché già contenuto nel paragrafo 6.2.3 dove si prevedono una serie di interventi/incentivi per compensare gli spazi sottratti all'auto privata, quali ad esempio: contributi per abbonamenti sosta [...] in struttura; sconti sulla sosta o per gli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico. Inoltre, nello stesso paragrafo si prevede anche "l'individuazione e realizzazione delle nuove aree di sosta valutata alla luce delle reali esigenze di mobilità e pensata in maniera flessibile ed adattabile nel tempo", rimandandola alle successive fasi di progettazione. Di fatto questo significa che la verifica sulla necessità di provvedere al reperimento di spazi di sosta sostitutivi di quelli eventualmente eliminati viene fatto in sede di progettazione delle varie linee della rete tranviaria.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 156	Proponente	ATTACCHIAMOCI AL TRAM
Contenuto sintetico			
Prevedere parcheggi pubblici di prossimità per sostituire i parcheggi eventualmente eliminati.			
Deduzioni			
Il contributo è parzialmente accolto perché già contenuto nel paragrafo 6.2.3 dove si prevedono una serie di interventi/incentivi per compensare gli spazi sottratti all'auto privata, quali ad esempio: contributi per abbonamenti sosta [...] in struttura; sconti sulla sosta o per gli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico. Inoltre, nello stesso paragrafo si prevede anche "l'individuazione e realizzazione delle nuove aree di sosta valutata alla luce delle reali esigenze di mobilità e pensata in maniera flessibile ed adattabile nel tempo", rimandandola alle successive fasi di progettazione. Di fatto questo significa che la verifica sulla necessità di provvedere al reperimento di spazi di sosta sostitutivi di quelli eventualmente eliminati viene fatto in sede di progettazione delle varie linee della rete tranviaria.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 157	Proponente	ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Ridurre le interferenze tra tram e privati cittadini
 Realizzazione di una rete di parcheggi pubblici o pertinenziali.

Deduzioni

L'osservazione non è pienamente coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 5.5.4.1 relativamente alla linea Rossa della rete tranviaria "Con riferimento specifico all'area centrale, interessata recentemente da una serie di interventi di riqualificazione e pedonalizzazione degli spazi pubblici volti a migliorare la vivibilità del centro di Bologna, il PUMS promuove l'estensione e il rafforzamento di misure e iniziative mirate a valorizzare la vocazione pedonale della zona, creando le condizioni per una coesistenza sicura e integrata tra l'utenza pedonale e i mezzi in transito a servizio della rete tranviaria. " Al contempo, nel paragrafo 6.2.3 si prevede, oltre ad una serie di interventi/incentivi per compensare gli spazi sottratti all'auto privata (quali ad esempio: contributi per abbonamenti sosta [...] in struttura; sconti sulla sosta o per gli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico) anche "l'individuazione e realizzazione delle nuove aree di sosta valutata alla luce delle reali esigenze di mobilità e pensata in maniera flessibile ed adattabile nel tempo", rimandandola alle successive fasi di progettazione. Di fatto questo significa che la verifica sulla necessità di provvedere al reperimento di spazi di sosta sostitutivi di quelli eventualmente eliminati viene fatto in sede di progettazione delle varie linee della rete tranviaria.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 158	Proponente	ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Realizzazione di una rete di parcheggi pubblici o pertinenziali.

Deduzioni

L'osservazione non è pienamente coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 5.5.4.1 relativamente alla linea Rossa della rete tranviaria "Con riferimento specifico all'area centrale, interessata recentemente da una serie di interventi di riqualificazione e pedonalizzazione degli spazi pubblici volti a migliorare la vivibilità del centro di Bologna, il PUMS promuove l'estensione e il rafforzamento di misure e iniziative mirate a valorizzare la vocazione pedonale della zona, creando le condizioni per una coesistenza sicura e integrata tra l'utenza pedonale e i mezzi in transito a servizio della rete tranviaria. " Al contempo, nel paragrafo 6.2.3 si prevede, oltre ad una serie di interventi/incentivi per compensare gli spazi sottratti all'auto privata (quali ad esempio: contributi per abbonamenti sosta [...] in struttura; sconti sulla sosta o per gli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico) anche "l'individuazione e realizzazione delle nuove aree di sosta valutata alla luce delle reali esigenze di mobilità e pensata in maniera flessibile ed adattabile nel tempo", rimandandola alle successive fasi di progettazione. Di fatto questo significa che la verifica sulla necessità di provvedere al reperimento di spazi di sosta sostitutivi di quelli eventualmente eliminati viene fatto in sede di progettazione delle varie linee della rete tranviaria.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 159	Proponente	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE
Contenuto sintetico			
Prevedere parcheggi pubblici di prossimità per sostituire i parcheggi eventualmente eliminati.			
Deduzioni			
Il contributo è parzialmente accolto perché già contenuto nel paragrafo 6.2.3 dove si prevedono una serie di interventi/incentivi per compensare gli spazi sottratti all'auto privata, quali ad esempio: contributi per abbonamenti sosta [...] in struttura; sconti sulla sosta o per gli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico. Inoltre, nello stesso paragrafo si prevede anche "l'individuazione e realizzazione delle nuove aree di sosta valutata alla luce delle reali esigenze di mobilità e pensata in maniera flessibile ed adattabile nel tempo", rimandandola alle successive fasi di progettazione. Di fatto questo significa che la verifica sulla necessità di provvedere al reperimento di spazi di sosta sostitutivi di quelli eventualmente eliminati viene fatto in sede di progettazione delle varie linee della rete tranviaria.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 160	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Promuovere la produzione dei tram a Bologna.			
Deduzioni			
L'osservazione fa riferimento a contenuti non compatibili con le tematiche proprie dei PUMS.			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 161	Proponente	ATTACCHIAMOCI AL TRAM
Contenuto sintetico			
Avviare procedura di VIA per PFTE della linea rossa del tram, individuando soluzioni alternative e interventi di mitigazione.			
Deduzioni			
Il contributo non è di competenza del presente Piano perché afferisce alla sfera delle procedure di progettazione regolate dal Nuovo Codice degli Appalti, inerenti alla progettazione della Linea Rossa. Per completezza si precisa che la progettazione di fattibilità tecnica ed economica è soggetta a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA. Qualora tale procedura si concluda indicando la necessità di effettuare la procedura di VIA questa viene sviluppata con riferimento alla progettazione definitiva.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 162	Proponente	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE
Contenuto sintetico			
Avviare procedura di VIA per PFTE della linea rossa del tram, individuando soluzioni alternative e interventi di mitigazione.			
Deduzioni			
Il contributo non è di competenza del presente Piano perché afferisce alla sfera delle procedure di progettazione regolate dal Nuovo Codice degli Appalti, inerenti alla progettazione della Linea Rossa. Per completezza si precisa che la progettazione di fattibilità tecnica ed economica è soggetta a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA. Qualora tale procedura si concluda indicando la necessità di effettuare la procedura di VIA questa viene sviluppata con riferimento alla progettazione definitiva.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 163	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Prevedere indennizzi, contributi e forme di riduzione fiscalità locale per le attività economiche interessate dai cantieri da erogarsi mediante apposito fondo di risarcimento da prevedersi nel bilancio dell'opera per compensare i cali di fatturato.			
Deduzioni			
La richiesta avanzata non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, ma riguarda strumenti di pianificazione e programmazione di livello locale, tuttavia il tema è già oggetto di approfondimento da parte dell'amministrazione pubblica.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 164	Proponente	ATTACCHIAMOCI AL TRAM
Contenuto sintetico			
Prevedere una quota per gli indennizzi agli esercizi commerciali durante i cantieri.			
Deduzioni			
La richiesta avanzata non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, ma riguarda strumenti di pianificazione e programmazione di livello locale, tuttavia il tema è già oggetto di approfondimento da parte dell'amministrazione pubblica.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 165	Proponente	ATTACCHIAMOCI AL TRAM
Contenuto sintetico			
Prevedere contributi ed incentivi pubblici ai proprietari per realizzazione di parcheggi pertinenziali per garantire utilizzo del mezzo privato.			
Deduzioni			
La richiesta avanzata, oltre a non essere di competenza del livello strategico proprio del PUMS, va contro l'obiettivo del piano di riduzione degli spostamenti in auto/moto che viene perseguito con la realizzazione di un efficace ed efficiente sistema di trasporto pubblico integrato. Il Piano inoltre fa riferimento nel paragrafo 6.2.3 ad una serie di interventi/incentivi per compensare gli spazi sottratti all'auto privata, quali ad esempio: contributi per abbonamenti sosta [...] in struttura; sconti sulla sosta o per gli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico. Inoltre, nello stesso paragrafo si prevede anche "l'individuazione e realizzazione delle nuove aree di sosta valutata alla luce delle reali esigenze di mobilità e pensata in maniera flessibile ed adattabile nel tempo", rimandandola alle successive fasi di progettazione.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 166	Proponente	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE
Contenuto sintetico			
Prevedere una quota per gli indennizzi agli esercizi commerciali durante i cantieri.			
Deduzioni			
La richiesta avanzata non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, ma riguarda strumenti di pianificazione e programmazione di livello locale, tuttavia il tema è già oggetto di approfondimento da parte dell'amministrazione pubblica.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 167	Proponente	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE
Contenuto sintetico			
Prevedere contributi ed incentivi pubblici ai proprietari per realizzazione di parcheggi pertinenziali.			
Deduzioni			
La richiesta avanzata, oltre a non essere di competenza del livello strategico proprio del PUMS, va contro l'obiettivo del piano di riduzione degli spostamenti in auto/moto che viene perseguito con la realizzazione di un efficace ed efficiente sistema di trasporto pubblico integrato. Il Piano inoltre fa riferimento nel paragrafo 6.2.3 ad una serie di interventi/incentivi per compensare gli spazi sottratti all'auto privata, quali ad esempio: contributi per abbonamenti sosta [...] in struttura; sconti sulla sosta o per gli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico. Inoltre, nello stesso paragrafo si prevede anche "l'individuazione e realizzazione delle nuove aree di sosta valutata alla luce delle reali esigenze di mobilità e pensata in maniera flessibile ed adattabile nel tempo", rimandandola alle successive fasi di progettazione.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 168	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

Contenuto sintetico

Valutare con attenzione e da più punti di vista (trasportistico, funzionale, urbanistico e ambientale) l'impatto della rete tramviaria a frequenza così elevata sulla città, in particolare sulle radiali e in centro storico dove interagiscono diverse e consistenti componenti del sistema urbano (commercio, servizi...) e dei suoi principali fruitori (tra cui utenze deboli).

Deduzioni

L'osservazione è coerente con la Vision del PUMS sulla spazio condiviso che punta "all'organizzazione dello spazio pubblico secondo modelli che favoriscano in maniera diffusa la sicurezza e tutelino le componenti di mobilità attiva [...]" inoltre si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: "Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tramviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la

migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 169	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Scegliere itinerari con flusso elevato di passeggeri e adeguato spazio per la condivisione tra più modalità di spostamento (ciò non vale per le vie di Bologna in caso di doppio binario).			
Deduzioni			
Il contributo è coerente con i principi del PUMS poiché gli itinerari scelti per la rete tramviaria individuano già tracciati ad alta domanda, in genere ad oggi interessati da servizi bus delle linee portanti e che già condividono gli spazi stradali con altre modalità di trasporto. Per le soluzioni progettuali di dettaglio si manda alle successive fasi di progettazione.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 170	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Chiarire modalità di gestione della manutenzione ordinaria reti servizi e tunnel tecnologici.			
Deduzioni			
Sebbene si condivida la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali, manutenzione di impianti e servizi, tuttavia queste tematiche non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposte come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 171	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

Contenuto sintetico

Chiarire modalità di cantierizzazione e tempi. prevedendo cantieri frazionati e diffondendo con largo anticipo un quadro di programmazione per permetter la funzionalità di esercizi, aziende e in generale per la mobilità delle persone.

Deduzioni

Pur condividendo la necessità di tenere in considerazione gli aspetti indicati, gli eventuali approfondimenti progettuali e le verifiche necessarie non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, ma verranno prese in considerazione nelle successive fasi di progettazione delle linee della rete tranviaria.

Accoglimento	NON DI COMPETENZA
---------------------	--------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 172	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

Contenuto sintetico

Valutare reale fattibilità di tram in sede propria sulle radiali in quanto non compatibile con traffico privato e merci.

Deduzioni

L'obiettivo del PUMS di riduzione dell'utilizzo dei mezzi motorizzati privati a favore di forme di mobilità più sostenibili può essere raggiunto anche attraverso la realizzazione di un più efficace sistema di trasporto pubblico come il tram. La realizzazione del tram prevederà una nuova ripartizione degli spazi stradali a favore della mobilità sostenibile, garantendo comunque a tutti il diritto di muoversi facendo un uso più razionale dei mezzi motorizzati privati (auto, moto). In prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica. Sulla base dei risultati di tali approfondimenti si proseguirà con la valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione, che non riguardano il livello strategico proprio del PUMS.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: "Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso,

di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 173	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	

Contenuto sintetico

Mancanza di proposte di interventi viabilistici per rendere possibile una maggiore protezione delle sedi; riferendosi alla sola direttrice Ovest della linea rossa, non viene menzionata la sussidiaria Nord all’asse Saffi – Emilia Ponente – Emilio Lepido, con nuovo ponte sul Reno, peraltro prevista dal PSC; né vengono indicati interventi di collegamento tra le due sussidiarie e la viabilità storica che diano la necessaria flessibilità alla circolazione; né viene avanzata una strategia per compensare una prevedibile (e necessaria) consistente riduzione dell’offerta di sosta su strada.

Deduzioni

L’osservazione è coerente con la Vision del PUMS sulla spazio condiviso che punta "all’organizzazione dello spazio pubblico secondo modelli che favoriscano in maniera diffusa la sicurezza e tutelino le componenti di mobilità attiva [...]" inoltre si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali e le eventuali misure che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell’attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia,

nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 174	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	
Contenuto sintetico				
Tramvia deve passare da centro storico e avere una sede fortemente protetta; rete centripeta che non crea nuove centralità (DOVREBBE valorizzazione Bolognina, stazione c. le è ex mercato ortofrutticolo).				
Deduzioni				
Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.				
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano				
Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tramvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 175	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	
Contenuto sintetico				
<p>Il tram funziona con la preferenziazione semaforica; si chiede di esplicitarlo chiaramente. Inoltre, estendere la priorità semaforica anche alle attuali linee portati.</p>				
Deduzioni				
<p>Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.</p>				
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano				
<p>Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.</p>				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 176	Proponente	ATTACCHIAMOCI AL TRAM
---------------------	---------------	-------------------	------------------------------

Contenuto sintetico

Doppia linea tram più pista ciclabile comportano grave ingombro della carreggiata a discapito di doppio senso di marcia veicoli e sosta.

Deduzioni

L'obiettivo del PUMS di riduzione dell'utilizzo dei mezzi motorizzati privati a favore di forme di mobilità più sostenibili può essere raggiunto anche attraverso la realizzazione di un più efficace sistema di trasporto pubblico come il tram. La realizzazione del tram prevederà una nuova ripartizione degli spazi stradali a favore della mobilità sostenibile, garantendo comunque a tutti il diritto di muoversi facendo un uso più razionale dei mezzi motorizzati privati (auto, moto). In prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica. Sulla base dei risultati di tali approfondimenti si proseguirà con la valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione, che non riguardano il livello strategico proprio del PUMS.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: "Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso,

di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

<p>OSSERVAZIONE N° 177</p>	<p>Proponente ATTACCHIAMOCI AL TRAM</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Limitare ad una sola linea tra via Battindarno e Borgo Panigale Ovest e trovare percorso alternativo per il senso opposto.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>ACCOLTA PARZIALMENTE</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 178	Proponente	ATTACCHIAMOCI AL TRAM
---------------------	---------------	-------------------	------------------------------

Contenuto sintetico

Garantire mobilità stradale nei 2 sensi in ogni caso.

Deduzioni

Il contributo non può essere accolto. L'obiettivo del PUMS di riduzione dell'utilizzo del mezzo motorizzato privato a favore di forme di mobilità più sostenibili può essere raggiunto anche attraverso la realizzazione di un più efficace sistema di trasporto pubblico come il tram. La realizzazione del tram prevederà una nuova ripartizione degli spazi stradali a favore della mobilità sostenibile, garantendo comunque a tutti il diritto di muoversi facendo un uso più razionale dei mezzi motorizzati privati (auto, moto). In prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione che non riguardano il livello strategico proprio del PUMS. In ogni caso la presenza di un doppio senso di marcia "in ogni caso" sulle strade non può essere garantita e già oggi molte strade, anche facenti parte della rete principale, non presentano un doppio senso di circolazione.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: "Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità

sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 179	Proponente	ATTACCHIAMOCI AL TRAM
---------------------	---------------	-------------------	------------------------------

Contenuto sintetico

Assicurare percorsi veloci per i mezzi di soccorso da e per ospedale maggiore.

Deduzioni

Il contributo è accolto perché i progetti delle linee tranviarie garantiranno una idonea accessibilità dei mezzi di soccorso, che verrà anche verificata e validata in sede di conferenza dei servizi con gli enti preposti.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 180	Proponente	ATTACCIAMOCI AL TRAM
Contenuto sintetico			
Garantire praticabilità delle intersezioni stradali penalizzate dal percorso della linea rossa.			
Deduzioni			
Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 181	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Prevedere nel piano (modificando di conseguenza il testo della relazione in tutte le parti rilevanti, le tavole di riferimento e ogni altro documento rilevante) il seguente assetto della rete tramviaria per quanto riguarda l'attraversamento del Centro storico:

- per la prima linea “rossa”, la pianificazione e realizzazione contestuale di due percorsi, uno su via Indipendenza-Ugo Bassi-via Lama (quest'ultima sostituita da via San Felice nella direzione opposta) e uno su via Indipendenza-via dei Mille-via Marconi-via Lama (quest'ultima sostituita da via San Felice nella direzione opposta), per i motivi dettagliatamente illustrati in premessa;
- per le altre tre linee “verde”, “gialla” e “blu”, la pianificazione e realizzazione dei percorsi esterni all'area “T”, orientando in tal senso la scelta tra i due scenari ipotizzati per ciascuna linea, per i motivi dettagliatamente illustrati in premessa.

Deduzioni

Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione. Pertanto, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tramviaria, in particolare per quanto concerne l'attraversamento del centro storico, si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica degli interventi necessari.

Con riferimento alla prima linea tranviaria (Linea Rossa) non si ritiene sostenibile dal progetto la realizzazione dell'attrezzaggio sia del tratto Bassi-Indipendenza, sia del tratto Marconi-dei Mille-Indipendenza (o dell'alternativa studiata a livello di PFTE costituita da via Marconi-Amendola-Pietramellara) in quanto rende peggiorativa l'analisi costi/benefici. Le valutazioni condotte sempre a livello di PFTE portano a ritenere preferibile il passaggio da via Bassi-Indipendenza, riservando quest'ultima all'uso esclusivo di tram, pedoni, ciclisti nel tratto da via Bassi a via Irnerio. Per le altre linee occorrerà procedere con valutazioni di dettaglio sempre a livello di fattibilità tecnica ed economica, tenendo conto della progressiva sostituzione delle linee di trasporto pubblico su gomma con quelle della rete tranviaria.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
Modifica eventuale al Piano	
<p>Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 182	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Occorre prevedere un nuovo “polo di interscambio” dei mezzi pubblici del TPL, autobus e soprattutto nuove linee del tram, per non farli passare tutti dalla “T” e dal centro storico. Il nuovo polo, sul quale dovrebbero essere spostate la maggior parte delle linee che ora attraversano Rizzoli/Ugo Bassi/Indipendenza e le nuove linee tramviarie, potrebbe essere concentrato sull'asse Irnerio/Mille (inserite in ZTL come proposto in altra osservazione) e Stazione/Autostazione, avvicinandolo quindi allo scambio con i grandi poli attrattori dei treni e bus extraurbani.

Deduzioni

Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione. Stazione e autostazione sono già nodi di interscambio e tale ruolo verrà rafforzato con la realizzazione dei nuovi progetti (People Mover, Crealis, PimBO e Tram). Via Irnerio invece non presenta le caratteristiche necessarie a tale ruolo, ma continuerà ad avere un ruolo cruciale ospitando le principali linee di TPM urbano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tramviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal

passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 183	Proponente	UNITI PER L'ALTERNATIVA
Contenuto sintetico			
Linea Blu: proposta TRAM interrato.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi di potenziamento della rete TPL urbana di Bologna ma risulta totalmente incompatibile dal punto di vista dell'efficienza e della sostenibilità finanziaria dell'intervento, in termini di rapporto benefici-costi. La futura rete tramviaria proposta dal PUMS, infatti, rappresenta un'adeguata soluzione tra le esigenze di incremento della capacità offerta dai servizi di trasporto pubblico del capoluogo e le risorse (in termini di tempi e costi) necessarie alla sua realizzazione.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 184	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA + CGIL- FILITPER
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Chiediamo di prevedere nel piano (modificando di conseguenza il testo della relazione in tutte le parti rilevanti, le tavole di riferimento e ogni altro documento rilevante) il seguente assetto della rete tramviaria per quanto riguarda l'attraversamento del Centro storico: ● per la prima linea “rossa”, la pianificazione e realizzazione contestuale di due percorsi, uno su via Indipendenza-Ugo Bassi-via Lama (quest'ultima sostituita da via San Felice nella direzione opposta) e uno su via Indipendenza-via dei Mille-via Marconi-via Lama (quest'ultima sostituita da via San Felice nella direzione opposta), per i motivi dettagliatamente illustrati in premessa;

Deduzioni

Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione. Pertanto, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tramviaria, in particolare per quanto concerne l'attraversamento del centro storico, si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica degli interventi necessari.

Con riferimento alla prima linea tranviaria (Linea Rossa) non si ritiene sostenibile dal progetto la realizzazione dell'attrezzaggio sia del tratto Bassi-Indipendenza, sia del tratto Marconi-dei Mille-Indipendenza (o dell'alternativa studiata a livello di PFTE costituita da via Marconi-Amendola-Pietramellara) in quanto rende peggiorativa l'analisi costi/benefici. Le valutazioni condotte sempre a livello di PFTE portano a ritenere preferibile il passaggio da via Bassi-Indipendenza, riservando quest'ultima all'uso esclusivo di tram, pedoni, ciclisti nel tratto da via Bassi a via Irnerio.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle

soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 185	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA + CGIL- FILITPER
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Chiediamo di prevedere nel piano (modificando di conseguenza il testo della relazione in tutte le parti rilevanti, le tavole di riferimento e ogni altro documento rilevante) il seguente assetto della rete tramviaria per quanto riguarda l'attraversamento del Centro storico: • per le altre tre linee “verde”, “gialla” e “blu”, la pianificazione e realizzazione dei percorsi esterni all’area “T”, orientando in tal senso la scelta tra i due scenari ipotizzati per ciascuna linea, per i motivi dettagliatamente illustrati in premessa.

Deduzioni

Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tramviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso,

di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 186	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA + CGIL- FILITPER
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Aggiungere, dopo il punto 7, il seguente ulteriore punto: "8) realizzazione di veri e propri corridoi della mobilità sostenibile lungo tutte le radiali principali in ambito urbano, assicurando priorità e spazio adeguato, condiviso o separato che sia, per il trasporto pubblico e la ciclabilità, mediante la diffusione di corsie preferenziali, ciclovie o percorsi in convivenza in ogni caso con elevati standard di larghezza, sicurezza e accessibilità".

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi di potenziamento dei servizi TPM su cui si fonda il PUMS ma, al contempo, prevede una modalità di intervento che, per il livello di dettaglio richiesto e per la sua categoricità ("tutte le direttrici radiali") non può essere garantito dal Piano.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1 punto 4: "Potenziamento della capacità di trasporto e dell'attrattività della rete portante urbana di Bologna mediante l'introduzione della tecnologia tranviaria e la realizzazione di veri e propri corridoi della mobilità sostenibile lungo alcune direttrici radiali opportunamente individuate, assicurando priorità e spazi adeguati alla convivenza in sicurezza di tutte le categorie di utenza e valutando puntualmente l'introduzione di corsie preferenziali e/o piste ciclabili. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 187	Proponente	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE
Contenuto sintetico			
Limitare ad una sola pista la ciclabile previste in via Emilia Ponente e Saffi.			
Deduzioni			
Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 188	Proponente	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Limitare ad una sola linea tutte le tratte in centro storico e nelle via s. Felice e Riva Reno e trovare percorso alternativo per il senso opposto.

Deduzioni

Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 189	Proponente	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Garantire in tutte le tratte gli attuali sensi di marcia per la mobilità privata.

Deduzioni

Il contributo non può essere accolto. L'obiettivo del PUMS di riduzione dell'utilizzo del mezzo motorizzato privato a favore di forme di mobilità più sostenibili può essere raggiunto anche attraverso la realizzazione di un più efficace sistema di trasporto pubblico come il tram. La realizzazione del tram prevederà una nuova ripartizione degli spazi stradali a favore della mobilità sostenibile, garantendo comunque a tutti il diritto di muoversi facendo un uso più razionale dei mezzi motorizzati privati (auto, moto). In prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione che non riguardano il livello strategico proprio del PUMS.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: "Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso,

di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 190	Proponente	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Assicurare un buon funzionamento per i mezzi di soccorso.

Deduzioni

Il contributo è accolto perché i progetti delle linee tranviarie garantiranno una idonea accessibilità dei mezzi di soccorso, che verrà anche verificata e validata in sede di conferenza dei servizi con gli enti preposti.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 191	Proponente	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE
Contenuto sintetico			
Garantire praticabilità delle intersezioni stradali penalizzate dal percorso della linea rossa.			
Deduzioni			
Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Inserire dopo la prima frase di paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 192	Proponente	A.MO BOLOGNA
Contenuto sintetico			
Inserire nel PUMS, con riguardo all'agglomerato urbano di Bologna la previsione di una metropolitana sotterranea che intercetti le zone a più alta domanda di trasporto pubblico e inserire analisi nella VAS.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi di potenziamento della rete TPL urbana di Bologna ma risulta totalmente incompatibile dal punto di vista dell'efficienza e della sostenibilità finanziaria dell'intervento, in termini di rapporto benefici-costi. La futura rete tramviaria proposta dal PUMS, infatti, rappresenta un'adeguata soluzione tra le esigenze di incremento della capacità offerta dai servizi di trasporto pubblico del capoluogo e le risorse (in termini di tempi e costi) necessarie alla sua realizzazione.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 193	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Allungare Linea Blu verso via del Lavoro fino a Riale (come descritto nel paragrafo 5.5.4.4 Linea Blu Casalecchio-Centro-San Lazzaro).

Deduzioni


Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura.

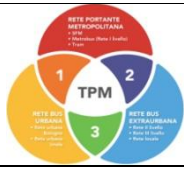
Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

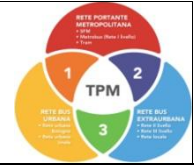
Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 194	Proponente	GALAXY SRL
Contenuto sintetico			
Richiesta di prolungamento/deviazione linea blu all'interno dell'Areale Savena Est.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			


SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 195	Proponente	PG 15206
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso, Via Bargello.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			


SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 196	Proponente	PG 15276
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 197	Proponente	PG 15480
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 198	Proponente	PG 15481
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 199	Proponente	PG 15483
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 200	Proponente	PG 15484
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 201	Proponente	PG 15487
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.


Deduzioni


Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 202	Proponente	PG 15488
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 203	Proponente	PG 15489
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 204	Proponente	PG 15490
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.


Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 205	Proponente	PG 15491
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 206	Proponente	PG 15494
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 207	Proponente	PG 15501
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

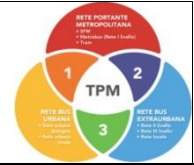
Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 208	Proponente	PG 15504
<p>Contenuto sintetico</p>			
<p>Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.</p>			
<p>Deduzioni</p>			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
<p>Modifica eventuale al Piano</p>			
<p>Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 209	Proponente	PG 15505
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 210	Proponente	PG 15508
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

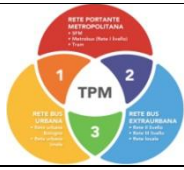
Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 211	Proponente	PG 15513
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 212	Proponente	PG 15514
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.


Deduzioni


Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

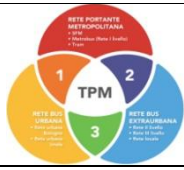
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

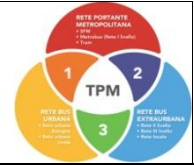
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 213	Proponente	PG 15516
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 214	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI ANZOLA D.E.)
Contenuto sintetico			
Prolungamento linea rossa fino a Lavino di Mezzo.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviari e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 215	Proponente	PG 14837
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE

N° 216

Proponente

PG 14838

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 217	Proponente	PG 14839
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.


Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 218	Proponente	PG 14840
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 219	Proponente	PG 14841
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 220	Proponente	PG 14842
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

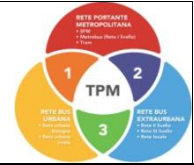
Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 221	Proponente	PG 14843
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 222	Proponente	PG 14844
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 223	Proponente	PG 14845
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

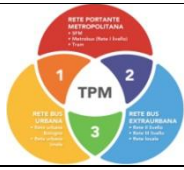
Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 224	Proponente	PG 14846
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 225	Proponente	PG 14847
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 226	Proponente	PG 14848
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 227	Proponente	PG 14849
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.


Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 228	Proponente	PG 14850
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 229	Proponente	PG 14851
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 230	Proponente	PG 14852
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 231	Proponente	PG 14853
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 232	Proponente	PG 14854
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 233	Proponente	PG 14855
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviari e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 234	Proponente	PG 14856
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 235	Proponente	PG 14857
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviari e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 236	Proponente	PG 14858
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

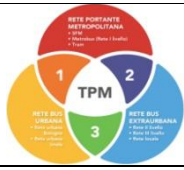
Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 237	Proponente	PG 14859
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 238	Proponente	PG 14860
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.


Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 239	Proponente	PG 14861
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 240	Proponente	PG 14863
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 241	Proponente	PG 14864
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.


Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 242	Proponente	PG 14865
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 243	Proponente	PG 14866
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.


Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 244	Proponente	PG 14867
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 245	Proponente	PG 14868
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

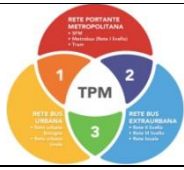
Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 246	Proponente	PG 14870
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 247	Proponente	PG 14871
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 248	Proponente	PG 14872
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 249	Proponente	PG 14873
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 250	Proponente	PG 14874
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

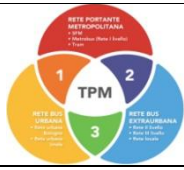
Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 251	Proponente	PG 14875
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 252	Proponente	PG 14876
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 253	Proponente	PG 14877
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 254	Proponente	PG 14878
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 255	Proponente	PG 14880
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

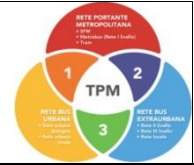
Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 256	Proponente	PG 14881
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 257	Proponente	PG 14882
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 258	Proponente	PG 14883
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 259	Proponente	PG 14884
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 260	Proponente	PG 14885
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

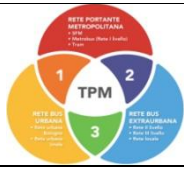
Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 261	Proponente	PG 14886
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 262	Proponente	PG 14887
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 263	Proponente	PG 14888
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

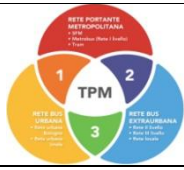
Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 264	Proponente	PG 14889
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 265	Proponente	PG 14890
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.


Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

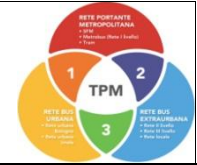
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 266	Proponente	PG 14891
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 267	Proponente	PG 14894
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 268	Proponente	PG 14913
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 269	Proponente	PG 14915
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 270	Proponente	PG 14918
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 271	Proponente	COMUNE DI
			CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
Estendere Linea Verde fino a Castel Maggiore.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			



SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 272	Proponente	BOLOGNA	FIERE
			SPA	
Contenuto sintetico				
Studiare collegamenti principali tra Fiera e altri poli attrattori (stazione-aeroporto-autostazione-...) tenendo conto pluralità di ingressi al quartiere fieristico anche in un'ottica di riqualificazione urbana dell'area.				
Deduzioni				
Il PUMS, quale piano strategico di lungo periodo, pianifica le reti ed i servizi del TPM, senza entrare nello specifico della programmazione delle corse o dei tragitti delle linee soprattutto in ambito urbano, per i quali rimanda alle successive fasi di progettazione ed attuazione dei servizi. Nello specifico si rimanda anche allo studio di fattibilità e seguenti fasi progettuali del Terminal Fiera e della Linea Rossa del Tram.				
Accoglimento		NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 273	Proponente	BOLOGNA	FIERE
			SPA	
Contenuto sintetico				
<p>Coordinare gli interventi sull'area con il calendario delle manifestazioni per la gestione delle interferenze.</p>				
Deduzioni				
<p>Il PUMS, quale piano strategico di lungo periodo, pianifica le reti ed i servizi del TPM, senza entrare nello specifico della programmazione delle corse, per i quali rimanda alle successive fasi di progettazione ed attuazione dei servizi. Inoltre, non rientra nel dettaglio del piano neanche il cronoprogramma degli interventi sulla rete del TPM, tuttavia il contributo verrà preso in considerazione durante i tavoli di lavoro per l'attuazione ed il coordinamento degli interventi. Nello specifico si rimanda anche allo studio di fattibilità e seguenti fasi progettuali del Terminal Fiera e della Linea Rossa del Tram.</p>				
Accoglimento		NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 274	Proponente	BOLOGNA FIERA & PARKING SRL
Contenuto sintetico			
Concordare previsioni progettuali e interventi preventivamente che non dovranno modificare piano economico-finanziario concessione.			
Deduzioni			
La richiesta, seppur non di competenza del PUMS, verrà presa in considerazione durante i tavoli di lavoro per l'attuazione ed il coordinamento degli interventi. Nello specifico si rimanda anche allo studio di fattibilità e seguenti fasi progettuali del Terminal Fiera e della Linea Rossa del Tram.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

2.6 Rete Urbana

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.6 - RETE URBANA			
			
OSSERVAZIONE	N° 275	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Traffico passeggeri Aeroporto Marconi in crescita, pianificazione capienza People Mover risale al 2009 (prima dell'arrivo di Ryan Air): Si chiede che oltre al People Mover siano previsti altre modalità collettive di raggiungimento dell'aeroporto, ripristinando una linea dedicata come avviene in tutti i moderni aeroporti.</p>			
Deduzioni			
<p>Il contributo è accolto parzialmente poiché, sebbene il collegamento diretto tra aeroporto e stazione ferroviaria verrà effettuato dal Marconi Express (servizio veloce e altamente competitivo in termini di tempo rispetto al sistema attuale su gomma), l'amministrazione intende tuttavia garantire un servizio di trasporto pubblico su gomma di linea che però non sia in concorrenza con il People Mover.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.6 - RETE URBANA



OSSERVAZIONE	N° 276	Proponente	A.N.M.I.C.
---------------------	---------------	-------------------	-------------------

Contenuto sintetico

Sviluppo di una linea TPL urbana periferica per collegare le periferie della città di Bologna, in particolare si suggerisce di collegare i vecchi quartieri Saragozza, Reno, Navile, San Donato, San Vitale, Mazzini, San Ruffillo utilizzando i viali Gozzadini, Panzacchi, Aldini a sud della città per chiudere il cerchio.

Deduzioni

Il contributo viene accolto in maniera parziale poiché trova riscontro nella volontà del piano di rivedere integralmente l'assetto delle linee bus urbane con l'entrata in esercizio della rete tramviaria ma non è escluso che nel breve periodo, a parità di risorse, possano essere fatte delle piccole modifiche di rete. Il PUMS però, quale piano strategico di lungo termine, pianifica le reti ed i servizi del TPM, in particolare dei servizi appartenenti alla rete portante, lasciando alle successive fasi di progettazione di dettaglio la programmazione dei servizi complementari su gomma. Tuttavia, le indicazioni presenti verranno riportate negli opportuni tavoli di lavoro.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.5. " Quindi, in previsione dell'entrata in esercizio dei servizi della rete portante (tram e filobus) saranno definiti i tracciati delle linee della rete di adduzione e complementare alla precedente (urbane e suburbane) e la programmazione delle corse giornaliera. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.6 - RETE URBANA



OSSERVAZIONE	N° 277	Proponente	PG 5804
---------------------	---------------	-------------------	----------------

Contenuto sintetico

Eliminare la ciclabile dei viali e sostituirla con un mezzo elettrico PT.

Deduzioni

L'osservazione non è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che è in contrasto con quanto previsto dal Biciplan Metropolitano e, più in generale, con l'obiettivo di incentivare la mobilità ciclistica nel capoluogo attraverso il potenziamento della rete e dei percorsi dedicati. Attualmente la ciclabile in oggetto segue, per la quasi totalità del suo sviluppo, le linee filoviarie circolari dei viali (32 e 33).

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.6 - RETE URBANA



OSSERVAZIONE	N° 278	Proponente	PG 6862
---------------------	---------------	-------------------	----------------

Contenuto sintetico

Centrale semaforica di Bologna avrebbe delle possibilità molto maggiori di quello per cui viene sfruttata. Sarebbe utile per la preferenziazione dei mezzi TP.

Deduzioni

A Bologna attualmente è già in funzione la Centrale Unica Semaforica che verrà ulteriormente sviluppata, soprattutto con l'entrata in esercizio delle linee tranviarie ed il conseguente riassetto delle linee urbane. Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, non entra nel merito della programmazione della centrale semaforica ma ne prevede l'utilizzo come strumento principale per migliorare le prestazioni del trasporto pubblico, aumentandone la velocità commerciale dei mezzi a scapito di quella dei veicoli privati, insieme ad interventi di preferenziazione dei mezzi pubblici.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.6 - RETE URBANA



OSSERVAZIONE	N° 279	Proponente	PG 15607
Contenuto sintetico			
Bus jolly: i cittadini con applicazione o telefono prenotano i bus fuori orario disponibili come taxi.			
Deduzioni			
Il contributo non può essere accolto poiché, sebbene si condivida il principio di poter usufruire del servizio di TPL su gomma anche al di fuori del classico orario di servizio, una modalità come quella proposta sarebbe insostenibile sotto il profilo economico. Il PUMS, per cercare di soddisfare la richiesta di servizi al di fuori degli orari di servizio, prevede un potenziamento del servizio nei giorni festivi e negli orari notturni, supportato dai servizi di bike e car sharing.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.6 - RETE URBANA



OSSERVAZIONE	N° 280	Proponente	PG 15607
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Bus di quartiere: porta i cittadini in centro ogni 10 minuti.

Deduzioni

L'osservazione fa riferimento a temi non compatibili con il livello di dettaglio del PUMS; al contempo, non sarà comunque rimandato a successivi strumenti di programmazione e pianificazione della rete urbana del TPL in quanto del tutto incompatibile con le caratteristiche proprie dei servizi extraurbani e suburbani del TPL su gomma. Tale tipologia di servizi, infatti, si prefigge l'obiettivo di collegare in modo efficace il capoluogo e i comuni contermini, garantendo al contempo la raccolta capillare della domanda nelle aree attraversate; per tale ragione, è affidato al SFM e al Metrobus, nei casi particolari laddove la rete stradale consenta l'inserimento di corsie preferenziali, il compito di garantire collegamenti diretti e più veloci grazie al minor numero di fermate attraversate a parità di lunghezza dei tracciati su tutto il territorio metropolitano.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.6 - RETE URBANA



OSSERVAZIONE	N° 281	Proponente	A.MO BOLOGNA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Per la linea 14 deve essere completata la filoviarizzazione che non funziona da Via Massarenti (fermata Giambologna) al deposito Due Madonne, e viceversa, a causa della mancanza della sottostazione di alimentazione di quel tratto.

Deduzioni

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, non entra nel merito degli interventi puntuali sulla rete del trasporto pubblico urbano, tuttavia il completamento della linea 14 fino al deposito 2 Madonne è già previsto dal Comune di Bologna.

Accoglimento	NON DI COMPETENZA
---------------------	--------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

2.7 Metrobus

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.7 - METROBUS			
OSSERVAZIONE	N° 282	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI MONTE SAN PIETRO)
Contenuto sintetico			
Valutare nello studio di fattibilità della linea Metrobus la possibilità di estensione fino a Badia dove è presente un parcheggio adeguato all'interscambio.			
Deduzioni			
Il contributo è accolto parzialmente poiché l'attestamento delle linee metrobus è definito in base all'utenza potenziale e nel paragrafo 5.1 si sottolinea che "[...] l'assetto di rete del TPM come individuato [...] nelle relative tavole [...] ha valore puramente indicativo per quanto riguarda l'instradamento e l'individuazione degli attestamenti. " Perciò eventuali modifiche e prolungamenti saranno definiti in fase operativa di progettazione del servizio.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1:" Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano ".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.7 - METROBUS



OSSERVAZIONE	N° 283	Proponente	UNIONE GALLIERA	RENO-
---------------------	---------------	-------------------	----------------------------	--------------

Contenuto sintetico

Si richiede di specificare meglio in cosa consista l'innovazione del servizio Metrobus rispetto a quello attuale e la fattibilità della proposta Metrobus sul territorio della Reno Galliera nel tragitto Cento/Bologna rispetto alle finalità proposte con il Metrobus stesso. Pur comprendendo che si tratta di un Piano, si chiede un chiarimento sulla fattibilità tecnica della proposta Metrobus anche in relazione al fatto che essa comunque dipende dall'effettiva realizzazione del tram da Corticella.

Deduzioni

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete portante del TPM definendone le principali caratteristiche in termine di livello di servizio, direttrici, dotazioni di fermate e stazioni e delle flotte. Per migliorare il servizio di TPL soprattutto lungo le principali direttrici viarie su cui si concentra il maggior traffico, il PUMS mira ad aumentare la velocità commerciale dei mezzi, diminuire i tempi di percorrenza ed aumentare l'affidabilità del servizio (in termini di puntualità e regolarità) attraverso la realizzazione di linee Metrobus, delle quali vengono riportati dei principi di progettazione generali (par. 5.6.4), da attuarsi eventualmente per gradi a seconda delle caratteristiche dei tracciati, prevedendo ipotesi di sistemazione di minima e di massima. La rete del TPM si struttura su linee Metrobus che interscambiano e si attestano in corrispondenza delle linee del tram, tuttavia questo non toglie che vi possa essere una riorganizzazione del servizio del TPL su gomma svincolato dalle tempistiche di entrata in esercizio del tram.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.4: "In maniera analoga, per le tutte direttrici interessate dalle linee Metrobus, nonostante il progetto di rete del TPM extraurbano si strutturi sul principio che tali linee interscambino e si attestino in corrispondenza delle linee del tram, è possibile prevedere una riorganizzazione del servizio del TPL su gomma ed una attuazione delle linee Metrobus svincolate dalle tempistiche di entrata in esercizio del tram, facendo attenzione agli interventi che verranno proposti lungo gli itinerari in entrata a Bologna, interessati dal futuro transito delle linee tramviarie. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.7 - METROBUS



OSSERVAZIONE	N° 284	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Aumentare la frequenza delle linee che collegano i centri urbani della Città metropolitana, in particolar modo negli orari serali e notturni.			
Deduzioni			
Il contributo può essere accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290.La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "			
Modifica paragrafo 5.6.1: eliminazione nota 35			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.7 - METROBUS



OSSERVAZIONE	N° 285	Proponente	COMUNE	DI
			CALDERARA DI RENO	

Contenuto sintetico

Potenziamento della linea metrobus per Calderara di Reno nelle ore notturne (ultima corsa feriale in partenza da Bologna 23.00 e festivi 24:00).

Deduzioni

Il contributo può essere accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "

Modifica paragrafo 5.6.1: eliminazione nota 35

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.7 - METROBUS



OSSERVAZIONE	N° 286	Proponente	UNIONE D'ACQUA DI CALDERARA TERRE (COMUNE DI CALDERARA)
Contenuto sintetico			
Potenziamento della linea metrobus per Calderara di Reno nelle ore notturne (ultima corsa feriale in partenza da Bologna 23.00 e festivi 24:00).			
Deduzioni			
Il contributo può essere accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290.La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "			
Modifica paragrafo 5.6.1: eliminazione nota 35			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.7 - METROBUS



OSSERVAZIONE	N° 287	Proponente	TPER
Contenuto sintetico			
Evitare rotture di carico, mantenendo l'ingresso in città del metrobus su percorsi alternativi al tram.			
Deduzioni			
<p>Non è possibile accogliere il contributo perché va contro i principi fondanti della rete TPM del PUMS che prevede una riorganizzazione dei servizi lungo gli assi portanti con linee Metrobus che di attestano ed interscambiano con le linee tranviarie per limitare le interferenze tra i diversi servizi con elevate frequenze, aumentare l'affidabilità del servizio su gomma extraurbano, limitare/evitare le perturbazioni del servizio in ambito urbano, ecc. i disagi dovuti alla rottura di carico saranno equilibrati dall'efficienza degli interscambi (limitazione dei tempi di attesa), dall'integrazione tariffaria e dal coordinamento degli orari dei servizi tra le diverse tipologie di mezzi e dalla maggiore regolarità e capillarità del servizio. All'interno di questa riorganizzazione non rientrano i servizi scolastici che manterranno i percorsi attuali ed inoltre si potranno valutare casi specifici in funzione delle peculiarità delle linee in fase di esercizio.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

2.8 Rete Extraurbana

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE

N° 288

Proponente

UNIONE

VALSAMOGGIA

(COMUNE DI

VALSAMOGGIA)

Contenuto sintetico

Studiare linee modello Prontobus per il collegamento delle frazioni alle linee principali per la popolazione più anziana, in particolare frazioni Monte di Savigno; necessità linea di collegamento frazioni Rodiano-Madonna di Rodiano ed eventualmente Prunarolo per interscambiare con la linea 686 Bologna-Tolè Cà Bortolani.

Deduzioni

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, nel nuovo progetto del TPM ha individuato e riorganizzato la rete portante in maniera integrata ed intermodale, classificando i servizi del TPL extraurbano su gomma in 4 livelli, caratterizzati da specifici livelli di servizio e cadenzamento, anche in relazione al potenziale bacino di utenza. Non rientrano in tale riorganizzazione i servizi scolastici, quelli flessibili e quelli strettamente locali; di quest'ultimi in particolare, e di specifiche esigenze che si verranno a delineare, si terrà conto nelle successive fasi di progettazione di dettaglio dei servizi, a seguito dell'attuazione della rete portante, inoltre il Piano prevede che, nelle aree a domanda diffusa, l'intermodalità con la rete portante possa essere garantita da servizi di mobilità condivisa (par. 5.1).

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



<p>OSSERVAZIONE N° 289</p>	<p>Proponente UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI ANZOLA DELL'EMILIA)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Ripristino della linea di autobus 576 nei giorni festivi sulla Persicetana.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il contributo è accolto in maniera parziale poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>ACCOLTA PARZIALMENTE</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290.La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 290	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

Contenuto sintetico

Estendere il servizio su ferro e su gomma oltre le fasce considerate di punta valutando anche di ampliare l'offerta serale.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio su gomma rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. Per quanto riguarda i servizi ferroviari, il PUMS potenzia il servizio durante l'arco della giornata, concentrandosi sul rafforzamento del servizio nelle ore di punta dovendo comunque proporre un modello di esercizio sostenibile anche economicamente.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



<p>OSSERVAZIONE N° 291</p>	<p>Proponente UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Potenziamento servizio serale-notturno-festivo lungo la direttrice Casalecchio di Reno-Bazzano (necessità particolarmente sentita nei comparti residenziali di Ceretolo e Riale).</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290.La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. ".</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 292	Proponente	LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------------------------

Contenuto sintetico

Estendere la copertura oraria delle linee extraurbane di bus dalle 6.30 alle 0.30 del giorno successivo, in tutti i comuni entro i 35 km dal capoluogo attraversati dalle principali arterie stradali nazionali e provinciali non serviti da analogo servizio su ferro.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 293	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
---------------------	---------------	-------------------	-----------------------------

Contenuto sintetico

Estendere a sabato, domenica e festivi la proposta di potenziamento dei servizi verso stazioni SFM di cui all'osservazione 2.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 294	Proponente	IMA - OZZANO
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Potenziamento del servizio di autolinee extraurbane tra Bologna ed Ozzano Emilia per la giornata di domenica e l'aggiunta di un collegamento notturno nei week end.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE

N° 295

Proponente

**COMUNE DI OZZANO
DELL'EMILIA**

Contenuto sintetico

Potenziamento del servizio di autolinee extraurbane tra Bologna ed Ozzano Emilia per la giornata di domenica e l'aggiunta di un collegamento notturno nei week end.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 296	Proponente	LEGAMBIENTE MEDICINA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------------------

Contenuto sintetico

Estendere la copertura oraria delle linee extraurbane dalle 6:30 - 0:30, in tutti i comuni entro 30 km dal capoluogo, attraversate dalle arterie più importanti, non servite da ferro.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 297	Proponente	PG 15607
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Bus notturni per tutti i Comuni.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE

N° 298

Proponente

PG 15609

Contenuto sintetico

Implementazione entro 2022: 356/97 Futura BRT fino alle 0:30 Lun-Ven ed estendere l'orario fino alle 2:00 Ven-Sab.

Deduzioni


Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.


Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO				
ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA				
				
OSSERVAZIONE	N° 299	Proponente	COMUNE	DI
			MONTERENZIO	
Contenuto sintetico				
Prolungamento orario di servizio linee 916 e 918 rispetto all'attuale.				
Deduzioni				
Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.				
Accoglimento		ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano				
Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290.La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO				
ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA				
				
OSSERVAZIONE	N° 300	Proponente	COMUNE	DI
			MONTERENZIO	
Contenuto sintetico				
Incremento frequenza linee 916 e 918 durante festivi e prefestivi.				
Deduzioni				
Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.				
Accoglimento		ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano				
Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290.La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 301	Proponente	UNIONE D'ACQUA DI DELL'EMILIA)	TERRE (COMUNE ANZOLA)
---------------------	---------------	-------------------	---------------------------------------	------------------------------

Contenuto sintetico

Ripristino corse festive per le linee 87 e 13.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



<p>OSSERVAZIONE N° 302</p>	<p>Proponente UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SANT'AGATA BOLOGNESE)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Corse serali e festive per la linea Tper 576 (dalle 19:00), verso Bologna o verso S. G. in Persiceto e Crevalcore.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290.La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. ".</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 303	Proponente	COMUNE	DI
			CASTELMAGGIORE	

Contenuto sintetico

ENTRO IL 2022: prolungare orario esercizio linee 27-97-356 fino alle 2.00 il venerdì e sabato.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 304	Proponente	COMUNE DI SALA BOLOGNESE
---------------------	---------------	-------------------	---------------------------------

Contenuto sintetico

Servizio di livello 2 per l'abitato di Padulle, come quello di Sala – Borgo Panigale evitando di recarsi a S. Giovanni Persiceto per usufruire dei servizi ferroviari; per questa linea, garantire che i tempi di percorrenza per Sala Bolognese siano competitivi con il servizio attuale e con il trasporto privato, in considerazione delle numerose rotture di carico che sono previste dal Piano.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché è obiettivo del PUMS (paragrafo 5.6.1) pianificare una rete portante delle autolinee extraurbane che punta a creare un "effetto rete" dei servizi, collegando le località principali al capoluogo. Si chiarisce che, lungo il collegamento in oggetto, i diversi colori degli itinerari non corrispondono a rotture di carico ma a diversi livelli di servizio del TPL, dovuto anche alla sovrapposizione di più linee.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica tavola 2A e 2B.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 305	Proponente	PG 12166
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Si richiede di rivedere il servizio per l'abitato di Padulle, estendendo la linea di 2 Livello (frequenza 60') Sala-Borgo Panigale a Padulle. Verifica dei tempi in di percorrenza della linea in oggetto in relazione alle rotture di carico.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché è obiettivo del PUMS (paragrafo 5.6.1) pianificare una rete portante delle autolinee extraurbane che punta a creare un "effetto rete" dei servizi, collegando le località principali al capoluogo. Si chiarisce che, lungo il collegamento in oggetto, i diversi colori degli itinerari non corrispondono a rotture di carico ma a diversi livelli di servizio del TPL, dovuto anche alla sovrapposizione di più linee.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica tavola 2A e 2B.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



<p>OSSERVAZIONE N° 306</p>	<p>Proponente UNIONE TERRE D'ACQUA DI BOLOGNESE (COMUNE DI SALA)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Prolungamento linea di II livello per adduzione a SF di Osteria Nuova fino a Padulle per evitare doppia rottura di carico.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il contributo è accolto poiché è obiettivo del PUMS (paragrafo 5.6.1) pianificare una rete portante delle autolinee extraurbane che punta a creare un "effetto rete" dei servizi, collegando le località principali al capoluogo. Si chiarisce che, lungo il collegamento in oggetto, i diversi colori degli itinerari non corrispondono a rotture di carico ma a diversi livelli di servizio del TPL, dovuto anche alla sovrapposizione di più linee.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Modifica tavola 2A e 2B.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 307	Proponente	UNIONE D'ACQUA	TERRE
Contenuto sintetico				
Copertura insufficiente del servizio nel Comune di Sala Bolognese e della frazione di Padulle.				
Deduzioni				
Il contributo è accolto poiché è obiettivo del PUMS (paragrafo 5.6.1) pianificare una rete portante delle autolinee extraurbane che punta a creare un "effetto rete" dei servizi, collegando le località principali al capoluogo. Si chiarisce che, lungo il collegamento in oggetto, i diversi colori degli itinerari non corrispondono a rotture di carico ma a diversi livelli di servizio del TPL, dovuto anche alla sovrapposizione di più linee.				
Accoglimento	ACCOLTA			
Modifica eventuale al Piano				
Modifica tavola 2A e 2B.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 308	Proponente	COMUNE DI SAN BENEDETTO VAL DI SAMBRO
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Richiesti due collegamenti:

1-Montefredente-Madonna dei Fornelli-Castel dell'Alpi-Monghidoro;

2-diramazione da Riveggio a San Benedetto.

Deduzioni

Il contributo è accolto parzialmente poiché il progetto di reti e servizi del TPM prevede già questi collegamenti e li struttura in maniera regolare e cadenzata lungo la giornata. La riprogettazione della rete del TPM interessa solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello - servizi locali come Castel dell'Alpi- Monghidoro) che dove necessario, possano essere rivisti in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). Attualmente dalle analisi dei dati di domanda, non esiste un numero di spostamenti tale da giustificare la progettazione di un servizio di TPL su gomma appartenente alla rete portante tra Castel dell'Alpi e Monghidoro ma in fase di aggiornamento del piano, la richiesta verrà valutata alla luce dei dati aggiornati.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 309	Proponente	COMUNE DI IMOLA
---------------------	---------------	-------------------	------------------------

Contenuto sintetico

Riportare nelle tavole collegamento Valle Santerno Imola passante per Nuovo Ospedale Civile e mantenere lo stesso livello di servizio nelle frazioni di Zello e San Prospero

Deduzioni

La riprogettazione della rete del TPM interessa solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello). Il collegamento citato invece appartiene alla rete urbana di Imola, sulla quale il PUMS, quale piano strategico di lungo termine di ambito metropolitano, non ha competenza.

Accoglimento	NON DI COMPETENZA
---------------------	--------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA			
OSSERVAZIONE	N° 310	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
Transito di alcune corse giornaliere dalle tre frazioni, in particolare da Stiatico.			
Deduzioni			
La riprogettazione della rete del TPM interessa solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello come quella citata nella richiesta) che dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.).			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 311	Proponente	COMUNE	DI
			CASTELMAGGIORE	
Contenuto sintetico				
Garantire collegamenti con frazioni minori e "città diffusa" con le linee di principale collegamento, mediante studio di ipotesi di collegamenti trasversali.				
Deduzioni				
Il contributo è coerente con il progetto di riorganizzazione della rete e dei servizi del TPM che ha previsto il collegamento tra polarità, centri abitati, aree produttive e stazioni SFM, attraverso il potenziamento, razionalizzazione, sistematizzazione e cadenzamento regolare del servizio di TPL su gomma, lungo tutta la durata dell'orario di servizio, e la previsione di nuovi collegamenti trasversali, per superare il più possibile la logica dei Prontobus e creare un effetto rete tra servizi di livello differente, privilegiando l'interscambio. La riprogettazione della rete del TPM interessa solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello come quella citata nella richiesta) che dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.).				
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE			
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 312	Proponente	COMUNE	DI
			CAMUGNANO	
Contenuto sintetico				
Collegamento Stazione di Riola di Vergato-Camugnano-Castiglione dei Pepoli di III livello da potenziare per ore di punta mobilità scolastica a scapito delle fasce orarie centrali.				
Deduzioni				
Il contributo suggerito fa riferimento ai servizi scolastici che, rientrando nella rete integrativa (IV livello), non sono stati oggetto di riprogettazione della rete e dei servizi del TPM (paragrafo 5.1). La richiesta verrà però presa in considerazione negli opportuni tavoli di lavoro, poiché l'auspicio del piano è quello che " laddove risulti necessario, siano rivisti nei percorsi e nelle frequenze di servizio in coerenza con la nuova rete portante e quella complementare, nell'ottica di migliorare i servizi offerti e ottimizzare le risorse impiegate".				
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE			
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 313	Proponente	COMUNE	DI
			MONGHIDORO	
Contenuto sintetico				
Potenziamento servizio nei seguenti collegamenti:				
- Monzuno con Loiano e Monghidoro per studenti superiori.				
Deduzioni				
Il contributo suggerito fa riferimento ai servizi scolastici che, rientrando nella rete integrativa (IV livello), non sono stati oggetto di riprogettazione della rete e dei servizi del TPM (paragrafo 5.1). La richiesta verrà però presa in considerazione negli opportuni tavoli di lavoro, poiché l'auspicio del piano è quello che " laddove risulti necessario, siano rivisti nei percorsi e nelle frequenze di servizio in coerenza con la nuova rete portante e quella complementare, nell'ottica di migliorare i servizi offerti e ottimizzare le risorse impiegate".				
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 314	Proponente	UNIONE GALLIERA	RENO-
---------------------	---------------	-------------------	----------------------------	--------------

Contenuto sintetico

Servire le frazioni di Castagnolo Minore e Santa Maria in Duno con una linea di III livello per l'utenza scolastica Saletto - Bentivoglio -Santa Maria in Duno - Castagnolo Minore - Funo.

Deduzioni

La riprogettazione della rete del TPM interessa solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello come quella citata nella richiesta) che dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.) Il contributo suggerito inoltre fa riferimento specifico ai servizi scolastici la cui programmazione esula dalle competenze del PUMS, tuttavia la richiesta verrà però presa in considerazione negli opportuni tavoli di lavoro, poiché l'auspicio del piano è quello che " laddove risulti necessario, siano rivisti nei percorsi e nelle frequenze di servizio in coerenza con la nuova rete portante e quella complementare, nell'ottica di migliorare i servizi offerti e ottimizzare le risorse impiegate".

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



<p>OSSERVAZIONE N° 315</p>	<p>Proponente UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SANT'AGATA BOLOGNESE)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Revisione del servizio scolastico per il collegamento verso i principali istituti superiori dei territori limitrofi (Cento, Castelfranco Emilia, Modena).</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>La riprogettazione delle rete del TPM interessa solo i servizi che appartengono alle rete portante (I,II,III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello come quella citata nella richiesta) che dove necessario, siano rivisti nei percorsi e nelle frequenze di servizio in coerenza con la nuova rete portante e quella complementare, nell'ottica di migliorare i servizi offerti e ottimizzare le risorse impiegate, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). Inoltre, per sua natura, il servizio scolastico ha orizzonti temporali di pianificazione di periodo più breve rispetto a quelli del PUMS.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>NON DI COMPETENZA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Non comporta modifiche.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 316	Proponente	COMUNE	DI
			CAMUGNANO	

Contenuto sintetico

Collegamento Stazione di Porretta Terme-Chiesa di Bagno da prolungare fino spiaggia di Suviana nel periodo estivo.

Deduzioni

La riprogettazione della rete del TPM interessa solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello) che dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). Il PUMS inoltre, nell'ottica di sviluppare i territori e sostenere il turismo sostenibile, promuoverà la sperimentazione di servizi di trasporto pubblico dedicati all'utenza turistica, con percorsi e periodicità specifiche.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6:" Il progetto di rete proposto dal PUMS riguarda le linee che costituiscono il servizio base del giorno ferialo invernale medio, non includendo i "servizi finalizzati" (che costituiscono la rete integrativa di IV livello) come i servizi scolastici, i potenziamenti delle ore di punta, i servizi flessibili, ma neanche tutti i collegamenti di carattere strettamente locale, turistico e stagionale. "

"Per i servizi più strettamente turistici, legati al rilancio ed alla valorizzazione del territorio ed allo sviluppo del turismo sostenibile, il Piano promuoverà la sperimentazione di servizi di trasporto pubblico dedicati all'utenza turistica, con percorsi e periodicità specifiche. "

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 317	Proponente	COMUNE	DI
			MONGHIDORO	

Contenuto sintetico

Potenziamento servizio nei seguenti collegamenti:

- Monghidoro-Monterenzio-Bologna durante il periodo estivo per fruizione impianti piscine

Deduzioni

Il contributo è accolto parzialmente in quanto la rete del TPM prevede già questo collegamento e lo struttura in maniera regolare e cadenzata lungo la giornata ma il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, lascia alla progettazione di dettaglio la definizione del livello operativo delle linee tuttavia il piano. inoltre, nell'ottica di sviluppare i territori e sostenere il turismo sostenibile, il PUMS promuoverà l'organizzazione di servizi di trasporto pubblico dedicati all'utenza turistica, con percorsi e periodicità specifiche.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6:" Il progetto di rete proposto dal PUMS riguarda le linee che costituiscono il servizio base del giorno feriale invernale medio, non includendo i "servizi finalizzati" (che costituiscono la rete integrativa di IV livello) come i servizi scolastici, i potenziamenti delle ore di punta, i servizi flessibili, ma neanche tutti i collegamenti di carattere strettamente locale, turistico e stagionale. "

"Per i servizi più strettamente turistici, legati al rilancio ed alla valorizzazione del territorio ed allo sviluppo del turismo sostenibile, il Piano promuoverà la sperimentazione di servizi di trasporto pubblico dedicati all'utenza turistica, con percorsi e periodicità specifiche. "

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 318	Proponente	COMUNE	DI
			CAMUGNANO	
Contenuto sintetico				
Collegamento Stazione di Porretta Terme-Chiesa di Baigno da prolungare fino alla piazza di tale località e se possibile anche fino al Passo dello Zanchetto nelle ore di punta per interscambio con collegamento Stazione di Riola di Vergato-Camugnano-Castiglione dei Pepoli.				
Deduzioni				
Il contributo può essere accolto poiché è obiettivo del PUMS (paragrafo 5.6.1) pianificare una rete portante delle autolinee extraurbane che punta a creare un "effetto rete" dei servizi.				
Accoglimento		ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano				
Modifiche tavola 2A e 2B.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 319	Proponente	COMUNE	DI
			CAMUGNANO	
Contenuto sintetico				
Chiarire se collegamento Stazione di Porretta Terme-Chiesa di Bagno passa da località Costozza o Bargi e valutare in funzione dei flussi se possibile alternarli durante la giornata.				
Deduzioni				
Il contributo è accolto parzialmente poiché sebbene nel paragrafo 5.1 si sottolinea che "[...] l'assetto di rete del TPM come individuato [...] nelle relative tavole [...] ha valore puramente indicativo per quanto riguarda l'instradamento e l'individuazione degli attestamenti. ", tuttavia, in funzione di parametri trasportistici, si è scelto di mantenere la connessione verso Bargi. Eventuali modifiche di tracciato potranno essere definite in fase operativa di attivazione del servizio e di concerto con gli EE. LL.				
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano				
Modifica paragrafo 5.1:" Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano ".				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 320	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA
Contenuto sintetico			
<p>Tenere conto quota di domanda fasce deboli; mantenere attuali livelli di servizio su gomma almeno nella fascia di punta, rimodulandolo nelle altre fasce orarie (ad esempio linea 671) e verificando la possibilità di tagliare tratte di linee portanti (ad esempio 94) per evitare accumulo di ritardo.</p>			
Deduzioni			
<p>Il contributo è coerente con i contenuti del PUMS che mantiene il livello di servizio su gomma non inferiore a quello attuale, con esclusione delle linee in concorrenza al SFM soggette a potenziamento del servizio ferroviario (paragrafo 5.6.1). Inoltre, il piano prevede che le linee portanti del TPL su gomma (Metrobus) siano attestate ai margini del capoluogo, in corrispondenza delle linee tramviarie, in funzione della loro prevista entrata in esercizio (par. 5.6.4), proprio per aumentare l'affidabilità del servizio ed ottimizzando il funzionamento dei vari sistemi di trasporto pubblico.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 321	Proponente	COMUNE	DI
			MONGHIDORO	
Contenuto sintetico				
Richiesta servizio navetta ora di punta che colleghi stazione ferroviaria Pianoro con Loiano, Monghidoro, Monzuno, San Benedetto Val di Sambro.				
Deduzioni				
Il PUMS prevede già un servizio di collegamento Pianoro - Loiano - Monghidoro. Monzuno invece è collegato direttamente alla sua stazione come S. Benedetto; quindi tutti i comuni citati sono collegati alla stazione del SFM più vicina, che offrono tutte un servizio ferroviario cadenzato a 15'. In funzione delle analisi trasportistiche effettuate, i collegamenti su gomma sono stati sistematizzati e cadenzati lungo tutto l'orario di servizio e integrati a quelli su ferro (come previsto per i Centri di Mobilità), superando la logica del servizio limitato e spot offerto dalle navette.				
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE			
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 322	Proponente	COMUNE	DI
			MONGHIDORO	
Contenuto sintetico				
Potenziamento servizio nei seguenti collegamenti: - San Benedetto-Madonna dei Fornelli-Castel dell'Alpi- Monghidoro				
Deduzioni				
<p>Il contributo è accolto parzialmente poiché il progetto di reti e servizi del TPM prevede già questi collegamenti e li struttura in maniera regolare e cadenzata lungo la giornata. La riprogettazione della rete del TPM interessa solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello - servizi locali come Castel dell'Alpi- Monghidoro) che dove necessario, possano essere rivisti in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). Attualmente dalle analisi dei dati di domanda, non esiste un numero di spostamenti tale da giustificare la progettazione di un servizio di TPL su gomma appartenente alla rete portante tra Castel dell'Alpi e Monghidoro ma in fase di aggiornamento del piano, la richiesta verrà valutata alla luce dei dati aggiornati.</p>				
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 323	Proponente	COMUNE DI SAN BENEDETTO VAL DI SAMBRO
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Richiesta servizio navetta ora di punta che colleghi stazione ferroviaria Pianoro con Loiano, Monghidoro, Monzuno, San Benedetto Val di Sambro.

Deduzioni

Il PUMS prevede già un servizio di collegamento Pianoro - Loiano - Monghidoro. Monzuno invece è collegato direttamente alla sua stazione come S. Benedetto; quindi tutti i comuni citati sono collegati alla stazione del SFM più vicina, che offrono tutte un servizio ferroviario cadenzato a 15'. In funzione delle analisi trasportistiche effettuate, i collegamenti su gomma sono stati sistematizzati e cadenzati lungo tutto l'orario di servizio e integrati a quelli su ferro (come previsto per i Centri di Mobilità), superando la logica del servizio limitato e spot offerto dalle navette.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 324	Proponente	IMA - OZZANO
Contenuto sintetico			
Rete di Livello I tra capolinea 1 San Lazzaro di Savena Stazione e capolinea 2 Castel S. Pietro T. Stazione con INSERIMENTO della fermata a Ozzano Stazione.			
Deduzioni			
Il contributo è accolto perché già presente nel piano: lungo la direttrice San Lazzaro di Savena Stazione - Castel S. Pietro T. Stazione è prevista un servizio Metrobus che serve anche la stazione di Ozzano, in modo da facilitare gli spostamenti di addizione al SFM.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 325	Proponente	IMA - OZZANO
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Garantire servizio almeno di Livello II tra capolinea 1 Ozzano Stazione e capolinea 2 Veterinaria.

Deduzioni

Il contributo non può essere accolto poiché dalle prime analisi trasportistiche il servizio è stato classificato di III livello tuttavia in fase di attuazione potrà essere rivalutato il livello di servizio alla luce di ulteriori fattori che si avranno a delineare.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifiche tavola 2A e 2B.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 326	Proponente	COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA
Contenuto sintetico			
Rete di Livello I (San Lazzaro di Savena Stazione - Castel S. Pietro T. Stazione) con aggiunta di una fermata alla Stazione ferroviaria di Ozzano per avere collegamento diretto tra stazione e Via Emilia			
Deduzioni			
Il contributo è accolto perché già presente nel piano: lungo la direttrice San Lazzaro di Savena Stazione - Castel S. Pietro T. Stazione è prevista un servizio Metrobus che serve anche la stazione di Ozzano, in modo da facilitare gli spostamenti di addizione al SFM.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 327	Proponente	COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA
---------------------	---------------	-------------------	-------------------------------------

Contenuto sintetico

Classificare rete bus extraurbani che interessano Ozzano almeno come servizio di II livello, in particolare si chiede che:

la Rete di Livello III (Ozzano Stazione - Veterinaria) da riclassificare almeno come servizio di rete di II livello così da permettere una fruizione continuativa del servizio di trasporto pubblico da parte dei lavoratori e studenti del DIMEVET ogni qualvolta sia in arrivo/partenza un treno dalla stazione di Ozzano

Deduzioni

Il contributo non può essere accolto poiché la gerarchizzazione della rete deriva da una attenta analisi trasportistica che ne ha definito un assetto, anche nel Comune di Ozzano, tale da poter soddisfare la domanda di mobilità in maniera sostenibile e differenziata in funzione della "forza" delle relazioni degli spostamenti sul territorio. Pertanto, non è possibile riclassificare tutta la rete ed in particolare la relazione Stazione Ozzano-Veterinaria come rete di II livello (frequenza 60'). Tuttavia, in fase di attuazione potranno essere apportate rimodulazioni della rete, alla luce di ulteriori evidenze che si andranno a delineare in fase di monitoraggio delle azioni di Piano.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifiche tavola 2A e 2B.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 328	Proponente	UNIONE GALLIERA	RENO-
Contenuto sintetico				
Potenziamento attuale linea 455 da Cento a San Pietro e viceversa con tratta di I Livello (almeno 2 corse/h)				
Potenziamento collegamenti con stazioni SFM in tutta la pianura.				
Deduzioni				
Il contributo può essere accolto solo in parte poiché, in base ad ulteriori approfondimenti trasportistici, il collegamento San Pietro-Cento verrà potenziato, facendolo rientrare nella rete di II livello potenziato (2 corse/h per direzione nelle fasce di punta). Inoltre, la riorganizzazione della rete e servizi del TPM prevede già, nell'ottica di un servizio integrato ed intermodale ferro-gomma, un potenziamento dei servizi di adduzione delle autolinee alla stazione del SFM.				
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE			
Modifica eventuale al Piano				
Modifiche tavola 2A e 2B.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 329	Proponente	UNIONE GALLIERA	RENO-
---------------------	---------------	-------------------	----------------------------	--------------

Contenuto sintetico

Servire la frazione di San Marino con linea di II livello anziché III livello oppure con la corsa Minerbio Zona Industriale – San Giorgio di Piano Circonvallazione servendo anche la zona industriale del Capoluogo di Via Romagnoli e Celestino Monari Sardè.

Deduzioni

La richiesta può essere accolta solo in parte poiché, in base alle analisi trasportistiche condotte, non è sostenibile potenziare il collegamento indicato da III livello a II livello; mentre si ritiene opportuno collegare la ZI di Minerbio con il comune, rimandando la definizione del tracciato alle successive fasi di programmazione, poiché è obiettivo del PUMS (paragrafo 5.6.1) pianificare una rete portante delle autolinee extraurbane che punta a creare un "effetto rete" dei servizi e servire le principali polarità.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifiche tavola 2A e 2B.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA			
OSSERVAZIONE	N° 330	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
Spostare capolinea della linea Minerbio Zona Industriale – San Giorgio di Piano Circonvallazione al paese di Minerbio.			
Deduzioni			
Il contributo può essere accolto poiché è coerente con l'obiettivo del PUMS (paragrafo 5.6.1) di pianificare una rete portante delle autolinee extraurbane che punta a creare un "effetto rete" dei servizi e servire le principali polarità.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifiche tavola 2A e 2B.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA			
OSSERVAZIONE	N° 331	Proponente	LEGAMBIENTE MEDICINA
Contenuto sintetico			
Nuovo percorso della linea 99 a Medicina, come conseguenza delle mutate esigenze dovute allo sviluppo del territorio in area S. Carlo, Pasi e stazione).			
Deduzioni			
Sebbene L'osservazione faccia riferimento ad una richiesta non è compatibile col livello di dettaglio del PUMS ma da rimandare ai successivi strumenti di programmazione della rete urbana del TPL, tuttavia, con il nuovo assetto di rete del TPM e l'entrata in esercizio del Metrobus, sarà necessario riorganizzare le linee di trasporto pubblico dell'area interessata per favorire la connessione ed adduzione con questo nuovo servizio ad elevata frequenza.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 332	Proponente	UNIONE TERRE DI PIANURA
Contenuto sintetico			
Prolungamento collegamento III livello potenziato da Altedo verso Baricella per collegare centro abitato Baricella con stazione San Pietro in Casale passando da Altedo.			
Deduzioni			
Nella progettazione del nuovo assetto di rete del TPM sono stati inseriti i collegamenti trasversali che, da analisi trasportistiche, prevedevano un numero minimo di 2000 spostamenti/giorno, per rendere economicamente sostenibile un servizio di trasporto pubblico strutturato. Inoltre, per i territori che non sono serviti direttamente dal SFM, sono stati definiti dei corridoi Metrobus, come nel caso in esame Baricella. Tuttavia, in fase di aggiornamento del PUMS, la richiesta in oggetto verrà ripresa in considerazione.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 333	Proponente	UNIONE TERRE DI PIANURA
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

Contenuto sintetico

Richiesta potenziamento servizio sulla SS64 Porrettana tratta Ferrara-Bologna per evitare attraversamento centri abitati da parte dei mezzi privati.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di rafforzamento del TPM. La direttrice in esame fa parte della rete di II livello che prevede un servizio con frequenza a 60'. L'impianto proposto è stato definito coerentemente con gli obiettivi evidenziati al par. 5.6.1 di "[...] sviluppare l'integrazione tra autolinee portanti e complementari su direttrici non servite da SFM, realizzare un modello di esercizio cadenzato (ad eccezione di rinforzi spot, i servizi scolastici e quelli flessibili) [...]".

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 334	Proponente	COMUNE	DI
			CASTELMAGGIORE	
Contenuto sintetico				
ENTRO IL 2022: prevedere linea bus che colleghi Castello a Castel Maggiore, anche con circolare.				
Deduzioni				
La nuova rete del TPM ha previsto il collegamento tra polarità, centri abitati, aree produttive e stazioni SFM, attraverso il potenziamento, razionalizzazione, sistematizzazione e cadenzamento regolare del servizio di TPL su gomma, lungo tutta la durata dell'orario di servizio, e la previsione di nuovi collegamenti trasversali, per superare il più possibile la logica dei servizi flessibili e spot e creare un effetto rete tra servizi di livello differente, privilegiando l'interscambio. La località Castello è quindi servita da un collegamento di III livello che mette a sistema Budrio, Granarolo e Castelmaggiore; la proposta non presenta invece i requisiti di sostenibilità economica necessari per la sua attuazione.				
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE			
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 335	Proponente	PG 10121
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Modificare collegamento San Lazzaro-Castel San Pietro stazione come appartenente alla Rete di I livello potenziato (BRT).

Deduzioni

L'osservazione, sebbene coerente con gli obiettivi del PUMS di rafforzamento del TPM, non può essere accolta perché fa riferimento ad una direttrice lungo la quale il Piano prevede già un potenziamento dei servizi SFM. Nel paragrafo 5.6.1 infatti il piano sancisce che la rete portante delle autolinee extraurbane deve evitare sovrapposizioni funzionali con il sistema ferroviario e che il servizio attuale non può essere mantenuto laddove vi sia un aumento di servizio del SFM perciò lungo la direttrice l'istituzione di una linea Metrobus di I livello, combinata con i servizi SFM, rappresenta la soluzione idonea a soddisfare la domanda di spostamento e non può essere ulteriormente rafforzata.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE

N° 336

Proponente

PG 15609

Contenuto sintetico

Implementazione entro 2022: linea bus Bologna- Trebbo- Primo Maggio-Castel Maggiore.

Deduzioni

Dalle analisi trasportistiche risulta che Trebbo gravita prioritariamente su Bologna, per cui il collegamento previsto è di II livello potenziato, mentre il collegamento con Castelmaggiore è di tipo locale (IV livello) e non rientra nella riprogettazione di rete del TPM. Tuttavia, per i servizi locali si prevede che, dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la loro progettazione di dettaglio alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). L'attuazione gli interventi, però, deve necessariamente considerare fattori quali la disponibilità di risorse e le tempistiche di realizzazione e implementazione dei progetti, rendendo necessaria una declinazione temporale almeno pari a tutto l'intervallo di validità del PUMS.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 337	Proponente	PG 15609
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Implementazione entro 2022: valutare la possibilità di istituire linee bus di tipo circolare (Bologna – Trebbo – Primo Maggio e Castel Maggiore).

Deduzioni

Dalle analisi trasportistiche risulta che Trebbo gravita prioritariamente su Bologna, per cui il collegamento previsto è di II livello potenziato, mentre il collegamento con Castelmaggiore è di tipo locale (IV livello) e non rientra nella riprogettazione di rete del TPM. Tuttavia, per i servizi locali si prevede che, dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la loro progettazione di dettaglio alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). L'attuazione gli interventi, però, deve necessariamente considerare fattori quali la disponibilità di risorse e le tempistiche di realizzazione e implementazione dei progetti, rendendo necessaria una declinazione temporale almeno pari a tutto l'intervallo di validità del PUMS.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA




OSSERVAZIONE	N° 338	Proponente	COMUNE	DI
			CASTELMAGGIORE	
Contenuto sintetico				
Richiesta collegamento trasversale di III livello Trebbo di Reno-Castel Maggiore.				
Deduzioni				
Dalle analisi trasportistiche risulta che Trebbo gravita prioritariamente su Bologna, per cui il collegamento previsto è di II livello potenziato, mentre il collegamento con Castelmaggiore è di tipo locale (IV livello) e non rientra nella riprogettazione di rete del TPM. Tuttavia, per i servizi locali si prevede che, dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la loro progettazione di dettaglio alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). Nella progettazione di nuova rete del TPM sono stati inseriti collegamenti trasversali che prevedessero almeno 2000 spostamenti/giorno, per rendere economicamente sostenibile un servizio di trasporto pubblico strutturato.				
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 339	Proponente	COMUNE	DI
			CASTELMAGGIORE	
Contenuto sintetico				
Richiesta collegamento Bologna-Trebbo-Primo Maggio-Castel Maggiore.				
Deduzioni				
Dalle analisi trasportistiche risulta che Trebbo gravita prioritariamente su Bologna, per cui il collegamento previsto è di II livello potenziato, mentre il collegamento con Castelmaggiore è di tipo locale (IV livello) e non rientra nella riprogettazione di rete del TPM. Tuttavia, per i servizi locali si prevede che, dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la loro progettazione di dettaglio alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). Nella progettazione di nuova rete del TPM sono stati inseriti collegamenti trasversali che prevedessero almeno 2000 spostamenti/giorno, per rendere economicamente sostenibile un servizio di trasporto pubblico strutturato.				
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA			
OSSERVAZIONE	N° 340	Proponente	GRUPPO CONSILIARE DEMOCRATICO E PD PERSICETO
Contenuto sintetico			
<p>Individuare soluzioni di trasporto pubblico o di navette in accordo con partner privati per favorire i collegamenti sull'intero territorio comunale, tra Persiceto, le frazioni (Amola, Lorenzatico, Zenerigolo, San Matteo della Decima etc.) e i punti nevralgici del territorio (Ospedale, Stazione, Zone artigianali/industriali, Zone sportive).</p>			
Deduzioni			
<p>Il contributo è coerente con il progetto di riorganizzazione della rete e dei servizi del TPM che ha previsto il collegamento tra le principali polarità, centri abitati, aree produttive e stazioni SFM, attraverso il potenziamento, razionalizzazione, sistematizzazione e cadenzamento regolare del servizio di TPL su gomma, lungo tutta la durata dell'orario di servizio, e la previsione di nuovi collegamenti trasversali, per superare il più possibile la logica dei Prontobus e creare un effetto rete tra servizi di livello differente, privilegiando l'interscambio. La riprogettazione della rete del TPM interessa però solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello o percorsi strettamente di tipo locale) che, dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). Infine, per quanto riguarda i collegamenti con le aree industriali ed artigianali, il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS definirà le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.6.1: "In questa maniera la nuova riorganizzazione del TPM farà in modo che il territorio venga servito in maniera più capillare, efficace ed efficiente con un servizio potenziato, regolarizzato nell'arco dell'intero orario di servizio e integrato con le altre modalità di trasporto, andando connettere tra loro i comuni e questi con le frazioni principali, le aree produttive di rilevanza metropolitana e le principali polarità del territorio ed i nodi di interscambio della mobilità, realizzando una rete totalmente connessa sull'intero territorio metropolitano. ".</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 341	Proponente	UNIONE GALLIERA	RENO-
Contenuto sintetico				
Collegamenti fra Comuni e frazioni più popolose verso i Comuni e verso le strutture sanitarie e sociosanitarie del territorio (Prontobus?).				
Deduzioni				
Il contributo è coerente con il progetto di riorganizzazione della rete e dei servizi del TPM che ha previsto il collegamento tra polarità, centri abitati, aree produttive e stazioni SFM, attraverso il potenziamento, razionalizzazione, sistematizzazione e cadenzamento regolare del servizio di TPL su gomma, lungo tutta la durata dell'orario di servizio, e la previsione di nuovi collegamenti trasversali, per superare il più possibile la logica dei Prontobus e creare un effetto rete tra servizi di livello differente, privilegiando l'interscambio. Per la realizzazione di collegamenti puntuali però si rimanda alla progettazione operativa che non è oggetto di un piano strategico come il PUMS.				
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE			
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 342	Proponente	PG 15609
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Implementazione entro 2022: collegare i servizi essenziali con mezzi alternativi all'auto privata.

Deduzioni

Il contributo è coerente con il progetto di riorganizzazione della rete e dei servizi del TPM che ha previsto il collegamento tra polarità, centri abitati, aree produttive e stazioni SFM, attraverso il potenziamento, razionalizzazione, sistematizzazione e cadenzamento regolare del servizio di TPL su gomma, lungo tutta la durata dell'orario di servizio, e la previsione di nuovi collegamenti trasversali, per superare il più possibile la logica dei Prontobus e creare un effetto rete tra servizi di livello differente, privilegiando l'interscambio. L'attuazione gli interventi, però, deve necessariamente considerare fattori quali la disponibilità di risorse e le tempistiche di realizzazione e implementazione dei progetti, rendendo necessaria una declinazione temporale almeno pari a tutto l'intervallo di validità del PUMS.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 343	Proponente	UNIONE TERRE DI PIANURA
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

Contenuto sintetico

Rivedere servizio PRONTOBUS come sistema circolare di collegamento con poli attrattori e di interscambio (Ospedale Bentivoglio-Baricella-Altedo-Minerbio-...) oppure sistemi di interscambio tra servizi diversi efficienti.

Deduzioni

Il progetto di riorganizzazione della rete e dei servizi del TPM ha previsto, nell'area indicata, il collegamento tra polarità, centri abitati, aree produttive e stazioni SFM, attraverso il potenziamento, razionalizzazione, sistematizzazione e cadenzamento regolare del servizio di TPL su gomma, lungo tutta la durata dell'orario di servizio, e la previsione di nuovi collegamenti trasversali, per superare la logica dei Prontobus e creare un effetto rete tra servizi di livello differente, privilegiando l'interscambio. Per quanto riguarda l'istituzione di un sistema circolare, essendo, il PUMS un piano strategico, non rientra in questo dettaglio ma rimanda alle successive fasi di progettazione operativa.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 344	Proponente	COMUNE	DI
			CASTELMAGGIORE	
Contenuto sintetico				
ENTRO IL 2022: progettare rete trasporti che colleghi i servizi essenziali (scuole, ospedali, uffici, comunali, postali, ...) come reale alternativa all'auto.				
Deduzioni				
<p>Il contributo è coerente con il progetto di riorganizzazione della rete e dei servizi del TPM che ha previsto il collegamento tra polarità, centri abitati, aree produttive e stazioni SFM, attraverso il potenziamento, razionalizzazione, sistematizzazione e cadenzamento regolare del servizio di TPL su gomma, lungo tutta la durata dell'orario di servizio, e la previsione di nuovi collegamenti trasversali, per superare il più possibile la logica dei Prontobus e creare un effetto rete tra servizi di livello differente, privilegiando l'interscambio. La riprogettazione della rete del TPM interessa però solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello) che dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.) Tuttavia, l'attuazione gli interventi, però, deve necessariamente considerare fattori quali la disponibilità di risorse e le tempistiche di realizzazione e implementazione dei progetti, rendendo necessaria una declinazione temporale almeno pari a tutto l'intervallo di validità del PUMS.</p>				
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



<p>OSSERVAZIONE N° 345</p>	<p>Proponente UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI MONTE SAN PIETRO)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Rivalutare alcune linee del bus, in particolare 671, 94, ma anche 83 e 686 per trovare le migliori strategie volte a favorire un miglior e più ampio utilizzo del mezzo pubblico.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM del PUMS le linee in oggetto rientrano già in toto o in parte, in funzione di valutazioni basate su parametri trasportistici, all'interno delle linee Metrobus, con frequenza minima a 30'. Con l'entrata in esercizio delle linee tranviarie inoltre, queste linee si attesteranno ai capolinea del tram, evitando l'attraversamento del centro urbano di Bologna e quindi rendendo il servizio più affidabile e meno soggetto a ritardi.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Non comporta modifiche.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



<p>OSSERVAZIONE N° 346</p>	<p>Proponente UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI MONTE SAN PIETRO)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Posticipare di 15 minuti la linea 83 “rinforzo scolastico” con partenza Bacchello-Monte San Pietro al fine di agevolare la coincidenza con la linea 687 durante la fascia oraria scolastica, come già richiesto alla TPER con prot. n. 17309 del 02.10.2018.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, ha riprogettato la rete del TPM per quanto riguarda i servizi di I, II e III livello, escludendo i servizi flessibili, di tipo locale e scolastici, inoltre, per quanto riguarda la programmazione del servizio, il piano non ha competenza. Tuttavia, la richiesta in oggetto verrà riportata negli opportuni tavoli di lavoro.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>NON DI COMPETENZA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Non comporta modifiche.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 347	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI MONTE SAN PIETRO)
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Potenziare collegamento Monte San Pietro-Casa della Salute di Zola Predosa, almeno in termini di un migliore cadenzamento tra una linea e l'altra per la coincidenza che avviene nella fermata ubicata in zona "Pilastrino".

Deduzioni

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi, Per quanto riguarda la programmazione del servizio, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa; tuttavia la richiesta in oggetto verrà riportata negli opportuni tavoli di lavoro.

Accoglimento	NON DI COMPETENZA
---------------------	--------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



<p>OSSERVAZIONE N° 348</p>	<p>Proponente UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI MONTE SAN PIETRO)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Valutare eventuale collegamento con trasporto pubblico in via Landa.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi, Per quanto riguarda la programmazione del servizio, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa; tuttavia la richiesta in oggetto verrà riportata negli opportuni tavoli di lavoro.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>NON DI COMPETENZA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Non comporta modifiche.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 349	Proponente	PG 13757
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Chiedere a Tper di eliminare il capolinea in Via Galvani, che ormai è anacronistico, e fissare come unico capolinea la facoltà di Veterinaria.
 In maniera che tutto l'abitato di Ozzano, (almeno da ovest a est) venga servito dalla linea 90.

Deduzioni

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi. Per quanto riguarda la programmazione dei servizi o la localizzazione delle fermate, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa.

Accoglimento	NON DI COMPETENZA
---------------------	--------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 350	Proponente	LEGAMBIENTE MEDICINA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------------------

Contenuto sintetico

Predisporre interscambio ferro-gomma a Stellina o Castenaso con coincidenze: alcune corse provenienti da Lugo-Massalombarda- Castel Guelfo-medicina potranno essere deviate in alcune zone industriali.

Deduzioni

Il contributo è accolto parzialmente poiché il PUMS, nella riorganizzazione della rete e dei servizi del TPM, prevede in entrambe le stazioni l'interscambio ferro - gomma; per quanto riguarda la deviazione delle corse citate, il PUMS, quale piano strategico, non ha competenza ma rimanda alle successive fasi di progettazioni di dettaglio dei servizi.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 351	Proponente	GRUPPO DI CITTADINI RICHIEDENTI FERMATA AUTOBUS LINEA 356 SU VIA FERRARESE 34-36 CASTEL MAGGIORE
Contenuto sintetico			
Realizzare la fermata dell'autobus presso la via Ferrarese 34-36 per la quale il Comune di Castel Maggiore ha espresso parere tecnico positivo.			
Deduzioni			
Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi. Per quanto riguarda la programmazione dei servizi o la localizzazione delle fermate, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 352	Proponente	PG 15609
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Implementazione entro 2022: prolungamento linea 27 fino a Castel Maggiore, 356/97 Futura BRT fino alle 0:30 Lun-Ven ed estendere l'orario fino alle 2:00 Ven-Sab.

Deduzioni

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi ed ha previsto un potenziamento del servizio delle autolinee anche nelle ore notturne e nei festivi. Tuttavia, per quanto riguarda la programmazione dei servizi o la localizzazione delle fermate, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE

N° 353

Proponente

PG 15609

Contenuto sintetico

Implementazione entro 2022: realizzazione di una fermata dell'autobus presso la via Ferrarese, 34/36.

Deduzioni

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi. Per quanto riguarda la programmazione dei servizi o la localizzazione delle fermate, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa.

Accoglimento

NON DI COMPETENZA

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 354	Proponente	PG 15609
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Implementazione entro 2022: collegamento veloce tra Trebbo e Bologna con lo spostamento del capolinea del 18 a Trebbo.

Deduzioni

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi. Per quanto riguarda la programmazione dei servizi o la localizzazione delle fermate, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa. Tuttavia, il PUMS, con la riorganizzazione della rete e servizi del TPM, prevede un potenziamento del servizio in oggetto (rete di II livello potenziato).

Accoglimento	NON DI COMPETENZA
---------------------	--------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 355	Proponente	COMUNE	DI
			MONTERENZIO	
Contenuto sintetico				
Deviazione percorsi linee 916 e 918 con la stazione di S. Lazzaro di Savena.				
Deduzioni				
Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi. Per quanto riguarda la programmazione dei servizi, la localizzazione delle fermate o le variazioni puntuali di tracciato, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa. Tuttavia, come si evidenzia dalle tavole 2B e 2C, il corridoio Metrobus lungo la via Emilia prevede già una connessione con la stazione di S. Lazzaro di Savena.				
Accoglimento		NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 356	Proponente	COMUNE	DI
			CASTELMAGGIORE	
Contenuto sintetico				
ENTRO IL 2022: prevedere un collegamento veloce ed efficace tra Trebbo e Bologna con spostamento attuale linea 18 in frazione.				
Deduzioni				
Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi. Per quanto riguarda la programmazione dei servizi o la localizzazione delle fermate, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa. Tuttavia, il PUMS, con la riorganizzazione della rete e servizi del TPM, prevede un potenziamento del servizio in oggetto (rete di II livello potenziato).				
Accoglimento	NON DI COMPETENZA			
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 357	Proponente	PG 15607
Contenuto sintetico			
Bus diretti dai comuni esterni a Bologna senza fermate.			
Deduzioni			
Il contributo non può essere accolto poiché la soluzione suggerita risulta incompatibile con le caratteristiche proprie dei servizi extraurbani e suburbani del TPL su gomma. Tale tipologia di servizi, infatti, si prefigge l'obiettivo di collegare in modo efficace il capoluogo e i comuni contermini, garantendo al contempo la raccolta capillare della domanda nelle aree attraversate; per tale ragione è affidato al SFM e al Metrobus il compito di garantire collegamenti diretti e più veloci, grazie al minor numero di fermate attraversate a parità di lunghezza dei tracciati su tutto il territorio metropolitano.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 358	Proponente	A.MO BOLOGNA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Obbligo per tutti i comuni serviti dal SFM a istituire servizi navetta frequenti e sincronizzati con l'orario dei treni fra i nuclei residenziali e produttivi e le stazioni del SFM.

Deduzioni

La modifica suggerita non può essere accolta perché, seppur coerente con il nuovo assetto di rete e servizi del TPM per la parte che prevede il collegamento tra polarità, centri abitati, aree produttive e stazioni SFM, tuttavia il PUMS attraverso il potenziamento, razionalizzazione e sistematizzazione del servizio di TPL su gomma intende superare il più possibile la logica dei servizi flessibili e spot che spesso non presentano i requisiti di sostenibilità economica necessari per l'attuazione. Il piano inoltre prevede che, per l'attuazione dei servizi, i comuni possano partecipare con risorse proprie, in un'ottica di impegno solidale del territorio (c. d. Comuni virtuosi).

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Integrazioni al testo riportate al capitolo 10.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 359	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

Contenuto sintetico

Chiarire se ad SFM potenziato le linee extraurbane subiranno riduzioni di tracciato o continueranno ad essere un'alternativa.

Deduzioni

Per quanto riguarda le scelte del PUMS relativamente alla rete extraurbana, nel paragrafo 5.6.1 si specifica che "In linea generale [...] punta a creare "l'effetto rete" dei servizi, con interscambi ben organizzati in termini di esercizio (orari), di infrastrutture (percorsi), di informazione e servizi ai passeggeri, evitando sovrapposizioni funzionali e differenze di fruibilità per gli utenti nelle diverse aree della Città metropolitana". Per tali ragioni e nell'ottica di garantire l'equilibrio finanziario e, di conseguenza, la sostenibilità economica di quanto proposto, il PUMS ritiene fondamentale una razionalizzazione dei servizi su gomma lungo le direttrici della rete extraurbana servite dal SFM, qualora i servizi ferroviari vengano potenziati in maniera sensibile. I fondi recuperati da tale razionalizzazione verranno investire per aumentare il TPL su gomma sulle tratte non interessate da collegamenti su ferro al fine di assicurare l'efficienza del TPM in modo omogeneo su tutto il territorio metropolitano.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.1: "• Eliminare il parallelismo dei servizi su gomma e su ferro, prevedendo, lungo le direttrici interessate da potenziamenti sensibili del SFM, una razionalizzazione dei servizi di TPL su gomma e riconvertendoli in nuovi servizi di adduzione e/o distribuzione al SFM oppure in potenziamenti nelle aree non servite da collegamenti su ferro al fine di assicurare l'efficienza del TPM in modo omogeneo su tutto il territorio metropolitano. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA			
OSSERVAZIONE	N° 360	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Fondare la competitività del trasporto pubblico su tempi e costi rispetto al mezzo privato.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con i principi fondanti del PUMS e rappresenta uno dei pilastri su cui si incardina l'obiettivo di diversione modale dal trasporto privato al trasporto pubblico. La principale strategia proposta a tale scopo consiste nell'efficientamento dei servizi TPL e nell'implementazione di una Rete Portante Metropolitana in grado di velocizzare e razionalizzare i collegamenti all'interno del territorio, rispetto al mezzo privato.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 361	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA
---------------------	---------------	-------------------	-------------------------------

Contenuto sintetico

Mantenere gli attuali livelli di servizi su gomma da integrare e coordinare con il cadenzamento a 30'della Vignola-Portomaggiore in modo da avere servizio vicino a 15'sulla direttrice combinando offerta treno-bus.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che lungo la linea in oggetto si mantiene il parallelismo ferro-gomma poiché non è previsto un sostanziale potenziamento del servizio ferroviario. Inoltre, come sottolineato nel par. 5.1, attraverso la creazione di una rete di trasporto collettivo basata sul rendez-vous (sincronizzazione degli orari) tra servizi della rete portante, complementare e integrativa, si aumenta la frequenza del trasporto pubblico integrato ferro-gomma.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 362	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI SASSO MARCONI)
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Mantenere tutti i servizi attualmente offerti dalle autolinee non eliminare/ridurre le linee ritenute in competizione con il SFM, in quanto il cadenzamento ai 15'negli orari di punta è previsto nella sola stazione di Sasso Marconi, si tratterebbe di una riduzione del servizio complessivamente offerto tra autolinee e SFM, con particolare riferimento alle frazioni non servite dal SFM.

Deduzioni

Il PUMS prevede che, laddove i servizi del SFM siano sensibilmente potenziati, i servizi su gomma che compiono servizio analogo al ferro vengano riconvertiti in collegamenti di adduzione alle stazioni o di raccolta e distribuzione nel territorio. Perciò il servizio dell'area a cui il contributo si riferisce sarà oggetto di revisione, a seguito del potenziamento del SFM, che terrà in considerazione anche l'esigenza di servire le frazioni che non beneficranno direttamente di tale aumento di servizi ferroviari.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.1: "• Eliminare il parallelismo dei servizi su gomma e su ferro, prevedendo, lungo le direttrici interessate da potenziamenti sensibili del SFM, una razionalizzazione dei servizi di TPL su gomma e riconvertendoli in nuovi servizi di adduzione e/o distribuzione al SFM oppure in potenziamenti nelle aree non servite da collegamenti su ferro al fine di assicurare l'efficienza del TPM in modo omogeneo su tutto il territorio metropolitano. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



OSSERVAZIONE	N° 363	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

Contenuto sintetico

Valutare con cautela l'introduzione di corsie preferenziali affinché non siano in contrasto con la scorrevolezza del traffico privato diretto ad aree commerciali o centri storici.

Deduzioni

L'osservazione non è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che l'inserimento di corsie preferenziali destinate al TPL lungo le carreggiate stradali sono tra gli interventi più efficaci per l'efficientamento dei servizi TPL e, di conseguenza, per garantire un'alternativa credibile all'uso del mezzo privato nell'ottica di conseguire gli obiettivi di diversione modale fondanti del Piano.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



<p>OSSERVAZIONE N° 364</p>	<p>Proponente UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Inserire ufficialmente linea 85 nel contratto di servizio della società di trasporto pubblico appaltata quale servizio minimo, anche valutando modifiche del percorso in sinergia con altre linee di trasporto pubblico.</p>	
<p>Deduzioni</p> <p>Il progetto di rete proposto dal PUMS riguarda le linee che costituiscono il "servizio base", non includendo i cosiddetti "servizi finalizzati" come gli scolastici, i potenziamenti nelle ore di punta, i servizi flessibili e quelli di carattere strettamente locale, per i quali è necessaria una programmazione operativa più di dettaglio, non di competenza del presente piano che si configura come strumento di pianificazione strategica di lungo periodo. Tuttavia, il PUMS punterà ad un riequilibrio dei servizi minimi a fronte di maggiori contributi, anche in base all'impegno dimostrato delle pubbliche amministrazioni in materia di investimenti per la mobilità sostenibile (c. d. Comuni Virtuosi).</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>NON DI COMPETENZA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Integrazioni al testo riportate al capitolo 10.</p>	


SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA



<p>OSSERVAZIONE N° 365</p>	<p>Proponente UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI VALSAMOGGIA)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Inserire nel contratto di servizio TPER il servizio di navetta complementare 659 oggi a carico del Comune come offerta di servizio pubblico nelle fasce scolastiche.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il progetto di rete proposto dal PUMS riguarda le linee che costituiscono il "servizio base", non includendo i cosiddetti "servizi finalizzati" come gli scolastici, i potenziamenti nelle ore di punta, i servizi flessibili e quelli di carattere strettamente locale, per i quali è necessaria una programmazione operativa più di dettaglio, non di competenza del presente piano che si configura come strumento di pianificazione strategica di lungo periodo. Tuttavia, il PUMS punterà ad un riequilibrio dei servizi minimi a fronte di maggiori contributi, anche in base all'impegno dimostrato delle pubbliche amministrazioni in materia di investimenti per la mobilità sostenibile (c. d. Comuni Virtuosi).</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>NON DI COMPETENZA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Integrazioni al testo riportate al capitolo 10.</p>	

2.9 Servizio Aree Industriali

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.9 - SERVIZIO AREE INDUSTRIALI			
OSSERVAZIONE	N° 366	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (Comune di CASALECCHIO)
Contenuto sintetico			
Prevedere un servizio di trasporto collettivo adeguato per il Polo Funzionale Zona B per la connessione con i principali punti di interscambio modale comunali e del capoluogo; anche ed in particolare fino all'orario di conclusione di eventi			
Deduzioni			
<p>Nell'ottica di favorire l'intermodalità e la mobilità sostenibile anche per gli spostamenti casa-lavoro e di ridurre la dispersione degli insediamenti produttivi ed il traffico indotto, il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS definirà le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo. Il tema di garantire un'accessibilità alle aree industriali per gli addetti con modalità di trasporto sostenibili (trasporto pubblico e rete ciclabile) dovrà essere integrato negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, in particolare PTM e PUG.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 5.6.1</p> <p>La riorganizzazione delle reti e dei servizi delle autolinee extraurbane ha cercato di migliorare e garantire l'accessibilità anche alle aree industriali ed ai poli produttivi; in particolare per lo sviluppo e la qualificazione del sistema produttivo, sarà inoltre opportuno definire intese tra Istituzioni, Parti economiche e sociali, finalizzate a promuovere e realizzare progetti di mobilità sostenibile specifici per gli insediamenti produttivi, definendo le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo.</p> <p>Modifiche paragrafi 2.3.2 e 2.3.3</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.9 - SERVIZIO AREE INDUSTRIALI

OSSERVAZIONE	N° 367	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)
Contenuto sintetico			
Prevedere un potenziamento del servizio di trasporto pubblico al fine di fornire un'offerta di mobilità collettiva ai numerosi addetti e dipendenti delle attività commerciali presenti (Ikea, Shopville Gran Reno, Leroy Merlin) soprattutto per quanto riguarda le fasce orarie serali e i giorni festivi.			
Deduzioni			
Nell'ottica di favorire l'intermodalità e la mobilità sostenibile anche per gli spostamenti casa-lavoro e di ridurre la dispersione degli insediamenti produttivi ed il traffico indotto, il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS definirà le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo. Il tema di garantire un'accessibilità alle aree industriali per gli addetti con modalità di trasporto sostenibili (trasporto pubblico e rete ciclabile) dovrà essere integrato negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, in particolare PTM e PUG.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 5.6.1			
La riorganizzazione delle reti e dei servizi delle autolinee extraurbane ha cercato di migliorare e garantire l'accessibilità anche alle aree industriali ed ai poli produttivi; in particolare per lo sviluppo e la qualificazione del sistema produttivo, sarà inoltre opportuno definire intese tra Istituzioni, Parti economiche e sociali, finalizzate a promuovere e realizzare progetti di mobilità sostenibile specifici per gli insediamenti produttivi, definendo le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo.			
Modifiche paragrafi 2.3.2 e 2.3.3			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.9 - SERVIZIO AREE INDUSTRIALI



OSSERVAZIONE	N° 368	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA
---------------------	---------------	-------------------	-------------------------------

Contenuto sintetico

Proporre per contesto industriale/artigianale Casalecchio-Zola un'offerta di trasporto di linea adeguato alle specifiche attività insediate per una adeguata connessione alle più importanti polarità di interscambio modale metropolitano.

Deduzioni

Nell'ottica di favorire l'intermodalità e la mobilità sostenibile anche per gli spostamenti casa-lavoro e di ridurre la dispersione degli insediamenti produttivi ed il traffico indotto, il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS definirà le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo. Il tema di garantire un'accessibilità alle aree industriali per gli addetti con modalità di trasporto sostenibili (trasporto pubblico e rete ciclabile) dovrà essere integrato negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, in particolare PTM e PUG.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 5.6.1

La riorganizzazione delle reti e dei servizi delle autolinee extraurbane ha cercato di migliorare e garantire l'accessibilità anche alle aree industriali ed ai poli produttivi; in particolare per lo sviluppo e la qualificazione del sistema produttivo, sarà inoltre opportuno definire intese tra Istituzioni, Parti economiche e sociali, finalizzate a promuovere e realizzare progetti di mobilità sostenibile specifici per gli insediamenti produttivi, definendo le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo.

Modifiche paragrafi 2.3.2 e 2.3.3

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.9 - SERVIZIO AREE INDUSTRIALI



OSSERVAZIONE	N° 369	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI ZOLA PREDOSA)
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Organizzare le connessioni radiali di prossimità alle fermate per avere sincronia nel trasporto, in particolare con la Zona Industriale di Zola Predosa.

Deduzioni

Nell'ottica di favorire l'intermodalità e la mobilità sostenibile anche per gli spostamenti casa-lavoro e di ridurre la dispersione degli insediamenti produttivi ed il traffico indotto, il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS definirà le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo. Il tema di garantire un'accessibilità alle aree industriali per gli addetti con modalità di trasporto sostenibili (trasporto pubblico e rete ciclabile) dovrà essere integrato negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, in particolare PTM e PUG.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 5.6.1

La riorganizzazione delle reti e dei servizi delle autolinee extraurbane ha cercato di migliorare e garantire l'accessibilità anche alle aree industriali ed ai poli produttivi; in particolare per lo sviluppo e la qualificazione del sistema produttivo, sarà inoltre opportuno definire intese tra Istituzioni, Parti economiche e sociali, finalizzate a promuovere e realizzare progetti di mobilità sostenibile specifici per gli insediamenti produttivi, definendo le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo.

Modifiche paragrafi 2.3.2 e 2.3.3

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.9 - SERVIZIO AREE INDUSTRIALI



OSSERVAZIONE	N° 370	Proponente	IMA - OZZANO
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Linea autobus che faccia un anello passante per la zona industriale di Ozzano Emilia + Dipartimento di Scienze Mediche Veterinarie + centro del Comune di Ozzano Emilia + frazioni (con eventuale accorpamento delle tratte del servizio su gomma di TPER della linea 90-C e 132 ed estensione della stessa tratta anche al servizio bus 90-A).

Deduzioni

Nell'ottica di favorire l'intermodalità e la mobilità sostenibile anche per gli spostamenti casa-lavoro, casa - scuola e di ridurre la dispersione degli insediamenti produttivi ed il traffico indotto, il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS definirà le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo. Per una maggiore efficacia del trasporto pubblico e una migliore sostenibilità economica, si dovrebbe superare la logica di servizi spot, Prontobus, ecc., puntando a connettere in maniera più efficiente il territorio e le sue polarità.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 5.6.1

La riorganizzazione delle reti e dei servizi delle autolinee extraurbane ha cercato di migliorare e garantire l'accessibilità anche alle aree industriali ed ai poli produttivi; in particolare per lo sviluppo e la qualificazione del sistema produttivo, sarà inoltre opportuno definire intese tra Istituzioni, Parti economiche e sociali, finalizzate a promuovere e realizzare progetti di mobilità sostenibile specifici per gli insediamenti produttivi, definendo le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo.

Modifiche paragrafi 2.3.2 e 2.3.3

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.9 - SERVIZIO AREE INDUSTRIALI



OSSERVAZIONE	N° 371	Proponente	COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA
---------------------	---------------	-------------------	-------------------------------------

Contenuto sintetico

Ulteriore autolinea di almeno II livello, per l'Unione di Comuni del Nuovo Circondario Imolese che coinvolga il Comune di Ozzano Emilia e faccia un anello passante per la zona industriale di Ozzano Emilia – DIMEVET - centro del Comune di Ozzano Emilia - frazioni (con eventuale accorpamento delle tratte del 90-C e del 132, estensione della stessa tratta anche al servizio bus 90-A, e potenziale spostamento del capolinea dei 90 nella Stazione di Ozzano).

Deduzioni

Nell'ottica di favorire l'intermodalità e la mobilità sostenibile anche per gli spostamenti casa-lavoro, casa - scuola e di ridurre la dispersione degli insediamenti produttivi ed il traffico indotto, il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS definirà le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo. Per una maggiore efficacia del trasporto pubblico e una migliore sostenibilità economica, si dovrebbe superare la logica di servizi spot, Prontobus, ecc., puntando a connettere in maniera più efficiente il territorio e le sue polarità.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 5.6.1

La riorganizzazione delle reti e dei servizi delle autolinee extraurbane ha cercato di migliorare e garantire l'accessibilità anche alle aree industriali ed ai poli produttivi; in particolare per lo sviluppo e la qualificazione del sistema produttivo, sarà inoltre opportuno definire intese tra Istituzioni, Parti economiche e sociali, finalizzate a promuovere e realizzare progetti di mobilità sostenibile specifici per gli insediamenti produttivi, definendo le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo.

Modifiche paragrafi 2.3.2 e 2.3.3

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.9 - SERVIZIO AREE INDUSTRIALI



OSSERVAZIONE	N° 372	Proponente	IMA - OZZANO
Contenuto sintetico			
Attivare un servizio di collegamento strutturato dalla stazione/via Emilia con le aree industriali di Castel San Pietro e Castel Guelfo in modo tale da coprire tutte le fasce orari.			
Deduzioni			
<p>Nell'ottica di favorire l'intermodalità e la mobilità sostenibile anche per gli spostamenti casa-lavoro e di ridurre la dispersione degli insediamenti produttivi ed il traffico indotto, il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS definirà le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo. Il tema di garantire un'accessibilità alle aree industriali per gli addetti con modalità di trasporto sostenibili (trasporto pubblico e rete ciclabile) dovrà essere integrato negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, in particolare PTM e PUG.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 5.6.1</p> <p>La riorganizzazione delle reti e dei servizi delle autolinee extraurbane ha cercato di migliorare e garantire l'accessibilità anche alle aree industriali ed ai poli produttivi; in particolare per lo sviluppo e la qualificazione del sistema produttivo, sarà inoltre opportuno definire intese tra Istituzioni, Parti economiche e sociali, finalizzate a promuovere e realizzare progetti di mobilità sostenibile specifici per gli insediamenti produttivi, definendo le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo.</p> <p>Modifiche paragrafi 2.3.2 e 2.3.3</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.9 - SERVIZIO AREE INDUSTRIALI



OSSERVAZIONE	N° 373	Proponente	PG 15609
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Implementazione entro 2022: collegamento bus Castello-Castel Maggiore e alla zona industriale.

Deduzioni

Nell'ottica di favorire l'intermodalità e la mobilità sostenibile anche per gli spostamenti casa-lavoro e di ridurre la dispersione degli insediamenti produttivi ed il traffico indotto, il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS definirà le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo. Il tema di garantire un'accessibilità alle aree industriali per gli addetti con modalità di trasporto sostenibili (trasporto pubblico e rete ciclabile) dovrà essere integrato negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, in particolare PTM e PUG.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 5.6.1

La riorganizzazione delle reti e dei servizi delle autolinee extraurbane ha cercato di migliorare e garantire l'accessibilità anche alle aree industriali ed ai poli produttivi; in particolare per lo sviluppo e la qualificazione del sistema produttivo, sarà inoltre opportuno definire intese tra Istituzioni, Parti economiche e sociali, finalizzate a promuovere e realizzare progetti di mobilità sostenibile specifici per gli insediamenti produttivi, definendo le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo.

Modifiche paragrafi 2.3.2 e 2.3.3

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.9 - SERVIZIO AREE INDUSTRIALI



OSSERVAZIONE

N° 374

Proponente

PG 15609

Contenuto sintetico

Implementazione entro 2022: collegamento bus stazione di Castel Maggiore - zona industriale.

Deduzioni

Nell'ottica di favorire l'intermodalità e la mobilità sostenibile anche per gli spostamenti casa-lavoro e di ridurre la dispersione degli insediamenti produttivi ed il traffico indotto, il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS definirà le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo. Il tema di garantire un'accessibilità alle aree industriali per gli addetti con modalità di trasporto sostenibili (trasporto pubblico e rete ciclabile) dovrà essere integrato negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, in particolare PTM e PUG.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 5.6.1

La riorganizzazione delle reti e dei servizi delle autolinee extraurbane ha cercato di migliorare e garantire l'accessibilità anche alle aree industriali ed ai poli produttivi; in particolare per lo sviluppo e la qualificazione del sistema produttivo, sarà inoltre opportuno definire intese tra Istituzioni, Parti economiche e sociali, finalizzate a promuovere e realizzare progetti di mobilità sostenibile specifici per gli insediamenti produttivi, definendo le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo.

Modifiche paragrafi 2.3.2 e 2.3.3

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.9 - SERVIZIO AREE INDUSTRIALI



OSSERVAZIONE

N° 375

Proponente

PG 15609

Contenuto sintetico

Implementazione entro 2022: potenziamento bus zona industriale.

Deduzioni

Nell'ottica di favorire l'intermodalità e la mobilità sostenibile anche per gli spostamenti casa-lavoro e di ridurre la dispersione degli insediamenti produttivi ed il traffico indotto, il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS definirà le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo. Il tema di garantire un'accessibilità alle aree industriali per gli addetti con modalità di trasporto sostenibili (trasporto pubblico e rete ciclabile) dovrà essere integrato negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, in particolare PTM e PUG.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 5.6.1

La riorganizzazione delle reti e dei servizi delle autolinee extraurbane ha cercato di migliorare e garantire l'accessibilità anche alle aree industriali ed ai poli produttivi; in particolare per lo sviluppo e la qualificazione del sistema produttivo, sarà inoltre opportuno definire intese tra Istituzioni, Parti economiche e sociali, finalizzate a promuovere e realizzare progetti di mobilità sostenibile specifici per gli insediamenti produttivi, definendo le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo.

Modifiche paragrafi 2.3.2 e 2.3.3

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.9 - SERVIZIO AREE INDUSTRIALI



OSSERVAZIONE	N° 376	Proponente	ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Revisione frequenze e percorsi reti urbane a servizio di aree produttive, con coinvolgimento dei Mobility Manager.

Deduzioni

Nell'ottica di favorire l'intermodalità e la mobilità sostenibile anche per gli spostamenti casa-lavoro e di ridurre la dispersione degli insediamenti produttivi ed il traffico indotto, il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS definirà le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo. Il tema di garantire un'accessibilità alle aree industriali per gli addetti con modalità di trasporto sostenibili (trasporto pubblico e rete ciclabile) dovrà essere integrato negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, in particolare PTM e PUG.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 5.6.1

La riorganizzazione delle reti e dei servizi delle autolinee extraurbane ha cercato di migliorare e garantire l'accessibilità anche alle aree industriali ed ai poli produttivi; in particolare per lo sviluppo e la qualificazione del sistema produttivo, sarà inoltre opportuno definire intese tra Istituzioni, Parti economiche e sociali, finalizzate a promuovere e realizzare progetti di mobilità sostenibile specifici per gli insediamenti produttivi, definendo le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo.

Modifiche paragrafi 2.3.2 e 2.3.3

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.9 - SERVIZIO AREE INDUSTRIALI



OSSERVAZIONE	N° 377	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Realizzazione di una linea di connessione tra stazione ferroviaria e poli attrattori di S. G. in Persiceto (centro commerciale, zona artigianale, scuole ospedale).

Deduzioni

Nell'ottica di favorire l'intermodalità e la mobilità sostenibile anche per gli spostamenti casa-lavoro e di ridurre la dispersione degli insediamenti produttivi ed il traffico indotto, il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS definirà le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo. Il tema di garantire un'accessibilità alle aree industriali per gli addetti con modalità di trasporto sostenibili (trasporto pubblico e rete ciclabile) dovrà essere integrato negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, in particolare PTM e PUG.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 5.6.1

La riorganizzazione delle reti e dei servizi delle autolinee extraurbane ha cercato di migliorare e garantire l'accessibilità anche alle aree industriali ed ai poli produttivi; in particolare per lo sviluppo e la qualificazione del sistema produttivo, sarà inoltre opportuno definire intese tra Istituzioni, Parti economiche e sociali, finalizzate a promuovere e realizzare progetti di mobilità sostenibile specifici per gli insediamenti produttivi, definendo le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo.

Modifiche paragrafi 2.3.2 e 2.3.3

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.9 - SERVIZIO AREE INDUSTRIALI



OSSERVAZIONE	N° 378	Proponente	UNIONE TERRE DI PIANURA
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

Contenuto sintetico

Prevedere collegamento trasversale Granarolo-zone industriali di Cadriano ed eventualmente Castelmaggiore.

Deduzioni

Nell'ottica di favorire l'intermodalità e la mobilità sostenibile anche per gli spostamenti casa-lavoro e di ridurre la dispersione degli insediamenti produttivi ed il traffico indotto, il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS definirà le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo. Il tema di garantire un'accessibilità alle aree industriali per gli addetti con modalità di trasporto sostenibili (trasporto pubblico e rete ciclabile) dovrà essere integrato negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, in particolare PTM e PUG.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 5.6.1

La riorganizzazione delle reti e dei servizi delle autolinee extraurbane ha cercato di migliorare e garantire l'accessibilità anche alle aree industriali ed ai poli produttivi; in particolare per lo sviluppo e la qualificazione del sistema produttivo, sarà inoltre opportuno definire intese tra Istituzioni, Parti economiche e sociali, finalizzate a promuovere e realizzare progetti di mobilità sostenibile specifici per gli insediamenti produttivi, definendo le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo.

Modifiche paragrafi 2.3.2 e 2.3.3

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.9 - SERVIZIO AREE INDUSTRIALI



OSSERVAZIONE	N° 379	Proponente	COMUNE	DI
			CASTELMAGGIORE	

Contenuto sintetico

ENTRO IL 2022: potenziare il servizio zona industriale e stazione Castel Maggiore, anche con circolare.

Deduzioni

Nell'ottica di favorire l'intermodalità e la mobilità sostenibile anche per gli spostamenti casa-lavoro e di ridurre la dispersione degli insediamenti produttivi ed il traffico indotto, il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS definirà le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo. Il tema di garantire un'accessibilità alle aree industriali per gli addetti con modalità di trasporto sostenibili (trasporto pubblico e rete ciclabile) dovrà essere integrato negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, in particolare PTM e PUG.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 5.6.1

La riorganizzazione delle reti e dei servizi delle autolinee extraurbane ha cercato di migliorare e garantire l'accessibilità anche alle aree industriali ed ai poli produttivi; in particolare per lo sviluppo e la qualificazione del sistema produttivo, sarà inoltre opportuno definire intese tra Istituzioni, Parti economiche e sociali, finalizzate a promuovere e realizzare progetti di mobilità sostenibile specifici per gli insediamenti produttivi, definendo le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo.

Modifiche paragrafi 2.3.2 e 2.3.3

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.10 - FLOTTA

OSSERVAZIONE	N° 380	Proponente	FEDERMETANO
---------------------	---------------	-------------------	--------------------

Contenuto sintetico

Parte A Mobilità delle persone - 5.6.5 Indicazioni della flotta per il servizio della rete PUMS

[...] Il PUMS in al fine del raggiungimento degli obiettivi indica indispensabile per il parco circolante dei bus: o contenere la vita media dei mezzi, per una maggiore garanzia di affidabilità, qualità e comfort del viaggio; o ridurre l'impatto ambientale dei mezzi introducendo i sistemi più evoluti di controllo delle emissioni e mezzi a bassa emissione di nuova generazione; o al 2020 l'acquisto dei nuovi bus urbani sarà esclusivamente di mezzi elettrici e a metano (compressi, liquefatti, biometano), in modo che al 2030 la flotta sia completamente rinnovata; o al 2020 il rinnovo del parco dei bus della rete Metrobus ed extraurbana avverrà solo con mezzi elettrici o ibridi a metano (compressi, liquefatti, biometano), con orientamento a privilegiare progressivamente la modalità elettrica; o adeguare i mezzi agli standard di accessibilità e fruibilità per le persone a ridotta mobilità; o completare la dotazione dei mezzi con la tecnologia di bordo più aggiornata. [...]

Il passaggio ad una flotta completamente elettrica, almeno per l'ambito urbano, comporterà la necessità di adeguare o realizzare ex novo depositi adeguatamente infrastrutturati per tale scopo.

Deduzioni

Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni, a partire dalle flotte del trasporto pubblico e in dotazione agli Enti fino alle licenze taxi e NCC. Poiché la transizione verso nuove forme di alimentazione dei veicoli si rapporta fortemente con l'evoluzione della tecnologia, sempre per mantenere la coerenza con il Piano Strategico e le sue linee di finanziamento, ma anche per non precludere ai gestori del servizio la possibilità di partecipare a contribuzioni per il rinnovo della flotta, si intende procedere in maniera incrementale al fine di avere, al 2030 flotte totalmente composte da veicoli a basse emissioni per l'extraurbano e a 0 emissioni per l'urbano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.5:

- Dal 2020 il rinnovo del parco dei bus della rete urbana avverrà prevalentemente con mezzi a 0

emissioni (con esclusione totale dei mezzi diesel), per poi passare, dal 2025, all'acquisto esclusivo di mezzi a zero emissioni, in modo che al 2030 la flotta in esercizio sia completamente rinnovata e a zero emissioni;


- Dal 2020 il rinnovo del parco dei bus della rete Metrobus ed extraurbana avverrà prevalentemente con mezzi a metano (compressi o liquidi), ibridi a metano e a 0 emissioni, per poi passare, dal 2025, all'acquisto esclusivo di tali mezzi con orientamento a privilegiare progressivamente la tipologia a zero emissioni, in modo che, al 2030, la flotta in esercizio sia completamente rinnovata con mezzi a metano (compressi o liquidi), ibridi a metano e a 0 emissioni;

Modifica paragrafo 5.9:

- il rinnovo della flotta urbana, in modo da arrivare alla totale eliminazione dei mezzi più inquinanti entro il 2030;
- il rinnovo della flotta extraurbana operante in contesto suburbano (servizio Metrobus) ed extraurbano in modo da avere al 2030 una flotta in esercizio solo a metano (liquido e compresso), ibridi a metano e a 0 emissioni.

Modifica Tabella 0-5

2.10 Flotta

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.10 - FLOTTA			
OSSERVAZIONE	N° 381	Proponente	FEDERMETANO
Contenuto sintetico			
<p>Parte A Mobilità delle persone – 5.9 Il trasporto pubblico locale nella Città metropolitana: indicazioni per l'organizzazione integrata dei servizi</p> <p>[...] Ciò richiede in particolare la progressiva decarbonizzazione delle flotte autobus da recepire integralmente all'interno dei capitolati, vincolando i gestori attuali e futuri a procedere nella direzione indicata nel Piano che, vale la pena ricordarlo anche in questa sede, prevede: o il rinnovo della flotta urbana esclusivamente con autobus elettrici o a metano, in modo da arrivare alla totale eliminazione di degli autobus più inquinanti a motore endotermico entro il 2030; o il rinnovo della flotta extraurbana operante in contesto suburbano (servizio Metrobus) ed extraurbano con autobus elettrici, o ibridi-elettrici o a metano. [...].</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni, a partire dalle flotte del trasporto pubblico e in dotazione agli Enti fino alle licenze taxi e NCC. Poiché la transizione verso nuove forme di alimentazione dei veicoli si rapporta fortemente con l'evoluzione della tecnologia, sempre per mantenere la coerenza con il Piano Strategico e le sue linee di finanziamento, ma anche per non precludere ai gestori del servizio la possibilità di partecipare a contribuzioni per il rinnovo della flotta, si intende procedere in maniera incrementale al fine di avere, al 2030 flotte totalmente composte da veicoli a basse emissioni per l'extraurbano e a 0 emissioni per l'urbano.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.6.5:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dal 2020 il rinnovo del parco dei bus della rete urbana avverrà prevalentemente con mezzi a 0 emissioni (con esclusione totale dei mezzi diesel), per poi passare, dal 2025, all'acquisto esclusivo di 			

mezzi a zero emissioni, in modo che al 2030 la flotta in esercizio sia completamente rinnovata e a zero emissioni;

- Dal 2020 il rinnovo del parco dei bus della rete Metrobus ed extraurbana avverrà prevalentemente con mezzi a metano (compresso o liquidi), ibridi a metano e a 0 emissioni, per poi passare, dal 2025, all'acquisto esclusivo di tali mezzi con orientamento a privilegiare progressivamente la tipologia a zero emissioni, in modo che, al 2030, la flotta in esercizio sia completamente rinnovata con mezzi a metano (compresso o liquidi), ibridi a metano e a 0 emissioni;

Modifica paragrafo 5.9:

- il rinnovo della flotta urbana, in modo da arrivare alla totale eliminazione dei mezzi più inquinanti entro il 2030;
- il rinnovo della flotta extraurbana operante in contesto suburbano (servizio Metrobus) ed extraurbano in modo da avere al 2030 una flotta in esercizio solo a metano (liquido e compresso), ibridi a metano e a 0 emissioni.

Modifica Tabella 0-5

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.10 - FLOTTA

OSSERVAZIONE	N° 382	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Inserire all'interno dello SCENARIO INTERMEDIO (2025) i seguenti interventi per la strategia "AUTOLINEE EXTRAURBANE" e "AUTOLINEE URBANE": 2) tutta la flotta del TPL sarà composta da mezzi ibridi ed elettrici.

Deduzioni

Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni, a partire dalle flotte del trasporto pubblico e in dotazione agli Enti fino alle licenze taxi e NCC. Poiché la transizione verso nuove forme di alimentazione dei veicoli si rapporta fortemente con l'evoluzione della tecnologia, sempre per mantenere la coerenza con il Piano Strategico e le sue linee di finanziamento, ma anche per non precludere ai gestori del servizio la possibilità di partecipare a contribuzioni per il rinnovo della flotta, si intende procedere in maniera incrementale al fine di avere, al 2030 flotte totalmente composte da veicoli a basse emissioni per l'extraurbano e a 0 emissioni per l'urbano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.5:

- Dal 2020 il rinnovo del parco dei bus della rete urbana avverrà prevalentemente con mezzi a 0 emissioni (con esclusione totale dei mezzi diesel), per poi passare, dal 2025, all'acquisto esclusivo di mezzi a zero emissioni, in modo che al 2030 la flotta in esercizio sia completamente rinnovata e a zero emissioni;
- Dal 2020 il rinnovo del parco dei bus della rete Metrobus ed extraurbana avverrà prevalentemente con mezzi a metano (compreso o liquidi), ibridi a metano e a 0 emissioni, per poi passare, dal 2025, all'acquisto esclusivo di tali mezzi con orientamento a privilegiare progressivamente la tipologia a zero emissioni, in modo che, al 2030, la flotta in esercizio sia completamente rinnovata con mezzi a metano

(compresso o liquidi), ibridi a metano e a 0 emissioni;

Modifica paragrafo 5.9:

- il rinnovo della flotta urbana, in modo da arrivare alla totale eliminazione dei mezzi più inquinanti entro il 2030;
- il rinnovo della flotta extraurbana operante in contesto suburbano (servizio Metrobus) ed extraurbano in modo da avere al 2030 una flotta in esercizio solo a metano (liquido e compresso), ibridi a metano e a 0 emissioni.

Modifica Tabella 0-5

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.10 - FLOTTA



OSSERVAZIONE	N° 383	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Valutare la possibilità, per i futuri acquisti di mezzi del TPL, qualora la sperimentazione in corso dia buoni risultati, di incrementare la dotazione di veicoli a idrogeno o di puntare su ibridi diesel-elettrici.

Deduzioni

Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni, a partire dalle flotte del trasporto pubblico e in dotazione agli Enti fino alle licenze taxi e NCC. Poiché la transizione verso nuove forme di alimentazione dei veicoli si rapporta fortemente con l'evoluzione della tecnologia, sempre per mantenere la coerenza con il Piano Strategico e le sue linee di finanziamento, ma anche per non precludere ai gestori del servizio la possibilità di partecipare a contribuzioni per il rinnovo della flotta, si intende procedere in maniera incrementale al fine di avere, al 2030 flotte totalmente composte da veicoli a basse emissioni per l'extraurbano e a 0 emissioni per l'urbano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.5:

- Dal 2020 il rinnovo del parco dei bus della rete urbana avverrà prevalentemente con mezzi a 0 emissioni (con esclusione totale dei mezzi diesel), per poi passare, dal 2025, all'acquisto esclusivo di mezzi a zero emissioni, in modo che al 2030 la flotta in esercizio sia completamente rinnovata e a zero emissioni;
- Dal 2020 il rinnovo del parco dei bus della rete Metrobus ed extraurbana avverrà prevalentemente con mezzi a metano (compressi o liquidi), ibridi a metano e a 0 emissioni, per poi passare, dal 2025, all'acquisto esclusivo di tali mezzi con orientamento a privilegiare progressivamente la tipologia a zero emissioni, in modo che, al 2030, la flotta in esercizio sia completamente rinnovata con mezzi a metano

(compresso o liquidi), ibridi a metano e a 0 emissioni;

Modifica paragrafo 5.9:

- il rinnovo della flotta urbana, in modo da arrivare alla totale eliminazione dei mezzi più inquinanti entro il 2030;
- il rinnovo della flotta extraurbana operante in contesto suburbano (servizio Metrobus) ed extraurbano in modo da avere al 2030 una flotta in esercizio solo a metano (liquido e compresso), ibridi a metano e a 0 emissioni.

Modifica Tabella 0-5

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.10 - FLOTTA



OSSERVAZIONE	N° 384	Proponente	INDUSTRIA ITALIANA AUTOBUS SPA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------------------------

Contenuto sintetico

Durante l'intervallo temporale di transizione dal 2020 – 2025, venga presa in considerazione anche la possibilità di acquisto, da parte delle aziende di trasporto, di autobus con trazione a metano sia liquido che compresso per le tipologie urbana/suburbana ed extraurbana.

Deduzioni

Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni, a partire dalle flotte del trasporto pubblico e in dotazione agli Enti fino alle licenze taxi e NCC. Poiché la transizione verso nuove forme di alimentazione dei veicoli si rapporta fortemente con l'evoluzione della tecnologia, sempre per mantenere la coerenza con il Piano Strategico e le sue linee di finanziamento, ma anche per non precludere ai gestori del servizio la possibilità di partecipare a contribuzioni per il rinnovo della flotta, si intende procedere in maniera incrementale al fine di avere, al 2030 flotte totalmente composte da veicoli a basse emissioni per l'extraurbano e a 0 emissioni per l'urbano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.5:

- Dal 2020 il rinnovo del parco dei bus della rete urbana avverrà prevalentemente con mezzi a 0 emissioni (con esclusione totale dei mezzi diesel), per poi passare, dal 2025, all'acquisto esclusivo di mezzi a zero emissioni, in modo che al 2030 la flotta in esercizio sia completamente rinnovata e a zero emissioni;
- Dal 2020 il rinnovo del parco dei bus della rete Metrobus ed extraurbana avverrà prevalentemente con mezzi a metano (compressi o liquidi), ibridi a metano e a 0 emissioni, per poi passare, dal 2025, all'acquisto esclusivo di tali mezzi con orientamento a privilegiare progressivamente la tipologia a zero emissioni, in modo che, al 2030, la flotta in esercizio sia completamente rinnovata con mezzi a metano

(compresso o liquidi), ibridi a metano e a 0 emissioni;

Modifica paragrafo 5.9:

- il rinnovo della flotta urbana, in modo da arrivare alla totale eliminazione dei mezzi più inquinanti entro il 2030;
- il rinnovo della flotta extraurbana operante in contesto suburbano (servizio Metrobus) ed extraurbano in modo da avere al 2030 una flotta in esercizio solo a metano (liquido e compresso), ibridi a metano e a 0 emissioni.

Modifica Tabella 0-5

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.10 - FLOTTA



OSSERVAZIONE	N° 385	Proponente	TPER
Contenuto sintetico			
Modificare 3-ultimo bullet e quadro sinottico con " con mezzi elettrici, LNG, o ibridi a metano".			
Deduzioni			
<p>Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni, a partire dalle flotte del trasporto pubblico e in dotazione agli Enti fino alle licenze taxi e NCC. Poiché la transizione verso nuove forme di alimentazione dei veicoli si rapporta fortemente con l'evoluzione della tecnologia, sempre per mantenere la coerenza con il Piano Strategico e le sue linee di finanziamento, ma anche per non precludere ai gestori del servizio la possibilità di partecipare a contribuzioni per il rinnovo della flotta, si intende procedere in maniera incrementale al fine di avere, al 2030 flotte totalmente composte da veicoli a basse emissioni per l'extraurbano e a 0 emissioni per l'urbano.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.6.5:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dal 2020 il rinnovo del parco dei bus della rete urbana avverrà prevalentemente con mezzi a 0 emissioni (con esclusione totale dei mezzi diesel), per poi passare, dal 2025, all'acquisto esclusivo di mezzi a zero emissioni, in modo che al 2030 la flotta in esercizio sia completamente rinnovata e a zero emissioni; • Dal 2020 il rinnovo del parco dei bus della rete Metrobus ed extraurbana avverrà prevalentemente con mezzi a metano (compreso o liquidi), ibridi a metano e a 0 emissioni, per poi passare, dal 2025, all'acquisto esclusivo di tali mezzi con orientamento a privilegiare progressivamente la tipologia a zero emissioni, in modo che, al 2030, la flotta in esercizio sia completamente rinnovata con mezzi a metano (compreso o liquidi), ibridi a metano e a 0 emissioni; 			

Modifica paragrafo 5.9:

- il rinnovo della flotta urbana, in modo da arrivare alla totale eliminazione dei mezzi più inquinanti entro il 2030;
- il rinnovo della flotta extraurbana operante in contesto suburbano (servizio Metrobus) ed extraurbano in modo da avere al 2030 una flotta in esercizio solo a metano (liquido e compresso), ibridi a metano e a 0 emissioni.

Modifica Tabella 0-5

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.10 - FLOTTA



OSSERVAZIONE	N° 386	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Inserire all'interno dello SCENARIO INTERMEDIO (2025) i seguenti interventi per la strategia "AUTOLINEE EXTRAURBANE" e "AUTOLINEE URBANE": 1) tutti i mezzi del TPL prevedano ampi spazi dedicati al trasporto di portatori di handicap.

Deduzioni

Il contributo è accolto poiché già contenuto nel paragrafo 3.2.3, dove il PUMS prevede che "L'adeguamento della dotazione della flotta veicolare TPM dovrà essere completata entro la validità del PUMS per garantire l'accessibilità universale su almeno il 90% dei veicoli in circolazione. ".

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 3.2.3
 L'adeguamento della dotazione della flotta veicolare TPM dovrà essere completata entro la validità del PUMS per garantire l'accessibilità universale su almeno il 90% dei veicoli in circolazione e progressivamente all'intera flotta. I veicoli TPM, con priorità a quelli impiegati sulla rete portante, dovranno essere dotati di pianale ribassato e di apposita pedana estraibile nonché prevedere opportuni spazi dedicati al trasporto disabili e relativi dispositivi (pulsantiera, sistemi di ancoraggio, annunci sonori, etc., come da normativa vigente).

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.10 - FLOTTA



OSSERVAZIONE	N° 387	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Nei bus (e in futuro nei tram) occorre aggiungere all'interno cartelli o sistemi informativi elettronici con indicati il percorso e le fermate (come si trovano nei vagoni della metro).

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi di incremento dell'accessibilità e miglioramento del comfort e delle informazioni di viaggio, non solo sui mezzi ma anche alle fermate TPM, coerentemente con i piani e progetti in corso e programmati inerenti (es. PEBA e PIU-BO).

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.6.5: "Un ulteriore aspetto rilevante per incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico è quello di migliorare il confort di viaggio, non solo relativamente alle dotazioni interne dei mezzi ma anche in termini di reperimento delle informazioni sulle linee, i tracciati, gli orari. Per questo il PUMS prevede che tutti i mezzi del TPL, a partire da quelli a servizio della rete portante, siano attrezzati con opportune dotazioni per indicare percorsi e fermate (monitor, collane di perle, annunci vocali, etc.)".

2.11 Centri di Mobilità

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 388	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Implementazione entro 2022: implementazione Centri di Mobilità di Castel Maggiore, San Giorgio, San Pietro in Casale e Bologna Corticella (Livello I).			
Deduzioni			
Il contributo è accolto in parte poiché la programmazione dell'attuazione delle azioni, definita dalla Tabella 0 - 1, prevede la realizzazione dei Centri di mobilità nelle stazioni SFM con servizio a 15'(Castel Maggiore, San Giorgio, San Pietro in Casale) entro lo scenario intermedio (2025); mentre per Bologna Corticella la realizzazione è prevista entro lo scenario PUMS (2030). Tuttavia, qualora si presentassero opportunità o si verificassero idonee condizioni, l'attuazione potrebbe essere anticipata.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'

<p>OSSERVAZIONE N° 389</p>	<p>Proponente UNIONE VALSAMOGGIA</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>valutare Casalecchio Palasport piuttosto di Casalecchio Garibaldi come Centro di Mobilità</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il contributo non è accolto poiché la stazione Casalecchio Palasport, nonostante la vicinanza ad un polo funzionale (Zona B) di grande rilevanza, attualmente non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità. Inoltre, Casalecchio Garibaldi è la prima stazione appartenente al Passante Urbano. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>NON ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato.</p>	
<p>Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "</p>	
<p>"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'



OSSERVAZIONE	N° 390	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA
Contenuto sintetico			
Valutare Pilastrino piuttosto di Zola Centro come Centro di Mobilità			
Deduzioni			
Il contributo è accolto poiché la stazione Pilastrino possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità, in sostituzione della stazione Zola Centro.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica tavole: 2A, 2A_1, 2B, 2B_1, 2C, 2C_1.			
Modifica in relazione di Piano: Fig. 5 - 1; fig. 5 - 2; fig. 5 - 4; fig. 5- 20; tab. 5 - 25; fig. 5 - 27.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'



OSSERVAZIONE	N° 391	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA
---------------------	---------------	-------------------	-------------------------------

Contenuto sintetico

Verificare reale disponibilità di spazi adeguatezza dotazioni e connessioni ciclo-pedonali rispetto all'aumento della domanda previsto.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e già contenuto nel piano: come sottolineato nel par. 5.7.1, il Centro di Mobilità è pensato in modo tale che "in un raggio di circa 250 metri dalla stazione, devono trovare spazio i servizi di interscambio modale quali: [...] rastrelliere bici e terminal bus, piazzole di ricarica elettrica [...]. Pedoni e ciclisti hanno la priorità rispetto agli altri modi di trasporto". Si rimandano agli strumenti e progetti esecutivi la stima e il dimensionamento delle dotazioni nonché la verifica degli spazi disponibili, poiché il livello di dettaglio richiesto non rientra nei contenuti di un piano strategico come il PUMS.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'



OSSERVAZIONE	N° 392	Proponente	COMUNE	DI
			CASTELMAGGIORE	

Contenuto sintetico

Prevedere postazioni sicure Velopark anche mediante la realizzazione di centri di aggregazione (bar,).

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS che mira ad assicurare un'adeguata fornitura di parcheggi sicuri. Infatti, come sottolineato nel paragrafo 4.4.6.1, "PUMS da l'indirizzo per la realizzazione di adeguate strutture di parcheggio biciclette (tramite velopark o rastrelliere) con omogeneità di distribuzione sul territorio metropolitano, a partire dai seguenti parametri di dotazione da assumere a riferimento:

- velopark: in ogni centro abitato servito da SFM e rete TPM di I livello e comunque uno in ogni centro abitato superiore a 5.000 abitanti;
- rastrelliere: un posto bici ogni 20 abitanti, con distribuzione omogenea sul territorio e presso i principali attrattori urbani. ".

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'



OSSERVAZIONE	N° 393	Proponente	A.MO BOLOGNA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Preoccupazione per trasformazione dei centri di mobilità (in particolare il Terminal Area Fiera) in centri commerciali sovradimensionati.

Deduzioni

Il contributo è pienamente accoglibile poiché il PUMS, nell'Appendice - Qualità urbana, rimarca che i Centri di Mobilità devono essere prima di tutto luoghi in grado di raccordare in unico nodo diverse modalità trasporto, attraverso un una forte identità del luogo e una messa in sicurezza delle aree. In questi luoghi infatti gli utenti devono " [...] trovare il necessario per rendere lo spostamento il più confortevole possibile", attraverso la possibilità di poter scegliere tra diverse modalità di spostamento in luoghi accoglienti (spazi di socialità) che presentano un variegato, ma equilibrato, mix funzionale e di servizi.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'

OSSERVAZIONE	N° 394	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI ANZOLA DELL'EMILIA)
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Valutare Anzola dell'Emilia come CM.

Deduzioni

Il contributo non è accolto poiché la stazione attualmente non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.

Accoglimento

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato. Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina.

"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'



OSSERVAZIONE	N° 395	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Concretizzare con progetti che ne studino l'attrattività per gli investimenti privati.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS poiché già contenuto nel Piano dal momento che i Centri di Mobilità sono definiti quali luoghi che prevedono anche lo sviluppo di "servizi rivolti alla collettività quali: sedi territoriali sovracomunali, negozi, ciclo officine, etc. " (cfr. par. 5.7.1). È opportuno specificare che la progettazione esecutiva dei singoli Centri di Mobilità non è comunque di competenza del presente Piano ma sarà affidata a specifici progetti.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'



OSSERVAZIONE	N° 396	Proponente	PG 15209
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Richiede Centro di Mobilità a Crevalcore.

Deduzioni

Il contributo non è accolto poiché la stazione attualmente non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Integrazione a paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diverse modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato.

Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "

"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'

<p>OSSERVAZIONE N° 397</p>	<p>Proponente UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI CREVALCORE)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Valutare stazione di Crevalcore come CM.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il contributo non è accolto poiché la stazione attualmente non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>NON ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Integrazione a paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato. Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "</p> <p>"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi."</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'


<p>OSSERVAZIONE N° 398</p>	<p>Proponente ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Valutare Crevalcore, Galliera e Molinella come CM.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il contributo non è accolto poiché le stazioni di Crevalcore, Galliera e Molinella attualmente non possiedono i requisiti necessari per poter essere considerate un centro di mobilità. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>NON ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato. Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "</p> <p>"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi "</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'

OSSERVAZIONE	N° 399	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
Aggiungere il Centro di Mobilità a Galliera.			
Deduzioni			
<p>Il contributo non è accolto poiché la stazione attualmente non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato.</p> <p>Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "</p> <p>"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 400	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Inserire Ozzano e altre importanti stazioni come centri di intermodalità.			
Deduzioni			
<p>Il contributo non può essere accolto poiché attualmente la stazione di Ozzano non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità, come ad esempio un servizio ferroviario con cadenza a 15'. Il progetto di rete e servizi del TPM definiti dal PUMS infatti punta a servire la stazione di Ozzano, per la posizione e la distanza rispetto all'abitato e alle principali polarità, con un servizio su gomma di tipo Metrobus, integrato al SFM. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato. Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "</p> <p>"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'

OSSERVAZIONE	N° 401	Proponente	IMA - OZZANO
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Inserire Ozzano come Centro di mobilità non urbano.

Deduzioni

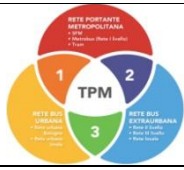
Il contributo non può essere accolto poiché attualmente la stazione di Ozzano non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità, come ad esempio un servizio ferroviario con cadenza a 15'. Il progetto di rete e servizi del TPM definiti dal PUMS infatti punta a servire la stazione di Ozzano, per la posizione e la distanza rispetto all'abitato e alle principali polarità, con un servizio su gomma di tipo Metrobus, integrato al SFM. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diverse modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato. Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "

"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 402	Proponente	IMA - OZZANO
Contenuto sintetico			
Ozzano centro di mobilità con integrazione tra diverse modalità di trasporto pubblico tra cui BRT, bike sharing, navette/shuttle e microtransit.			
Deduzioni			
Il contributo non può essere accolto poiché attualmente la stazione di Ozzano non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità, come ad esempio un servizio ferroviario con cadenza a 15'. Il progetto di rete e servizi del TPM definiti dal PUMS infatti punta a servire la stazione di Ozzano, per la posizione e la distanza rispetto all'abitato e alle principali polarità, con un servizio su gomma di tipo Metrobus, integrato al SFM. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato. Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "</p> <p>"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'

OSSERVAZIONE	N° 403	Proponente	COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA
---------------------	---------------	-------------------	-------------------------------------

Contenuto sintetico

Inserire Ozzano come Centro di mobilità non urbano (o di II livello)

Deduzioni

Il contributo non può essere accolto poiché attualmente la stazione di Ozzano non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità, come ad esempio un servizio ferroviario con cadenza a 15'. Il progetto di rete e servizi del TPM definiti dal PUMS infatti punta a servire la stazione di Ozzano, per la posizione e la distanza rispetto all'abitato e alle principali polarità, con un servizio su gomma di tipo Metrobus, integrato al SFM. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato. Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "

"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'

OSSERVAZIONE	N° 404	Proponente	COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA
---------------------	---------------	-------------------	-------------------------------------

Contenuto sintetico

Ozzano centro di mobilità con integrazione tra diverse modalità di trasporto pubblico tra cui BRT, bike sharing, navette/shuttle e microtransit.

Deduzioni

Il contributo non può essere accolto poiché attualmente la stazione di Ozzano non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità, come ad esempio un servizio ferroviario con cadenza a 15'. Il progetto di rete e servizi del TPM definiti dal PUMS infatti punta a servire la stazione di Ozzano, per la posizione e la distanza rispetto all'abitato e alle principali polarità, con un servizio su gomma di tipo Metrobus, integrato al SFM. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato. Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'



OSSERVAZIONE	N° 405	Proponente	COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA
---------------------	---------------	-------------------	-------------------------------------

Contenuto sintetico

Stazione Ozzano come Centro di Mobilità e conseguente intensificazione del servizio in interscambio con tale stazione.

Deduzioni

Il contributo non può essere accolto poiché attualmente la stazione di Ozzano non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità, come ad esempio un servizio ferroviario con cadenza a 15'. Il progetto di rete e servizi del TPM definiti dal PUMS infatti punta a servire la stazione di Ozzano, per la posizione e la distanza rispetto all'abitato e alle principali polarità, con un servizio su gomma di tipo Metrobus, integrato al SFM. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato.

Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "

"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'

OSSERVAZIONE	N° 406	Proponente	PG 10121
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Inserire Ozzano dell'Emilia tra i Centri di Mobilità.

Deduzioni

Il contributo non può essere accolto poiché attualmente la stazione di Ozzano non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità, come ad esempio un servizio ferroviario con cadenza a 15'. Il progetto di rete e servizi del TPM definiti dal PUMS infatti punta a servire la stazione di Ozzano, per la posizione e la distanza rispetto all'abitato e alle principali polarità, con un servizio su gomma di tipo Metrobus, integrato al SFM. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato.

Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "

"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "

2.12 Stazioni e fermate

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.12 - STAZIONI E FERMATE			
OSSERVAZIONE	N° 407	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Valorizzare le fermate come elementi di arredo urbano dei centri abitati in particolare per le linee BRT.			
Deduzioni			
Il contributo condivide i principi di riconoscibilità del TPM espressi dal piano, anche quale strategia di valorizzazione del servizio e miglioramento dell'accessibilità al sistema. Il PUMS prevederà un progetto di riconoscibilità delle linee e dei mezzi di BRT nonché la riorganizzazione delle sedi stradali e delle fermate; la realizzazione di tali interventi sarà l'occasione di riprogettazione degli spazi e di riqualificazione urbana.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni paragrafo 5.6.6.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.12 - STAZIONI E FERMATE



<p>OSSERVAZIONE N° 408</p>	<p>Proponente UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI SASSO MARCONI)</p>
<p>Contenuto sintetico</p> <p>Qualificazione delle fermate dal punto di vista sia della sicurezza, sia del miglioramento dell'accessibilità pedonale e del comfort di viaggio, per rendere più appetibile e sicuro l'uso del trasporto pubblico.</p>	
<p>Deduzioni</p> <p>Il contributo suggerito è coerente con gli obiettivi del PUMS poiché già contenuto nel Piano (cfr. par. 3.2.3 per quanto riguarda l'accessibilità pedonale ed universale, e par. 5.6.6 per l'attrezzaggio delle fermate extraurbane).</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Integrazioni paragrafo 5.6.6.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.12 - STAZIONI E FERMATE



OSSERVAZIONE	N° 409	Proponente	GRUPPO CONSILIARE DEMOCRATICO E PD PERSICETO
Contenuto sintetico			
Mettere in sicurezza tutte le fermate delle autolinee.			
Deduzioni			
Il contributo suggerito è coerente con gli obiettivi del PUMS poiché già contenuto nel Piano (cfr. par. 3.2.3 per quanto riguarda l'accessibilità pedonale ed universale, e par. 5.6.6 per l'attrezzaggio delle fermate extraurbane).			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni paragrafo 5.6.6.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.12 - STAZIONI E FERDATE



OSSERVAZIONE	N° 410	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Prevedere l'installazione di emettitrici automatiche per favorire la bigliettazione nelle pensiline più importanti.			
Deduzioni			
Si condivide il principio di aumentare l'accessibilità al TPM e ai suoi servizi, tuttavia il contributo non può essere accolto integralmente perché l'installazione di emettitrici verrà valutata in base alla tipologia del sistema di trasporto, all'importanza della fermata (in termini di passeggeri e quantità di servizi), all'evoluzione delle tecnologie e tenendo conto delle politiche ambientalmente sostenibili di dematerializzazione del biglietto. Inoltre, il PUMS si orienta verso la realizzazione di un sistema integrato MaaS a partire dall'introduzione di App dedicate.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.12 - STAZIONI E FERMATE



OSSERVAZIONE	N° 411	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Migliorare la leggibilità dei nomi delle fermate e dei numeri delle linee bus, aumentando la grandezza dei caratteri degli stessi, posti sulle pensiline e sulle palette, e dotandoli di illuminazione.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi di incremento dell'accessibilità e miglioramento del comfort e delle informazioni di viaggio, non solo sui mezzi ma anche alle fermate TPM, coerentemente con i piani e progetti in corso e programmati inerenti (es. PEBA e PIU-BO).

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.8: "Analogamente importante risulta la facilità di accesso alle informazioni sui servizi, prevedendo ove possibile l'installazione di paline a messaggio visivo e sonoro e comunque predisponendo materiali di comunicazione ed informazione più facilmente leggibili e chiari. "

Integrazioni paragrafo 5.6.6.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.12 - STAZIONI E FERMATE



OSSERVAZIONE	N° 412	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Per favorire interscambio e attrattività TPL: Collocare stalli coperti per biciclette nelle immediate vicinanze delle pensiline TPER, non intralciando la mobilità pedonale, privilegiando il più possibile soluzioni su strada.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di favorire l'intermodalità tra la bici ed il trasporto pubblico su gomma anche mediante l'installazione di rastrelliere presso le fermate bus e tram ed attrattori urbani (paragrafo 4.4.6.1) . Tuttavia, la localizzazione e le dotazioni delle rastrelliere, che dovranno garantire la mobilità pedonale, sarà condotta inevitabilmente tenendo conto delle caratteristiche e disponibilità degli spazi e del contesto e della sostenibilità economica dell'intervento, definendo ambiti prioritari di attuazione su tutto il territorio metropolitano.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.5.8: "In ambito urbano riveste un'importante rilevanza l'intermodalità bus/ piedi-bici perciò bisognerà assicurare collegamenti ciclabili e pedonali continui, diretti, illuminati e dotati di attraversamenti sicuri, nonché sarà necessario, ove possibile, prevedere opportuni spazi per la sosta bici, preferibilmente coperti e che non intralcino l'accessibilità pedonale alle fermate. ".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.12 - STAZIONI E FERMATE



<p>OSSERVAZIONE N° 413</p>	<p>Proponente UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI SASSO MARCONI)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Necessita di intervento di messa in sicurezza fermata esistente in Località Stella per evitare rischi per gli utenti in discesa dai mezzi per la presenza di una cunetta.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il contributo è pienamente coerente con gli obiettivi del PUMS di miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza delle fermate e stazioni del TPM, tuttavia, essendo il piano uno strumento strategico di lungo periodo, non entra nel dettaglio dei singoli interventi puntuali urbani ma ne terrà conto, rimandandoli alle successive fasi di progettazione degli interventi stessi.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>NON DI COMPETENZA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Non comporta modifiche.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.12 - STAZIONI E FERMATE



OSSERVAZIONE	N° 414	Proponente	IMA - OZZANO
Contenuto sintetico			
Comune di Ozzano Emilia venga considerato polo attrattore.			
Deduzioni			
La richiesta è già contenuta nel piano perché per il Comune di Ozzano sono già indicati i seguenti poli attrattori (così come indicati nelle legende delle tavole): polo produttivo sovracomunale e università.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.12 - STAZIONI E FERMATE



OSSERVAZIONE	N° 415	Proponente	COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA
Contenuto sintetico			
Comune di Ozzano Emilia venga considerato polo attrattore.			
Deduzioni			
La richiesta è già contenuta nel piano perché per il Comune di Ozzano sono già indicati i seguenti poli attrattori (così come indicati nelle legende delle tavole): polo produttivo sovracomunale e università.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO


ARGOMENTO 2.12 - STAZIONI E FERMATE





OSSERVAZIONE	N° 416	Proponente	COMUNE DI IMOLA
Contenuto sintetico			
Indicare come polo attrattore anche il polo universitario Imola.			
Deduzioni			
Il contributo è accolto poiché Palazzo Vespignani è sede didattica imolese dell'Università di Bologna.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica tavola 2A, 2B, 2C.			

3 BICIANI METROPOLITANO


SEZIONE 3 - BICIANI METROPOLITANO					
OSSERVAZIONE	N° 417	Proponente	RER	RENO	PO
			VOLANO		
Contenuto sintetico					
<p>Si pone l'attenzione sulle Ciclovie: BO_FE (ER21); Ciclovie del Reno (ER19) e quella del Samoggia, condivisione interventi pianificatori relativi a percorsi ciclabili lungo i corsi d'acqua con interessamento argini/golene con l'autorità idraulica necessità di loro autorizzazione anche per fasi successive di progettazione-realizzazione-gestione, possibili accordi/convenzioni/protocolli per regolare i rapporti fra l'autorità idraulica ed il soggetto gestore dei percorsi ciclabili.</p>					
Deduzioni					
<p>L'osservazione risulta essere non declinabile al livello strategico del PUMS. Tuttavia, in accordo con la Legge 2 dell'11 gennaio 2018 (art 4) che cita il ruolo strategico anche degli ambiti fluviali nell'individuazione della rete ciclabile nazionale e con le Linee Guida della Regione Emilia-Romagna, che ne dettagliano il tipo di fondo preferibile si condivide la necessità di definire in maniera coordinata il processo di programmazione e attuazione anche mediante possibili accordi/convenzioni/protocolli.</p>					
Accoglimento		NON DI COMPETENZA			
Modifica eventuale al Piano					
<p>Integrazioni testo paragrafo 4.4.4 "Criteri di buona progettazione" (ex "Proposta di abaco delle soluzioni")</p> <p>sostituzione Allegato 3.</p>					

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 418	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
I percorsi ciclabili che verranno realizzati dovranno essere da subito completi per garantirne l'immediata percorribilità sia per quanto concerne la rete urbana che metropolitana per la mobilità quotidiana.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come contenuto nel paragrafo 4.4.5, la continuità dei percorsi è una degli elementi cardine per lo sviluppo della rete del Biciplan e le scelte progettuali dovranno operare nella direzione di garantire il più possibile l'immediata percorribilità e omogeneità dei tracciati; avendo però presente che i vincoli di natura finanziaria o attuativa potrebbero, in alcune situazioni, non consentirne la piena applicabilità.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 4.3:			
<ul style="list-style-type: none"> • la continuità, da intendere come elemento che condiziona la scelta progettuale non tanto del tracciato, quanto della soluzione tecnica da adottare per garantire sempre omogenee condizioni di sicurezza e comfort su tutto l'itinerario, anche a favore di una sua immediata percorribilità; 			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 419	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
La larghezza delle ciclovie deve essere adeguata al passaggio comodo di una bici se monodirezionale e di due se bidirezionale.			
Deduzioni			
Si condivide pienamente l'osservazione e si ritiene utile e opportuno indicare nella relazione di Piano uno standard dimensionale minimo in particolare per la rete cicloturistica che non scenda al di sotto dei 3 metri.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni testo paragrafo 4.4.4 "Criteri di buona progettazione" (ex "Proposta di abaco delle soluzioni")			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 420	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
Limitare le ciclopedonali solo a itinerari poco frequentati per ridurre i contrasti fra pedoni e ciclisti.			
Deduzioni			
Il contributo si basa su un principio di separazione ciclisti/pedoni del tutto condivisibile per le nuove realizzazioni, laddove il contesto lo consenta. Per quanto riguarda il tipo di soluzione da applicare ai percorsi ciclabili, questi devono essere declinati a seconda dei contesti attraversati (es: urbano, extraurbano). Si ritiene che la sede propria non sia sempre la soluzione preferibile.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 421	Proponente	COMUNE DI CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
In tutta la Città metropolitana prevedere revisione ed adeguamento sistematico della segnaletica degli attraversamenti tra ciclabili dando continuità e rendendoli a tutti gli effetti ciclopedonali.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel par. 4.4.5, "La progettazione degli itinerari ciclabili (con particolare attenzione alle intersezioni) si deve basare pertanto su alcuni criteri fondamentali: la continuità dei percorsi ciclabili, [...] piste in sede propria e separate da cordoli o da altri elementi, [...] dare continuità e sicurezza ai percorsi ciclabili (e.g.: doppio senso ciclabile, uso ciclabile delle banchine, linee di arresto avanzate per le biciclette davanti agli altri veicoli, uso ciclabile delle corsie riservate al trasporto pubblico) [...], la moderazione del traffico e il ricorso allo spazio condiviso [...], corsie ciclabili monodirezionali su carreggiata [...], la riconoscibilità dello spazio pubblico ciclabile [...], l'eliminazione di assetti stradali "ostili" [...], l'eliminazione delle criticità nei punti singolari [...], l'introduzione di soluzioni progettuali ad hoc in corrispondenza dei punti di conflitto tra diverse correnti veicolari."			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 422	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
I percorsi ciclabili che verranno realizzati dovranno essere da subito completi per garantirne l'immediata riconoscibilità sia per quanto concerne la rete urbana che metropolitana per la mobilità quotidiana			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel par. 4.4.7.6, "La conoscenza della rete per la mobilità ciclistica da parte degli utenti, sia per cicloturismo che per la mobilità quotidiana, è una condizione fondamentale al fine di massimizzarne l'uso [...]. Il PUMS promuove pertanto la creazione di una segnaletica omogenea sull'intero territorio metropolitano [...]. Alla segnaletica verrà agganciata la relativa cartografia, con produzione di mappe online [...] e cartacee, queste ultime organizzate sia per quadranti o aree territoriali che per assi. "			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 423	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
È fondamentale la riconoscibilità dei percorsi, garantita da cartelli e segnaletica adeguati e la loro messa in sicurezza nei punti più trafficati.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel par. 4.4.7.6, "La conoscenza della rete per la mobilità ciclistica da parte degli utenti, sia per cicloturismo che per la mobilità quotidiana, è una condizione fondamentale al fine di massimizzarne l'uso [...]. Il PUMS promuove pertanto la creazione di una segnaletica omogenea sull'intero territorio metropolitano [...]. Alla segnaletica verrà agganciata la relativa cartografia, con produzione di mappe online [...] e cartacee, queste ultime organizzate sia per quadranti o aree territoriali che per assi. ".			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 424		
Contenuto sintetico			
Predisporre a livello metropolitano di un piano di segnalamento dedicato alle ciclabili.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel par. 4.4.7.6, "La conoscenza della rete per la mobilità ciclistica da parte degli utenti, sia per cicloturismo che per la mobilità quotidiana, è una condizione fondamentale al fine di massimizzarne l'uso [...]. Il PUMS promuove pertanto la creazione di una segnaletica omogenea sull'intero territorio metropolitano [...]. Alla segnaletica verrà agganciata la relativa cartografia, con produzione di mappe online [...] e cartacee, queste ultime organizzate sia per quadranti o aree territoriali che per assi. ".			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 425	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Dare riconoscibilità agli itinerari ciclabili (con numerazione, denominazione, segnaletiche, etc.), anche per favorirne l'attrattività.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel par. 4.4.7.6, "La conoscenza della rete per la mobilità ciclistica da parte degli utenti, sia per cicloturismo che per la mobilità quotidiana, è una condizione fondamentale al fine di massimizzarne l'uso [...]. Il PUMS promuove pertanto la creazione di una segnaletica omogenea sull'intero territorio metropolitano [...]. Alla segnaletica verrà agganciata la relativa cartografia, con produzione di mappe online [...] e cartacee, queste ultime organizzate sia per quadranti o aree territoriali che per assi. ".			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 426	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI ZOLA PREDOSA)
Contenuto sintetico			
Definire percorsi ad alta ciclabilità entro il 2025 in grado di connettere i capoluoghi dei Comuni confinanti con Bologna, attraverso connessioni radiali e circolari compatibilmente con le risorse disponibili			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con l'impostazione strategica del Biciplan metropolitano e con la sua rete di previsione. Durante la fase di attuazione si definiranno i collegamenti radiali e trasversali a partire dalla rete strategica da realizzarsi entro lo scenario di Piano (2030).			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 427	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA
Contenuto sintetico			
Ciclovía Sant' Agata Bolognese – Crevalcore: riteniamo sia strategica in particolare per gli spostamenti casa- lavoro, ad oggi non esiste un collegamento ciclabile che permetta gli spostamenti dei residenti del Comune di Crevalcore e frazioni verso l'area artigianale di S. Agata Bolognese, dove è collocata la Lamborghini, azienda in forte espansione.			
Deduzioni			
L'osservazione si accoglie, trasformando in strategico il tratto integrativo Crevalcore - Sant'Agata Bolognese.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
TAV 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 428		
Contenuto sintetico			
Trasversale Crevalcore- Baricella è molto simile al percorso individuato dal Biciplan di Terre d'Acqua nel tratto di collegamento tra Crevalcore e S.M. Decima; uniformare i percorsi.			
Deduzioni			
L'osservazione si ritiene accolta, perché il tratto Crevalcore - san Matteo della Decima è già coincidente con il Biciplan Terre Acqua.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 429	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA
Contenuto sintetico			
<p>Trasversale S.M. Decima - S.G. Persiceto: questa arteria individuata su una parte del vecchio tracciato della linea ferroviaria (ex Veneta) viene ritenuta strategica perché permetterebbe di collegare una frazione di 6.000 abitanti (S.M. Decima) con il Capoluogo (S.G. Persiceto), altrimenti la Frazione in oggetto non avrebbe altro tipo di collegamento.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione si ritiene accolta, prevedendo il tratto in oggetto nella rete integrativa; in merito al tracciato sul sedime della ex Veneta si evidenzia come diverse aree dell'ex ferrovia siano state cedute a terzi.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 430	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SANT'AGATA BOLOGNESE)
Contenuto sintetico			
Realizzazione del collegamento fra la frazione di Crocetta e la ciclovia sul vecchio rilevato ferroviario VR-BO in fase di progettazione.			
Deduzioni			
Pur ritenendo pertinente l'osservazione e condividendone il contenuto, auspicando un collegamento tra la frazione Crocetta e la ciclovia sul vecchio rilevato, si ritiene che il percorso richiesto sia ascrivibile alla rete di livello comunale; pertanto la richiesta può confluire nella pianificazione e programmazione delle opere di rilievo locale.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 431	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SANT'AGATA BOLOGNESE)
Contenuto sintetico			
<p>Strategia "A piedi e in bici", realizzazione di collegamenti ciclopedonali fra il capoluogo di Sant'Agata Bolognese ed il capoluogo di San Giovanni in Persiceto (Stazione FFS), sia in sede propria lungo l'asse della SP 255 che in sede promiscua ciclabile e veicolare) lungo l'asse della via Montirone (collegamento zone industriali sud) al fine di favorire un'alternativa all'uso dei veicoli con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica (museo Lamborghini).</p>			
Deduzioni			
<p>Il tracciato su via Montirone è già previsto, conformemente al Biciplan Terre d'Acqua, anche in considerazione della maggiore fattibilità; pertanto l'eventuale realizzazione di un ulteriore collegamento fra i due capoluoghi lungo la SP 255 si ritiene non accoglibile.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 432	Proponente	UNIONE TERRE DI PIANURA
Contenuto sintetico			
Richiesta potenziamento percorso ciclabile a margine della SS 64 Porrettana dal confine con la Provincia di Ferrara sino al centro di Bologna.			
Deduzioni			
L'osservazione si accoglie parzialmente, aggiungendo il tratto Lovoletto - Ca' de Fabbri al percorso integrativo.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
TAV 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO



OSSERVAZIONE	N° 433	Proponente	UNIONE TERRE DI PIANURA
---------------------	---------------	-------------------	------------------------------------

Contenuto sintetico

Inserire connessione rete ciclabile tra Granarolo-Quarto-FICO apparentemente saltata.

Deduzioni

Si accoglie l'osservazione, in quanto già contenuta negli elaborati della rete ciclabile.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.


SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 434	Proponente	UNIONE TERRE DI PIANURA
Contenuto sintetico			
<p>Nella cartografia Tav 1 A – BICIPLAN METROPOLITANO, per la rete ciclabile per la mobilità quotidiana “Rete strategica” da finanziare si propone lo spostamento dalla strada provinciale SP47 alla via Altedo, di collegamento tra Baricella ed Altedo, sul vecchio tracciato del tram di proprietà della Città Metropolitana e recuperabile a tale scopo.</p>			
Deduzioni			
L'osservazione si accoglie.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
TAV 1A.			


SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 435	Proponente	UNIONE TERRE DI PIANURA
Contenuto sintetico			
<p>Nella cartografia Tav 1 A – BICIPLAN METROPOLITANO, la rete ciclabile per la mobilità quotidiana la “Rete integrativa” esistente (linea continua verde) lungo la SP5 tra Baricella e San Gabriele dovrà essere sostituita con la linea verde con tratteggio nero (in corso di realizzazione) in quanto da modificare essendo ad un solo senso di marcia.</p>			
Deduzioni			
L'osservazione si accoglie.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Tavola 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 436	Proponente	COMUNE DI CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede di inserire come priorità di intervento entro il 2022:</p> <p>Pista ciclabile 6 (Bologna-Galliera) per miglior utilizzo dovrebbe essere aggiunto il ponte ciclopedonale per l'attraversamento sottopasso via di Vittorio, anche in vista della migliore integrazione con l'abitato di Primo Maggio.</p>			
Deduzioni			
<p>Pur ritenendo pertinente l'osservazione e condividendone il contenuto, auspicando un approfondimento progettuale della ciclabile Galliera, si ritiene che tale richiesta sia ascrivibile ai necessari approfondimenti progettuali delle opere d'arte e non al livello pianificatorio rivestito dal PUMS.</p>			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 437		
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede di inserire come priorità di intervento entro il 2022: Pista ciclabile A (Trebbo-Stazione di Corticella – Castenaso);</p>			
Deduzioni			
<p>Il tratto richiesto è già contenuto nella rete ciclabile prevista dal Biciplan, tuttavia le specifiche priorità di intervento verranno individuate in fase di attuazione del PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 438	Proponente	COMUNE DI CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede di inserire come priorità di intervento entro il 2022:</p> <p>Pista ciclabile B (Castel Maggiore - Medicina), coi seguenti accorgimenti:</p> <p>a.) Tratto Castel Maggiore Sabbiuo ad oggi particolarmente pericoloso e disagiata. La realizzazione di tale tratto permetterebbe la messa in sicurezza di tale percorso, incentivando i residenti a recarsi in paese e alla stazione del treno (Centro di mobilità) con il velocipede, in un'ottica generale di favorire il raccordo delle frazioni e anche della "città diffusa" che già è esistente con le "linee di forza" della mobilità metropolitana.</p>			
Deduzioni			
<p>Il tratto richiesto è già contenuto nella rete ciclabile prevista dal Biciplan, tuttavia le specifiche priorità di intervento verranno individuate in fase di attuazione del PUMS.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 439	Proponente	COMUNE DI CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede di inserire come priorità di intervento entro il 2022:</p> <p>Pista ciclabile B (Castel Maggiore - Medicina), coi seguenti accorgimenti:</p> <p>b.) dovrà prevedere anche la realizzazione della pista ciclabile dedicata sopra l'autostrada A-13, il PUMS deve pertanto dettare la condizione che qualsiasi opera di modifica del cavalcavia, ivi compresi gli interventi previsti per l'allargamento dell'autostrada A13, preveda tale collegamento.</p>			
Deduzioni			
<p>Pur condividendo il contenuto dell'osservazione e auspicando quanto prima la realizzazione di sovrappassi ciclabili, in particolare di quello sul tratto citato, si ritiene che la richiesta non sia ascrivibile alla competenza del PUMS, dovendo necessariamente confluire nella pianificazione e programmazione delle opere di rilievo statale e dei relativi accordi con ASPI. Si ritiene quindi necessario esplicitare nel Piano la condizione che qualsiasi modifica ai cavalcavia che interessano la rete ciclabile del Biciplan (compresi interventi allargamento autostrade) imponga comunque la realizzazione del collegamento ciclabile.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Qualsiasi modifica ai cavalcavia che interessano la rete ciclabile del Biciplan (compresi interventi allargamento della rete autostradale) deve prevedere la realizzazione del collegamento ciclabile.</p>			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 440	Proponente	PG 6862
Contenuto sintetico			
<p>Si fa riferimento alle presentazioni del PUMS: proposta di variazione della Ciclabile Calderara/Castenaso distante dal percorso Il interno alla tg. Sostituirlo con Castenaso/Dozza/Corticella/Rosario/Golena san Vitale/Lippo/Calderara usando Ex metanodotto Snam esistente.</p>			
Deduzioni			
<p>Il contributo proposto non è accoglibile poiché il percorso individuato nella tavola della mobilità quotidiana del PUMS, ha valenza strategica rispetto a quello suggerito che, pertanto, non viene sostituito.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 441	Proponente	COMUNE DI SALA BOLOGNESE
Contenuto sintetico			
Inserire la ciclabile esistente tra Sala - Padulle e Bagno di Piano (parziale) tra la rete strategica per non tagliare fuori Padulle.			
Deduzioni			
Si accoglie l'osservazione trasformando in strategico il tratto integrativo Sala Bolognese - Castello D'Argile.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Tavola 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 442	Proponente	COMUNE DI SALA BOLOGNESE
Contenuto sintetico			
<p>Andrebbe prevista la realizzazione della congiunzione Padulle - San Biagio nel tratto in uscita dall'abitato di Padulle che conduce a Bagno di Piano sfruttando lo spazio esistente margine della SP18 e la manutenzione del fondo stradale del medesimo tratto di ciclabile, di proprietà della Città Metropolitana; prevedere la realizzazione del tratto mancante sulla SP18; prevedere manutenzione della ciclabile sulla SP18 appartenente alla CM.</p>			
Deduzioni			
<p>Si accoglie parzialmente l'osservazione, trasformando in strategico il tratto integrativo Sala Bolognese - Castello D'Argile, prevedendo quindi il collegamento Padulle Bagno di Piano nella rete strategica; le modalità attuative e manutentive non competono al livello pianificatorio del PUMS.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Tavola 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 443	Proponente	COMUNE DI SALA BOLOGNESE
Contenuto sintetico			
<p>Inserire ciclabile tra stazione e zona industriale di Osteria Nuova, coerentemente a quanto previsto nell'ambito della programmazione delle opere compensative APEA di cui all'Accordo territoriale per gli ambiti produttivi sovracomunali dell'associazione Terre d'acqua approvato con DCC n. 45 del 8/06/2005.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione si accoglie, inserendo il tratto richiesto come tracciato integrativo, proseguendo in tal modo anche la trasversale A fino a Osteria Nuova, coordinandone l'attuazione con l'intermedia di pianura.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Tavola 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 444	Proponente	COMUNE DI SALA BOLOGNESE
Contenuto sintetico			
<p>Inserire siti intercettati dal progetto del bando periferie, lungo la Ciclovía del Reno. Rivalutare progetto di Ciclovía del Reno per connetterlo a Ciclovía Sole c/o stazione Osteria Nuova. Assegnare quindi alla fermata SFM Osteria Nuova ruolo di nodo di interscambio modale (nodo di incrocio tra due ciclovie turistiche di grande importanza)</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione si accoglie parzialmente, essendo stati inseriti i tratti del bando periferie quale rete strategica finanziata. La richiesta di rivalutazione della Ciclovía Reno per riconnetterla alla Ciclovía del Sole presso la stazione Osteria Nuova non è accoglibile in quanto tale collegamento può essere ricompreso in un percorso di valorizzazione territoriale, attualmente però non trattato dal PUMS, che individua solo i principali itinerari cicloturistici.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 445	Proponente	COMUNE DI SAN GIORGIO DI PIANO
Contenuto sintetico			
Realizzazione percorso ciclopedonale in via Selvatico e via Argelato, e fino a via Codini.			
Deduzioni			
Pur ritenendo pertinente l'osservazione e condividendone il contenuto, auspicando un ulteriore collegamento fra Argelato e San Giorgio di Piano, si ritiene che il percorso richiesto sia ascrivibile alla rete di livello comunale; pertanto la richiesta può confluire nella pianificazione e programmazione delle opere di rilievo locale.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO



OSSERVAZIONE	N° 446	Proponente	PG 15206
Contenuto sintetico			
Ribadisce l'importanza del collegamento ciclabile Castenaso-Via Bargello-CAAB.			
Deduzioni			
Si accoglie l'osservazione, in quanto il collegamento è già contenuto negli elaborati della rete ciclabile.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO



OSSERVAZIONE	N° 447	Proponente	PG 15235
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Proposta collegamento ciclabile Le Budrie S. Giovanni, da realizzare lungo il lato sinistro di Via delle Budrie in coerenza con l'intervento proposto nell'osservazione 1 Grande Rete Via delle Budrie SP2). Per bypassare la rotonda occorre un tunnel sotto la bretella che collegherebbe la nuova via Bassa con la tangenziale, per arrivare a San Giovanni in Persiceto.

Deduzioni

Il PUMS in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità, con particolare riguardo ad interventi per la mobilità attiva (pedoni e ciclisti), tra cui l'identificazione di adeguati percorsi ciclabili sicuri e diretti sugli assi che a seguito di nuove realizzazioni o varianti si decongestioneranno dando spazio per forme di mobilità sostenibile. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento di pedoni e ciclisti in sicurezza, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento. Si rimanda alla progettazione di dettaglio non di competenza del PUMS la scelta delle soluzioni più idonee ed economicamente sostenibili per un adeguato collegamento ciclabile.

Accoglimento	NON DI COMPETENZA
---------------------	--------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 448	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI MONTE SAN PIETRO)
Contenuto sintetico			
<p>Si sta ultimando il progetto di ciclo-pedonalità del tratto Colombara-Pilastrino; inoltre è in previsione lo studio di fattibilità per il prolungamento del suddetto percorso fino alla Località Badia: risulta pertanto necessario inserire il prolungamento nella cartografia "rete ciclabile per la mobilità quotidiana", come da foto aerea allegata. Si sottolinea l'importanza di recepire tale progetto nel Biciplan in quanto linea di collegamento su un asse prioritario per gli spostamenti alternativi verso la città.</p>			
Deduzioni			
L'osservazione si ritiene accolta, essendo il percorso Colombarola-Pilastrino-Badia già previsto.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 449	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI MONTE SAN PIETRO)
Contenuto sintetico			
<p>È intenzione dell'Amministrazione realizzare anche il collegamento ciclo-pedonale di connessione tra la direttrice del Torrente Landa e quella del Torrente Lavino, nello specifico tra il nucleo denominato "I Tigli" e l'agglomerato "I Portoni". Si sottolinea la richiesta di recepire tale progetto nel Biciplan, perché andrà a confluire nel tratto principale per raggiungere Pilastrino di Zola intercettando due grandi insediamenti residenziali.</p>			
Deduzioni			
<p>Pur ritenendo pertinente l'osservazione e condividendone il contenuto, auspicando un ulteriore collegamento fra i nuclei abitati, si ritiene che il percorso richiesto sia ascrivibile alla rete di livello comunale; pertanto la richiesta può confluire nella pianificazione e programmazione delle opere di rilievo locale.</p>			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO



OSSERVAZIONE	N° 450	Proponente	COMUNE DI IMOLA
---------------------	---------------	-------------------	------------------------

Contenuto sintetico

Si chiede di riportare come percorso della rete strategica denominato “12 – Santerno (Castel del Rio – Mordano)” il tracciato del progetto definitivo dell’Asse ciclabile metropolitano Valsanterno approvato con deliberazione C.C. n. 183 del 21/12/2017, che beneficia del finanziamento cd. “Bando periferie”.


Deduzioni

L'osservazione si accoglie.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Tavola 1A.

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 451	Proponente	COMUNE DI IMOLA
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede di precisare che l'indicazione del telaio portante indicato nella Tavola 1A con la sigla "PGTU" è da considerarsi di massima e integrabile con le previsioni di maggior dettaglio del PGTU stesso del Comune di Imola senza necessità di variante al PUMS. Si segnala che i percorsi della rete strategica denominati PGTU Imola non riportano alcuni tratti di rete ciclabile di progetto che risultano invece presenti nel PGTU approvato; al contrario sono invece riportati alcuni tratti non presenti nel PGTU (via Selice a nord dell'autostrada).</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione si accoglie. Si ribadisce che i tracciati indicati dal PUMS sono quelli di valenza strategica metropolitana, pertanto, nel corso del tempo, i Comuni possono variare la rete del tracciato locale senza che questo comporti la variazione dei documenti del PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Tavola 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO




OSSERVAZIONE	N° 452	Proponente	COMUNE DI IMOLA
Contenuto sintetico			
Si chiede di modificare il tratto di ciclabile indicato “da finanziare” lungo via Selice fino a via Lasie come esistente in quanto già realizzato.			
Deduzioni			
L'osservazione si accoglie in quanto errore materiale.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Tavola 1A.			

SEZIONE 3 - BICIAN METROPOLITANO



OSSERVAZIONE	N° 453	Proponente	PG 12166
Contenuto sintetico			
Connettere la Frazione di Padulle con la Rete strategica percorso D.			
Deduzioni			
Si accoglie l'osservazione trasformando in strategico il tratto integrativo Sala Bolognese - Castello D'Argile.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Tavola 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 454	Proponente	PG 12166
Contenuto sintetico			
<p>Si richiede la valutazione della predisposizione di un idoneo collegamento in sicurezza tra l'area produttiva e la stazione ferroviaria che si possa integrare correttamente con le altre infrastrutture e località popolate presenti a breve distanza (Calderara di Reno e Longara). Tale esclusione, infatti, appare in palese contrasto con quanto dichiarato e definito nelle premesse del PUMS per la mobilità ciclabile che riserva grande attenzione al collegamento tra stazioni SFM e le zone industriali. Connettere area industriale di Osteria Nuova - Via Stelloni con la stazione di Bargellino.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione si accoglie, inserendo il tratto proposto come tracciato integrativo; si chiarisce inoltre, per completezza d'informazione, che nella definizione del percorso della Persicetana (che nel tratto in esame ricalca la Ciclovía del Sole) hanno influito le opportunità di finanziamento in essere e le incertezze sulla tempistica della realizzazione della Intermedia di Pianura, cui si dovrebbe affiancare la pista ciclabile di via Stelloni.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Tavola 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 455		
Contenuto sintetico			
Collegamento tra Ciclovía 3 Bologna-Ferrara lungo Navile e Ciclovía 11 della Seta all'altezza della Via Canali e Crociali (può coincidere con un tratto della Ciclovía 7 Di Mezzo).			
Deduzioni			
L'osservazione si accoglie, prevedendo il tratto richiesto nella rete integrativa con contestuale eliminazione del tratto di rete integrativa posto appena più a nord nelle tavole adottate.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Tavola 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 456		
Contenuto sintetico			
Recepire nel PUMS tratto ciclabile tra Fabbriera e Saletto.			
Deduzioni			
L'osservazione si accoglie, introducendo il tratto Fabbriera-Saletto nella rete integrativa.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Tavola 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 457	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
Collegamento tra la frazione di Santa Maria in Duno e Castagnolo Minore lungo la Via Santa Maria in Duno (percorso di progetto della fascia boscata previsto nel RUE) e da Castagnolo Minore lungo via Ringhiera fino al ricongiungimento alla Viabilità ciclabile lungo il Navile (tratto già finanziato).			
Deduzioni			
L'osservazione si accoglie, prevedendo il tratto richiesto nella rete integrativa.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Tavola 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO



OSSERVAZIONE

N° 458

Proponente

PG 12166

Contenuto sintetico

Le due ciclovie del Reno e del Samoggia pare escludano interamente il territorio di Sala Bolognese, pur sfiorandolo. In particolar modo la ciclovia del Samoggia si sviluppa lungo l'arginatura sinistra del torrente impedendo fisicamente l'accesso diretto al territorio di Sala Bolognese; vengono totalmente esclusi: la Basilica Romanica di Sala, l'area di riequilibrio ecologico Dosolo di Padulle e gli impianti di ingegneria idraulica siti in prossimità di Bagno di Piano. Chiarimento sull'esclusione di Sala Bolognese dagli itinerari cicloturistici, richiesta inserimento in quello della Ciclovia Val Samoggia + interscambio modale Osteria Nuova SFM, ove transita anche la Ciclovia del Sole.

Deduzioni


Sala Bolognese è attraversata dalla rete degli itinerari cicloturistici, in particolare dalla Ciclovia del Sole, dalla Ciclovia Reno, oltre ad essere lambita sul confine ovest dalla Ciclovia Samoggia; pur ritenendo pertinente e condividendo il contenuto dell'osservazione relativa al collegamento ciclo escursionistico del Samoggia con le aree di pregio del territorio di Sala, si ritiene che esso possa ricomprendersi in un itinerario di valorizzazione territoriale, attualmente però non trattato dal PUMS, che individua solo i principali itinerari cicloturistici. E inoltre garantita l'intermodalità della Ciclovia del Sole con la stazione Osteria Nuova.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano


Non comporta modifiche.


SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 459	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
Il tratto di pista ciclabile Funo-Castagnolo Minore-Interporto deve essere riportato nella cartografia come viabilità ciclabile finanziata in quanto risulta mancante.			
Deduzioni			
L'osservazione si accoglie, prevedendo il tratto richiesto nella rete integrativa.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Tavola 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 460	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
Viabilità ciclabile integrativa lungo Via Vietta dal capoluogo a via Bassa degli Albanelli.			
Deduzioni			
Pur ritenendo pertinente l'osservazione e condividendone il contenuto, questo percorso non può essere ricompreso nella rete integrativa casa-lavoro, ma in un itinerario di valorizzazione territoriale, attualmente però non trattato dal PUMS, che individua solo i principali itinerari cicloturistici.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			


SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 461	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
<p>Modificare il percorso del tratto di rete integrativa tra Argelato e Stiatice. Si ritiene più economico e funzionale, anziché percorrere via Centese verso Stiatice, percorrere via Stiatice, partendo dalla ciclabile sulla SP Centese fino a via dei Giudei (Zone industriali), collegando Argelato, la popolata frazione di Stiatice e le diverse aree produttive dei due comuni.</p>			
Deduzioni			
L'osservazione si accoglie, prevedendo il tratto richiesto nella rete integrativa.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Tavola 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 462	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
<p>Inserire tratto di rete integrativa da Venazzano, proseguendo in adiacenza a Via Mascarino, quindi via Selvatico (fino a ciclabile Centese e Via Argelato, collegando le Zone industriali e i capoluoghi), via Codini (fino a futura ciclabile SP Galliera – Zone artigianali e centro abitato di San Giorgio di P. con presenza SFM e BUS).</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione si accoglie parzialmente, aggiungendo alla rete integrativa il tratto che collega Venazzano a via Mascarino fin a via Galliera. La pista lungo via Selvatico può essere assorbita dalla rete comunale.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Tavola 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 463	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
<p>Inserire percorso rete integrativa da San Giorgio di Piano, SP Galliera (futura Ciclabile) – Cinquanta - Rubizzano e collegamento Cinquanta con tratto che va a S. Maria in Duno (fino a Ciclabile S. Giorgio-Bentivoglio). Questo tratto risulta utile anche a percorsi cicloturistici (Cinquanta Risaia ex discarica – La Rizza - Casone Partigiano) anche per la presenza della fermata SFM.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione si accoglie parzialmente, prevedendo il collegamento della frazione Cinquanta e della frazione Rubizzano alla Ciclabile Galliera con innesti trasversali. Invece il collegamento Cinquanta- S. Maria in Duno e il collegamento Rubizzano-Cinquanta sono da ascrivere a una rete di livello locale. Pur ritenendo pertinente e condividendo il contenuto del collegamento ciclo escursionistico Cinquanta Risaia ex discarica - La Rizza - Casone Partigiano, si ritiene che esso non possa ricomprendersi nella rete integrativa casa-lavoro, ma in un itinerario di valorizzazione territoriale, attualmente però non trattato dal PUMS, che individua solo i principali itinerari cicloturistici.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Tavola 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 464	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
Si propone l'inserimento del tratto che beneficia di ciclabili esistenti e future, permettendo il collegamento trasversale tra Malacappa e l'Oasi la Rizza e quindi dei percorsi 4 e 7, con possibilità di raggiungere la vicina fermata SFM e Bus di San Giorgio di Piano.			
Deduzioni			
Pur ritenendo pertinente l'osservazione e condividendone il contenuto, questo percorso non può essere ricompreso nella rete integrativa casa-lavoro, ma in un itinerario di valorizzazione territoriale, attualmente però non trattato dal PUMS, che individua solo i principali itinerari cicloturistici.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 465	Proponente	PG 12170
Contenuto sintetico			
Richiesta realizzazione percorso ciclopedonale in Via Selvatico e Via Argelato per collegare S. Giorgio e Argelato con estensione a nord a servizio della nuova area d'espansione urbanistica.			
Deduzioni			
Pur ritenendo pertinente l'osservazione e condividendone il contenuto, auspicando un ulteriore collegamento fra Argelato e San Giorgio di Piano, si ritiene che il percorso richiesto sia ascrivibile alla rete di livello comunale; pertanto la richiesta può confluire nella pianificazione e programmazione delle opere di rilievo locale.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 466	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Pista ciclabile 6 - Prioritaria - aggiungere il Ponte ciclopedonale per l'attraversamento sottopasso via Di Vittorio.			
Deduzioni			
Pur condividendo il contenuto dell'osservazione, auspicando un approfondimento progettuale della ciclabile Galliera, si ritiene che tale richiesta sia ascrivibile ai necessari approfondimenti progettuali delle opere d'arte e non al livello pianificatorio rivestito dal PUMS.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 467	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Pista ciclabile 6 - connessione con Viale Europa, Via Frabaccia, Via Ronco fino a Via Muraglia e successivamente alla ciclabile Trebbo - Stazione di Corticella.			
Deduzioni			
Pur ritenendo pertinente l'osservazione e condividendone il contenuto, auspicando sempre maggiori collegamenti nei centri urbani, precisando che il PUMS individua l'asse strategico, già finanziato, sulla via Galliera, si ritiene che il sistema di connessione richiesto sia ascrivibile alla rete di livello comunale; pertanto la richiesta può confluire nella pianificazione e programmazione delle opere di rilievo locale; in quanto.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 468	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Pista ciclabile A - connessione con 4 scuole di Trebbo.			
Deduzioni			
L'osservazione è condivisibile se inserita nel contesto generale del tema: percorsi casa-scuole, casa-lavoro, mentre il sistema di connessione richiesto è ascrivibile alla rete di livello comunale; si ritiene però importante rimarcare l'argomento generale dei percorsi casa-scuola., si ritiene quindi di rafforzare il testo del paragrafo 4.4.5 Sicurezza: interventi stradali per la riduzione dell'incidentalità.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 4.4.5 "messa in sicurezza della rete di ciclabili adatte all'uso quotidiano che consentano di accedere dai luoghi di residenza / scuola/ lavoro alle stazioni ferroviarie, centri di mobilità, e ai maggiori poli attrattori;".			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO




OSSERVAZIONE	N° 469	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Pista ciclabile B - priorità tratto d'intervento Castel Maggiore - Sabbiuno per pericolosità.			
Deduzioni			
Il PUMS classifica la rete in strategica ed integrativa, non individuando però tratti la cui attuazione sia prioritaria; si ritiene che tale richiesta sia ascrivibile ai necessari approfondimenti progettuali (cui spetta la competenza di individuare eventuale lotto funzionali) e non al livello pianificatorio rivestito dal PUMS.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO



OSSERVAZIONE	N° 470	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Pista ciclabile B - la realizzazione del nuovo ponte sulla A13 (senza aspettare la realizzazione allargamento A13).			
Deduzioni			
Pur condividendo il contenuto dell'osservazione e auspicando quanto prima la realizzazione di sovrappassi ciclabili, in particolare di quello sul tratto citato, si ritiene che la richiesta non sia ascrivibile alla competenza del PUMS, dovendo necessariamente confluire nella pianificazione e programmazione delle opere di rilievo statale e dei relativi accordi con ASPI.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 471	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
<p>Pista ciclabile integrativo 1 - da Via del Sostegno verso Bologna, con ripristino del ponte ciclopedonale sul Navile percorso da realizzare/mettere in sicurezza fino a Via Ca' Rosa, Via Rosario fino a Selva di Pescarola + collegamento A Trebbo - Stazione di Corticella.</p>			
Deduzioni			
<p>Pur condividendo il contenuto dell'osservazione, si ritiene che la richiesta non sia ascrivibile alla competenza del PUMS, ove il Biciplan non entra nel dettaglio ma definisce l'assetto strategico, dovendo necessariamente confluire nella pianificazione e programmazione delle opere di rilievo comunale.</p>			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 472	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Pista ciclabile integrativo 2 - realizzazione sottopasso ciclopedonale Via Chiesa.			
Deduzioni			
Pur ritenendo pertinente l'osservazione e condividendone il contenuto, auspicando sempre maggiori collegamenti nei centri urbani, si ritiene che il sottopasso richiesto sia ascrivibile alla rete di livello comunale; pertanto la richiesta può confluire nella pianificazione e programmazione delle opere di rilievo locale.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO



OSSERVAZIONE	N° 473	Proponente	PG 13757
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Propongo che la pista ciclabile che collega San Lazzaro di Savena a Ozzano dell'Emilia, nel tratto lungo via Palazzetti, non venga deviata in via Fondè, ma prosegua lungo via Palazzetti, passando sopra il fiume Idice accanto alle automobili, e raggiunga la rotonda di Cà de' Mandorli senza ulteriori deviazioni.


Deduzioni

Pur ritenendo pertinente l'osservazione e condividendone il contenuto, Il PUMS prevede come collegamento principale tra San Lazzaro e Ozzano la Via Emilia, mentre il tratto oggetto dell'osservazione fa parte del percorso integrativo; la realizzazione di una corsia ciclabile in carreggiata potrà essere valutata in sede di programmazione locale, verificandone i requisiti di sicurezza.


Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------


Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 474	Proponente	UNITI PER L'ALTERNATIVA
Contenuto sintetico			
Inserimento percorso ciclabile "Porretta T. - Molino del Pallone - Biagioni Legacci".			
Deduzioni			
L'osservazione si accoglie, prevedendo il tratto richiesto nella rete cicloturistica, come Ciclovía Alta Valle del Reno.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
TAV 1B.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 475	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI ANZOLA DELL'EMILIA)
Contenuto sintetico			
<p>La pista ciclabile di collegamento tra la località Ponte Samoggia e il Capoluogo di Anzola dell'Emilia negli elaborati è disegnata lungo il tracciato della via Emilia, mentre il tracciato della pista ciclabile è posto a Nord della via Emilia esistente a ridosso del tracciato della Linea ferroviaria A-V Bo-Mi, come da progetto allegato ai sensi della delibera di Consiglio Comunale n°7 del 27/02/2017.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione si accoglie parzialmente, essendo la pista in oggetto già indicata nella rete integrativa mentre la rete strategica è prevista lungo la via Emilia in quanto collegamento diretto e prioritario.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non comporta modifiche.</p>			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 476	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)
Contenuto sintetico			
<p>All'interno del Comune di San Giovanni in Persiceto si rende necessaria la realizzazione di alcuni percorsi ciclabili in ambito extraurbano al fine di riconnettere il centro storico di Persiceto con le frazioni ed i comuni limitrofi, per garantire in sicurezza il collegamento:</p> <p>a) Ciclovìa in sede propria parallela a via Montirone che colleghi la zona artigianale di San Giovanni con la zona artigianale di S. Agata (Lamborghini); questa rappresenta un'arteria fondamentale per gli spostamenti casa lavoro, sull'asse San Giovanni S. Agata e viceversa.</p>			
Deduzioni			
L'osservazione si ritiene accolta, essendo la pista richiesta già indicata nella rete strategica adottata.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 477	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)
Contenuto sintetico			
<p>All'interno del Comune di San Giovanni in Persiceto si rende necessaria la realizzazione di alcuni percorsi ciclabili in ambito extraurbano al fine di riconnettere il centro storico di Persiceto con le frazioni ed i comuni limitrofi, per garantire in sicurezza il collegamento:</p> <p>b) Ciclovía sul vecchio rilevato della ferrovia ex Veneta per collegare San Giovanni in Persiceto con San Matteo della Decima; la realizzazione di questa infrastruttura per il Comune di San Giovanni risulta di fondamentale importanza per collegare la frazione di S. M. Decima (6.000 abitanti) con il capoluogo; la ciclovía in oggetto proseguirebbe per Cento congiungendo quindi le due province (Bologna - Ferrara). La ciclovía in oggetto avrebbe un ampio utilizzo sull'asse Cento -S. M. Decima -S. G. Persiceto e viceversa sia per gli spostamenti casa-lavoro ma anche per gli spostamenti casa -scuola.</p>			
Deduzioni			
L'osservazione si ritiene accolta, essendo il tratto in oggetto già previsto nella rete integrativa; in merito al tracciato sul sedime della ex Veneta si evidenzia come diverse aree dell'ex ferrovia siano state cedute a terzi.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 478	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)
Contenuto sintetico			
<p>All'interno del Comune di San Giovanni in Persiceto si rende necessaria la realizzazione di alcuni percorsi ciclabili in ambito extraurbano al fine di riconnettere il centro storico di Persiceto con le frazioni ed i comuni limitrofi, per garantire in sicurezza il collegamento:</p> <p>c) Ciclovía sul vecchio rilevato della ferrovia Veneta che collega S. M. Decima con Crevalcore.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione si ritiene accolta, essendo la pista richiesta già indicata nella rete strategica adottata, percorrendo laddove possibile il sedime dell'ex Veneta (fino all'ex zuccherificio) e poi proseguendo lungo via Mezzo Levante.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 479	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)
Contenuto sintetico			
<p>All'interno del Comune di San Giovanni in Persiceto si rende necessaria la realizzazione di alcuni percorsi ciclabili in ambito extra urbano al fine di riconnettere il centro storico di Persiceto con le frazioni ed i comuni limitrofi, per garantire in sicurezza il collegamento:</p> <p>d) nuova ciclovia da realizzare in sede propria per collegare il centro di San Giovanni con la Ciclovia del Samoggia passando per la Borgata Biancolina.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione si accoglie parzialmente, prevedendo tale asse nella rete integrativa fino alla località Biancolina. Pur condividendo la volontà di prolungare tale ciclovia verso il Samoggia, si ritiene che essa non possa essere ricompresa nella rete integrativa casa-lavoro, ma in un itinerario di valorizzazione territoriale, attualmente però non trattato dal PUMS, che individua solo i principali itinerari cicloturistici.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
TAV 1A.			


SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 480	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)
Contenuto sintetico			
<p>All'interno del Comune di San Giovanni in Persiceto si rende necessaria la realizzazione di alcuni percorsi ciclabili in ambito extra urbano al fine di riconnettere il centro storico di Persiceto con le frazioni ed i comuni limitrofi per garantire in sicurezza il collegamento:</p> <p>e) Ciclovìa che partendo dalla Stazione di San Giovanni in Persiceto collega il Polo Scolastico, un'area Artigianale in forte espansione (ex Zuccherificio), un'Area Residenziale per raggiungere poi la Zona Ospedaliera</p>			
Deduzioni			
<p>Pur ritenendo pertinente l'osservazione e condividendone il contenuto, auspicando sempre maggiori collegamenti nei centri urbani, si ritiene che il sistema di connessioni richiesto sia ascrivibile alla rete di livello comunale; pertanto la richiesta può confluire nella pianificazione e programmazione delle opere di rilievo locale.</p>			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 481	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI ANZOLA DELL'EMILIA)
Contenuto sintetico			
<p>La ciclovia Emilia viene descritta nel PUMS in modo complessivo, occorre inserire nel Piano un progetto specifico per la realizzazione del tratto di collegamento tra Anzola e Bologna la pista ciclabile Lavino di Mezzo-Borgo Panigale. Procedere nella fase esecutiva ad uno studio di dettaglio del tratto di strada evidenziato.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è coerente coi principi generali su cui si fonda il PUMS ma fa riferimento a contenuti non compatibili col livello di dettaglio del Piano. Si rimanda a successivi strumenti di progettazione (PFTE, definitivo, esecutivo) per la definizione nel dettaglio di quanto richiesto da parte dei comuni interessati.</p>			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 482	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SALA BOLOGNESE)
Contenuto sintetico			
Si richiede di valutare dell'inserimento di tutto l'itinerario ciclabile all'interno della rete strategica e non soltanto limitatamente al percorso Sala frazione – Osteria Nuova.			
Deduzioni			
Si accoglie l'osservazione trasformando in strategico il tratto integrativo Sala Bolognese - Castello D'Argile.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
TAV 1A.			

SEZIONE 3 - BICIAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 483	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SALA BOLOGNESE)
Contenuto sintetico			
<p>Andrebbe prevista la realizzazione della congiunzione Padulle - San Biagio nel tratto in uscita dall'abitato di Padulle che conduce a Bagno di Piano sfruttando lo spazio esistente a margine della SP18 e la manutenzione del fondo stradale del medesimo tratto di ciclabile, di proprietà della Città Metropolitana.</p>			
Deduzioni			
<p>Si accoglie trasformando in strategico il tratto integrativo Sala Bolognese - Castello D'Argile. L'accoglimento dell'osservazione comporta la modifica delle tavole del Biciplan metropolitano.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
TAV 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 484	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SALA BOLOGNESE)
Contenuto sintetico			
<p>Dall'analisi delle tavole e del piano appare evidente che la zona industriale di Osteria Nuova, collocata lungo la via Stelloni e posta a breve distanza dalla fermata del SFM, è del tutto priva di un collegamento ciclopedonale che la colleghi con quest'ultima nonostante la presenza di impianti produttivi. La realizzazione di tale collegamento è peraltro già stata prevista nell'ambito della programmazione delle opere compensative APEA di cui all'Accordo territoriale per gli ambiti produttivi sovracomunali dell'associazione Terre d'acqua approvato con DCC n. 45 del 8/06/2005.</p>			
Deduzioni			
<p>Si accoglie l'osservazione, proseguendo in tal modo la trasversale A fino a Osteria Nuova, coordinandone l'attuazione con l'intermedia di pianura. L'accoglimento dell'osservazione comporta la modifica delle tavole del Biciplan metropolitano.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
TAV 1A.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 485	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SALA BOLOGNESE)
Contenuto sintetico			
<p>Le due ciclovie del Reno e del Samoggia pare escludano interamente il territorio di Sala Bolognese, pur sfiorandolo marginalmente. Si richiede l'inserimento di tali siti all'interno dell'itinerario della ciclovie del Reno. Allo stesso modo si richiede di valutare il percorso del tracciato tale da creare un punto di interscambio con la Stazione SFM di Osteria Nuova dove transita la Ciclovie del Sole per predisporre servizi di supporto alla mobilità ciclabile.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione si ritiene accolta, essendo Sala Bolognese attraversata dalla rete degli itinerari cicloturistici, in particolare dalla Ciclovie del Sole, dalla Ciclovie Reno, oltre ad essere lambita sul confine ovest dalla Ciclovie Samoggia; è inoltre garantita l'intermodalità della Ciclovie del Sole con la stazione Osteria Nuova. L'accoglimento dell'osservazione non comporta la modifica degli elaborati del Biciplan.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 486	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA
Contenuto sintetico			
<p>Non risulta individuato in modo chiaro la Ciclovía del Samoggia: sulla cartografia si individua un percorso Ponte Samoggia- Budrie - San Giovanni in Persiceto che in parte ripercorre il torrente Samoggia poi lo abbandona. Riteniamo che costruire la ciclovía lungo l'asse del torrente Samoggia e individuarla strategica permetterebbe di collegare i comuni di Anzola dell'Emilia e S.G. Persiceto (si collegherebbe infatti con la Bologna Verona sul vecchio rilevato della ferrovia) e Sala Bolognese incrocerebbe infatti la trasversale ritenuta strategica Nonantola -Sala Bolognese. Inoltre, analizzando il percorso della Ciclovía del Sole questa si connetterebbe con la ciclovía del Samoggia in prossimità della Frazione Le Budrie. La ciclovía del Samoggia inoltre, nel territorio di San Giovanni in Persiceto si collega direttamente con la Ciclovía del Reno e quindi si potrebbe collegare con la Ciclovía destra Po.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione si ritiene accolta parzialmente, perché la rete cicloturistica già prevede il sistema descritto nella osservazione, non contemplando però la classificazione strategica; il fatto che nella rete casa lavoro venga abbandonato il torrente Samoggia nel tratto Budrie San Giovanni non implica limitazioni alla ciclovía Samoggia ed alla rete cicloturistica.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO



OSSERVAZIONE	N° 487	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Problema convivenza itinerari delle ciclovie del Biciplan e del tram. si teme che il Biciplan di Bologna venga largamente ridimensionato. gli eventuali percorsi "corretti" dovranno mantenere il più possibile le caratteristiche degli originali: attrattività, continuità, riconoscibilità brevità. ci auguriamo che nel corso dell'adeguamento e della "costruzione " della rete ciclabile prevista dal Biciplan i percorsi siano realizzati da subito garantendo sicurezza ai ciclisti specialmente nei più pericolosi (incroci e rotonde) e prevedendo un'adeguata cartellonistica fin da subito.

Deduzioni


L'osservazione è coerente con la Vision del PUMS sulla spazio condiviso che punta "all'organizzazione dello spazio pubblico secondo modelli che favoriscano in maniera diffusa la sicurezza e tutelino le componenti di mobilità attiva [...]" inoltre si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali e le eventuali misure compensative che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

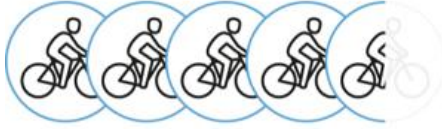
Modifica testo paragrafo 5.5.4: "Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal

passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 3 - BICIPLAN METROPOLITANO			
OSSERVAZIONE	N° 488	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Per garantire la piena integrazione fra rete tramviaria pianificata dal PUMS e rete delle ciclovie già prevista dal Biciplan: si chiede di aggiungere la seguente frase: "In un'ottica di integrazione reciproca, anche la progettazione delle linee tranviarie e della relativa riorganizzazione del canale stradale, d'altra parte, dovrà avvenire tenendo conto della necessità di assicurare la piena e adeguata realizzazione delle ciclovie previste dal Biciplan secondo gli standard di qualità, accessibilità e sicurezza ivi previsti".</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è coerente con la Vision del PUMS sulla spazio condiviso che punta "all'organizzazione dello spazio pubblico secondo modelli che favoriscano in maniera diffusa la sicurezza e tutelino le componenti di mobilità attiva [...]" inoltre si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali e le eventuali misure compensative che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 5.5.4: "Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità</p>			

sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

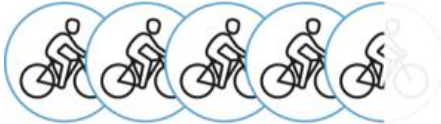
4 MOBILITÀ CICLISTICA

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 489	Proponente	UNIONE TERRE DI PIANURA
Contenuto sintetico			
Si chiede di prevedere allestimenti sui mezzi pubblici per il trasporto biciclette.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS ed è già contenuta per quanto concerne il servizio ferroviario, tuttavia si ritiene utile e necessario rafforzare il testo del paragrafo 4.4.7.1, per quanto concerne la casistica inerente alle linee di autobus a domanda minore, o con valenza turistica, che potranno dotarsi di portabiciclette			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 4.4.7.1:</p> <p>Per quanto riguarda la rete extraurbana del TPM sulle direttrici di elevata domanda dovrà essere privilegiata la velocità e affidabilità delle autolinee, favorendo l'intermodalità attraverso l'installazione di rastrelliere a tutte le fermate o velopark nelle fermate principali, piuttosto che il trasporto bici.</p> <p>Per le linee di autobus a domanda minore, o con valenza turistica, potrà essere valutata l'installazione di portabiciclette; tale disposizione è contenuta all'art. 9 comma 2, lett. a) e b) della legge n. 2/2018 che ha modificato l'art. 61 comma c) del Codice della Strada (D. Lgs 30/04/1992, n 285).</p> <p>Per le linee urbane di Bologna e per quelle tranviarie, il PUMS punta in maniera convinta sulla intermodalità e lo sharing, privilegiando il tempo di percorrenza e il confort a bordo delle linee attrezzando le fermate con opportuni sistemi per il parcheggio delle bici.</p>			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 490	Proponente	COMUNE DI CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
Prevedere per tutti i convogli la possibilità di trasporto bici tramite vagoni dedicati con almeno 12 posti bici.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e si ritiene quindi di rafforzare il testo del paragrafo 4.4.7.1.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 4.4.7.1</p> <p>A tale scopo si ritiene imprescindibile prevedere opportuni allestimenti per il materiale rotabile di nuova acquisizione, con adeguati vani efficacemente attrezzati al trasporto di bici al seguito, che possano ospitare almeno 12 bici prevedendo, laddove necessario, un adeguamento funzionale del materiale rotabile già in esercizio.</p>			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 491	Proponente	COMUNE DI CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
Studiare la possibilità di trasporto bici su bus.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS ed è già contenuta per quanto concerne il servizio ferroviario, tuttavia si ritiene utile e necessario rafforzare il testo del paragrafo 4.4.7.1, per quanto concerne la casistica inerente alle linee di autobus a domanda minore, o con valenza turistica, che potranno dotarsi di portabici			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 4.4.7.1:</p> <p>Per quanto riguarda la rete extraurbana del TPM sulle direttrici di elevata domanda dovrà essere privilegiata la velocità e affidabilità delle autolinee, favorendo l'intermodalità attraverso l'installazione di rastrelliere a tutte le fermate o velopark nelle fermate principali, piuttosto che il trasporto bici.</p> <p>Per le linee di autobus a domanda minore, o con valenza turistica, potrà essere valutata l'installazione di portabici; tale disposizione è contenuta all'art. 9 comma 2, lett. a) e b) della legge n. 2/2018 che ha modificato l'art. 61 comma c) del Codice della Strada (D. Lgs 30/04/1992, n 285).</p> <p>Per le linee urbane di Bologna e per quelle tranviarie, il PUMS punta in maniera convinta sulla intermodalità e lo sharing, privilegiando il tempo di percorrenza e il confort a bordo delle linee attrezzando le fermate con opportuni sistemi per il parcheggio delle bici.</p>			

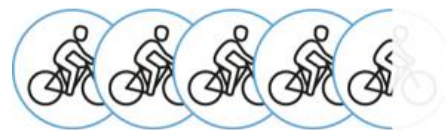
SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 492	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
Chiediamo particolare attenzione all'intermodalità, con la possibilità di caricare almeno 8 bici su tutti i treni.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e si ritiene quindi di rafforzare il testo del paragrafo 4.4.7.1, con l'indicazione di prevedere vani che possano alloggiare almeno 12 bici.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 4.4.7.1: A tale scopo si ritiene imprescindibile prevedere opportuni allestimenti per il materiale rotabile di nuova acquisizione, con adeguati vani efficacemente attrezzati al trasporto di bici al seguito, che possano ospitare almeno 12 bici prevedendo, laddove necessario, un adeguamento funzionale del materiale rotabile già in esercizio.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 493	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
Inoltre, riteniamo importante che siano previsti spazi per caricare bici sui tram e portabici nei bus extraurbani.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS ed è già contenuta per quanto concerne il servizio ferroviario, tuttavia si ritiene utile e necessario rafforzare il testo del paragrafo 4.4.7.1, per quanto concerne la casistica inerente alle sole linee di autobus a domanda minore, o con valenza turistica, che potranno dotarsi di portabiciclette			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 4.4.7.1:</p> <p>Per quanto riguarda la rete extraurbana del TPM sulle direttrici di elevata domanda dovrà essere privilegiata la velocità e affidabilità delle autolinee, favorendo l'intermodalità attraverso l'installazione di rastrelliere a tutte le fermate o velopark nelle fermate principali, piuttosto che il trasporto bici.</p> <p>Per le linee di autobus a domanda minore, o con valenza turistica, potrà essere valutata l'installazione di portabiciclette; tale disposizione è contenuta all'art. 9 comma 2, lett. a) e b) della legge n. 2/2018 che ha modificato l'art. 61 comma c) del Codice della Strada (D. Lgs 30/04/1992, n 285).</p> <p>Per le linee urbane di Bologna e per quelle tranviarie, il PUMS punta in maniera convinta sulla intermodalità e lo sharing, privilegiando il tempo di percorrenza e il confort a bordo delle linee attrezzando le fermate con opportuni sistemi per il parcheggio delle bici.</p>			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 494	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
Deve essere garantita una reale accessibilità alle stazioni per le biciclette.			
Deduzioni			
Il contributo suggerito è coerente con gli obiettivi del PUMS poiché già contenuto nel Piano (cfr. paragrafi. 5.4.5 e 5.6.6 per l'accessibilità con altri mezzi di trasporto e relative dotazioni). Si ritiene infatti fondamentale che sia garantita l'accessibilità ciclabile all'interno delle stazioni e fermate con opportuno attrezzaggio di rampe, ascensori, banchine rialzate, etc.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 4.4.7.1:</p> <p>Fondamentale che tutti i treni del SFM siano ugualmente attrezzati, così da garantire accesso indifferenziato (indipendentemente da orari e tratte) a chi necessita di trasportare la propria bici così come sia garantita l'accessibilità ciclabile all'interno delle stazioni con opportuno attrezzaggio di rampe, canaline, scivoli, ascensori, banchine rialzate, etc.</p>			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 495	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Dotare le rampe di scale di tutte le stazioni dell'SFM di canaline/scivoli per il trasporto, a mano o in sella, delle biciclette.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e si ritiene quindi di rafforzare il testo del par. 4.4.7.1.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 4.4.7.1:</p> <p>Fondamentale che tutti i treni del SFM siano ugualmente attrezzati, così da garantire accesso indifferenziato (indipendentemente da orari e tratte) a chi necessita di trasportare la propria bici così come sia garantita l'accessibilità ciclabile all'interno delle stazioni con opportuno attrezzaggio di rampe, canaline, scivoli, ascensori, banchine rialzate, etc.</p>			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE

N° 496

Proponente

PG 15609

Contenuto sintetico

Misure per implementare l'intermodalità con la bicicletta: possibilità trasporto su treni.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e si ritiene quindi di rafforzare il testo del par. 4.4.7.1, in cui si chiede di prevedere vani che possano alloggiare almeno 12 bici.

Accoglimento

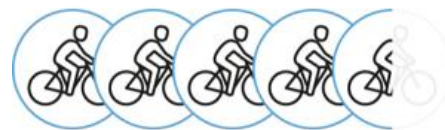
ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 4.4.7.1:

A tale scopo si ritiene imprescindibile prevedere opportuni allestimenti per il materiale rotabile di nuova acquisizione, con adeguati vani efficacemente attrezzati al trasporto di bici al seguito, che possano ospitare almeno 12 bici prevedendo, laddove necessario, un adeguamento funzionale del materiale rotabile già in esercizio.

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE

N° 497

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Inserire all'interno dello SCENARIO INTERMEDIO (2025) i seguenti interventi per la strategia "AUTOLINEE EXTRAURBANE" e "AUTOLINEE URBANE": 1) tutti i mezzi del TPL prevedano ampi spazi dedicati al trasporto bici.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e, pur nel rafforzare il testo del par. 4.4.7.1, si accoglie solo per la casistica inerente alle linee di autobus a domanda minore, o con valenza turistica, che potranno dotarsi di portabiciclette. La richiesta temporale non è generalizzabile ma dovrà essere declinata nella fase attuativa dei singoli interventi, quindi non viene prevista la modifica della Tabella 0-2 del PUMS sezione Attuazione.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 4.4.7.1:

Per quanto riguarda la rete extraurbana del TPM sulle direttrici di elevata domanda dovrà essere privilegiata la velocità e affidabilità delle autolinee, favorendo l'intermodalità attraverso l'installazione di rastrelliere a tutte le fermate o velopark nelle fermate principali, piuttosto che il trasporto bici.

Per le linee di autobus a domanda minore, o con valenza turistica, potrà essere valutata l'installazione di portabiciclette; tale disposizione è contenuta all'art. 9 comma 2, lett. a) e b) della legge n. 2/2018 che ha modificato l'art. 61 comma c) del Codice della Strada (D. Lgs 30/04/1992, n 285).

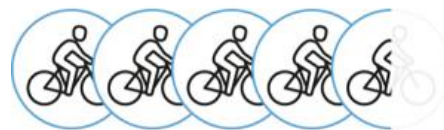
Per le linee urbane di Bologna e per quelle tranviarie, il PUMS punta in maniera convinta sulla intermodalità e lo sharing, privilegiando il tempo di percorrenza e il confort a bordo delle linee attrezzando le fermate con opportuni sistemi per il parcheggio delle bici.

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 498	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Inserire all'interno dello SCENARIO INTERMEDIO (2025) il seguente intervento per la strategia "SFM":</p> <ul style="list-style-type: none"> - tutte le stazioni dell'SFM siano pienamente fruibili da bici con soluzioni infrastrutturali quali scivoli, ascensori e canaline. 			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e si ritiene quindi di rafforzare il testo del par. 4.4.7.1. La richiesta temporale non è generalizzabile ma dovrà essere declinata nella fase attuativa dei singoli interventi, quindi non viene prevista la modifica della Tabella 0-2 del PUMS sezione Attuazione.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 4.4.7.1:</p> <p>Fondamentale che tutti i treni del SFM siano ugualmente attrezzati, così da garantire accesso indifferenziato (indipendentemente da orari e tratte) a chi necessita di trasportare la propria bici così come sia garantita l'accessibilità ciclabile all'interno delle stazioni con opportuno attrezzaggio di rampe, canaline, scivoli, ascensori, banchine rialzate, etc.</p>			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 499	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Dotare le rampe di scale di tutte le stazioni dell'SFM di canaline/scivoli per il trasporto, a mano o in sella, delle biciclette.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e si ritiene quindi di rafforzare il testo del par. 4.4.7.1.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 4.4.7.1:</p> <p>Fondamentale che tutti i treni del SFM siano ugualmente attrezzati, così da garantire accesso indifferenziato (indipendentemente da orari e tratte) a chi necessita di trasportare la propria bici così come sia garantita l'accessibilità ciclabile all'interno delle stazioni con opportuno attrezzaggio di rampe, canaline, scivoli, ascensori, banchine rialzate, etc.</p>			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 500	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Dotare di canaline/scivoli le rampe di scale di tutte le stazioni dell'SFM per il trasporto, a mano e in sella, delle biciclette.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e si ritiene quindi di rafforzare il testo del par. 4.4.7.1.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 4.4.7.1:</p> <p>Fondamentale che tutti i treni del SFM siano ugualmente attrezzati, così da garantire accesso indifferenziato (indipendentemente da orari e tratte) a chi necessita di trasportare la propria bici così come sia garantita l'accessibilità ciclabile all'interno delle stazioni con opportuno attrezzaggio di rampe, canaline, scivoli, ascensori, banchine rialzate, etc.</p>			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE

N° 501

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Occorre che i 26 nuovi treni addizionali previsti dal Piano siano allestiti con ampi spazi dedicati al trasporto di un quantitativo sufficiente di bici.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e si ritiene quindi di rafforzare il testo del par. 4.4.7.1, in cui si chiede di prevedere vani che possano alloggiare almeno 12 bici.

Accoglimento

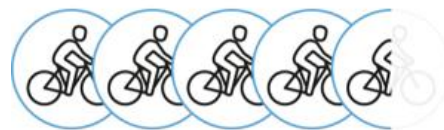
ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 4.4.7.1:

A tale scopo si ritiene imprescindibile prevedere opportuni allestimenti per il materiale rotabile di nuova acquisizione, con adeguati vani efficacemente attrezzati al trasporto di bici al seguito, che possano ospitare almeno 12 bici prevedendo, laddove necessario, un adeguamento funzionale del materiale rotabile già in esercizio.

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE

N° 502

Proponente

PG 15609

Contenuto sintetico

Implementazione entro 2022: tutti i convogli trasporto almeno 12 bici.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e si ritiene quindi di rafforzare il testo del par. 4.4.7.1, in cui si chiede di prevedere vani che possano alloggiare almeno 12 bici; mentre la tempistica di attuazione dovrà essere compatibile con quella prevista dal Contratto di Servizio di Trenitalia per il rinnovo del materiale rotabile.

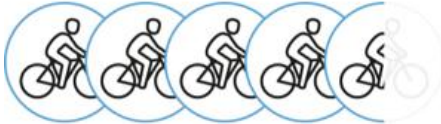
Accoglimento

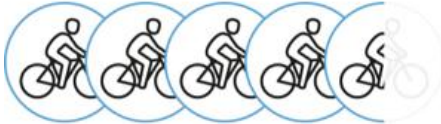
ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

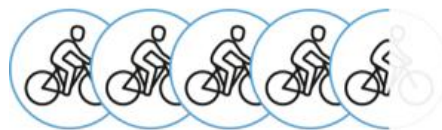
Modifica testo paragrafo 4.4.7.1:

A tale scopo si ritiene imprescindibile prevedere opportuni allestimenti per il materiale rotabile di nuova acquisizione, con adeguati vani efficacemente attrezzati al trasporto di bici al seguito, che possano ospitare almeno 12 bici prevedendo, laddove necessario, un adeguamento funzionale del materiale rotabile già in esercizio.

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 503	Proponente	COMUNE DI CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
ENTRO IL 2022: prevedere su tutti i convogli vagoni dedicati al trasporto bici con almeno 12 posti.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e si ritiene quindi di rafforzare il testo del par. 4.4.7.1, in cui si chiede di prevedere vani che possano alloggiare almeno 12 bici; mentre la tempistica di attuazione dovrà essere compatibile con quella prevista dal Contratto di Servizio di Trenitalia per il rinnovo del materiale rotabile.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 4.4.7.1: A tale scopo si ritiene imprescindibile prevedere opportuni allestimenti per il materiale rotabile di nuova acquisizione, con adeguati vani efficacemente attrezzati al trasporto di bici al seguito, che possano ospitare almeno 12 bici prevedendo, laddove necessario, un adeguamento funzionale del materiale rotabile già in esercizio.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 504	Proponente	COMUNE DI CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
<p>Riguardo al trasporto bici sui treni: modificare "piccoli vani" in "adeguati vani" e aggiungere "adeguamento strutturale del materiale rotabile già in servizio".</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e si ritiene quindi di rafforzare il testo del par. 4.4.7.1, in cui si chiede di prevedere vani che possano alloggiare almeno 12 bici.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 4.4.7.1:</p> <p>A tale scopo si ritiene imprescindibile prevedere opportuni allestimenti per il materiale rotabile di nuova acquisizione, con adeguati vani efficacemente attrezzati al trasporto di bici al seguito, che possano ospitare almeno 12 bici prevedendo, laddove necessario, un adeguamento funzionale del materiale rotabile già in esercizio.</p>			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE N° 505

Proponente UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI ZOLA PREDOSA)

Contenuto sintetico

Permettere la realizzazione di percorsi ciclopedonali lungo aree naturalistiche fluviali anche mediante l'uso di materiali non sciolti che consentano un'elevata fruibilità e percorribilità da parte di tutti in particolare portatori di handicap e carrozzine.

Deduzioni

Pur condividendo tale scelta progettuale il PUMS non può imporre tale soluzione a Enti competenti in materia, tuttavia la Città metropolitana si impegna comunque ad agire in tale direzione con Enti competenti in materia, anche facendo riferimento alle Linee Guida della Regione Emilia-Romagna allegata al PUMS (cfr. Allegato 3), di cui al nuovo paragrafo 4.4.4 Criteri di buona progettazione.

Accoglimento

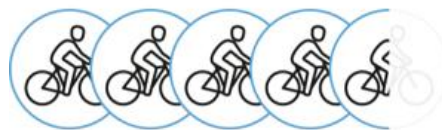
NON DI COMPETENZA

Modifica eventuale al Piano

Integrazioni testo paragrafo 4.4.4 "Criteri di buona progettazione" (ex "Proposta di abaco delle soluzioni")

sostituzione Allegato 3

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE

N° 506

Proponente

**UNIONE
VALSAMOGGIA
(COMUNE DI MONTE
SAN PIETRO)**

Contenuto sintetico

Si chiede di avere indicazioni sulle caratteristiche superficiali dei tracciati, situati in area fluviale per garantirne l'accessibilità a tutti gli utenti.

Deduzioni

L'osservazione è accolta e verrà data indicazione nella relazione di Piano delle caratteristiche superficiali dei tracciati da prediligere nella realizzazione degli itinerari previsti dalla rete del Biciplan metropolitano, anche in allineamento alle nuove Linee Guida Regionali.

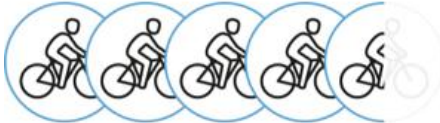
Accoglimento

ACCOLTA

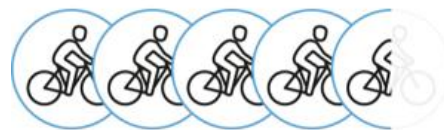
Modifica eventuale al Piano

Integrazioni testo paragrafo 4.4.4 "Criteri di buona progettazione" (ex "Proposta di abaco delle soluzioni")

sostituzione Allegato 3

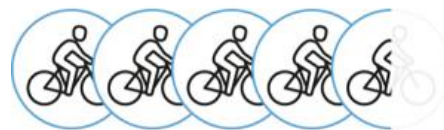
SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 507	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Attività di comunicazione (soprattutto rivolta agli utenti motorizzati) riguardo al significato dei "quadrotti" di colore bianco, rappresentanti un attraversamento ciclabile.			
Deduzioni			
Pur condividendo l'importanza di sensibilizzare gli utenti della strada alla segnaletica dedicata alla mobilità attiva, la richiesta specifica non compete al livello strategico del PUMS.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE	N° 508	Proponente	PG 15607
Contenuto sintetico			
Apertura cavedagne pedoni e ciclisti, in accordo con i coltivatori verrà pubblicizzato sui siti enti pubblici.			
Deduzioni			
Pur condividendo il principio di massimizzare la fruizione del territorio agricolo da parte di pedoni e ciclisti, l'osservazione fa riferimento a temi non compatibili col livello di trattazione del PUMS.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE	N° 509	Proponente	PHILIP MORRIS
---------------------	---------------	-------------------	----------------------

Contenuto sintetico

Introduzione barriere fisiche di separazione dalla carreggiata stradale per la protezione delle piste ciclabili.

Deduzioni

L'osservazione si basa su un principio di separazione ciclisti/autovetture del tutto condivisibile per le nuove realizzazioni, laddove il contesto lo richieda. Occorre però limitare le installazioni ai soli punti di pericolosità e nei contesti extraurbani laddove sia necessario.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

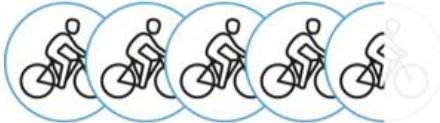
Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

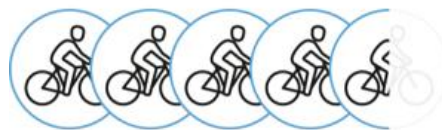
SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 510	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
Non è previsto un piano neve per le ciclabili comprendente pulizia della neve e salatura almeno dei tratti principali del Biciplan.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e fa riferimento a un tema di particolare importanza che merita un approfondimento specifico nel PUMS, mediante l'inserimento di apposito paragrafo 4.4.7.7 Manutenzione rete ciclabile.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Inserimento nuovo paragrafo 4.4.7.7 Manutenzione rete ciclabile.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 511	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
Va prevista una periodica manutenzione delle pompe di gonfiaggio e delle rastrelliere spesso manomesse o vandalizzate.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e fa riferimento a un tema di particolare importanza che merita un approfondimento specifico nel PUMS, mediante l'inserimento di apposito paragrafo 4.4.7.7 Manutenzione rete ciclabile.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Inserimento nuovo paragrafo 4.4.7.7 Manutenzione rete ciclabile.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 512	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
<p>Vanno previsti e stanziati fondi per la manutenzione delle ciclabili e dei percorsi ciclabili sia per quel che riguarda la segnaletica orizzontale e verticale sia per quel che riguarda la pulizia delle eventuali foglie, erba o piante che lo possono invadere.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e fa riferimento a un tema di particolare importanza che merita un approfondimento specifico nel PUMS, mediante l'inserimento di apposito paragrafo 4.4.7.7 Manutenzione rete ciclabile. Si condivide quindi la necessità di individuare specifiche risorse da parte degli enti coinvolti in maniera coordinata rispetto ai diversi livelli e scale di intervento.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Inserimento nuovo paragrafo 4.4.7.7 Manutenzione rete ciclabile.</p>			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 513	Proponente	PG 6694
Contenuto sintetico			
<p>Come pendolare Zola Predosa Bologna ogni giorno chiede: piste ciclabili in sede propria, più possibili dritte e con il minimo numero d'intersezioni con strada, ampie per due sensi di marcia.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è coerente con i principi del PUMS, di potenziamento ed efficientamento della rete ciclabile alla scala metropolitana, anche per i collegamenti tra il capoluogo ed i comuni contermini. Inoltre, è contenuto al paragrafo 4.3. Per quanto riguarda il tipo di soluzione da applicare ai percorsi ciclabili, questi devono essere declinati a seconda dei contesti attraversati (es: urbano, extraurbano). Nello specifico si ritiene che la sede propria non sia sempre la soluzione preferibile.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE	N° 514	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI ZOLA PREDOSA)
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Si ritiene necessario che le piste ciclabili, per essere appetibili ai pendolari, debbano essere dedicate alle biciclette, quindi separate da marciapiedi e strade, e il più possibile dirette verso le zone di destinazione.

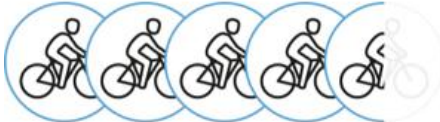
Deduzioni

L'osservazione è coerente con i principi del PUMS, di potenziamento ed efficientamento della rete ciclabile alla scala metropolitana, anche per i collegamenti tra il capoluogo ed i comuni contermini. Inoltre, è contenuto al paragrafo 4.3. Per quanto riguarda il tipo di soluzione da applicare ai percorsi ciclabili, questi devono essere declinati a seconda dei contesti attraversati (es: urbano, extraurbano). Nello specifico si ritiene che la sede propria non sia sempre la soluzione preferibile.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

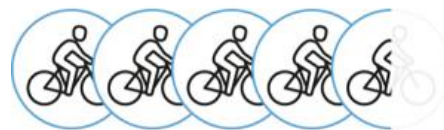
Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 515	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Inserire all'interno dello SCENARIO IMMEDIATO (2020) i seguenti interventi:</p> <p>1) eliminazione totale delle ciclabili promiscue con i percorsi pedonali e creazione di ciclabili in sede propria protetta, senza ridurre la larghezza dei marciapiedi.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione fa riferimento a contenuti non compatibili con gli obiettivi e le strategie del PUMS, dal momento che la proposta perentoria non tiene conto dei limiti spaziali e delle caratteristiche dei diversi contesti in termini di efficacia delle strategie indicate nella Tabella 0-2 del PUMS sezione Attuazione. Nello specifico si ritiene che la sede propria non sia sempre la soluzione preferibile.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 516	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Evitare in futuro la realizzazione di ciclo-pedonali promiscue. Dare ai percorsi per bici (e per pedoni) una sede propria distinta.			
Deduzioni			
Il contributo si basa su un principio di separazione ciclisti/pedoni del tutto condivisibile per le nuove realizzazioni, laddove il contesto lo consenta. Per quanto riguarda il tipo di soluzione da applicare ai percorsi ciclabili, questi devono essere declinati a seconda dei contesti attraversati (es: urbano, extraurbano). Si ritiene che la sede propria non sia sempre la soluzione preferibile.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE

N° 517

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Dopo "favorendo la condivisione dello spazio", aggiungere le parole: "(in ogni caso in modo da assicurare la distinzione fra i marciapiedi per i pedoni e le piste/corsie ciclabili per i ciclisti, ...)".

Deduzioni

L'osservazione viene accolta parzialmente, in quanto si ritiene l'integrazione del testo utile soprattutto per la specificazione richiesta in ambito urbano. Pertanto, la frase verrà aggiunta ma rimodulata in questa direzione.

Accoglimento

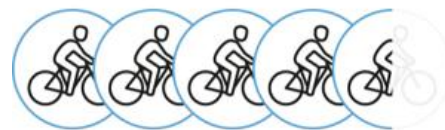
ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 4.3

Per quanto attiene alla condivisione con le altre componenti della piattaforma stradale (sosta, marciapiedi, preferenziali, etc.), l'orientamento del PUMS è quello di agevolare quanto più è possibile le componenti di mobilità più sostenibili (pedonale, ciclistica, TPL), favorendo la condivisione dello spazio e, ove ciò non è possibile, riequilibrando le porzioni di sezione stradale dedicate a tutte le componenti, anche attraverso misure di riduzione dell'offerta di sosta su strada e dello spazio carrabile, in ogni caso perseguendo in particolar modo in ambito urbano la distinzione fra i marciapiedi per i pedoni e le piste/corsie ciclabili per i ciclisti.

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE	N° 518	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Dopo "favorendo la condivisione dello spazio", aggiungere le parole: "(in ogni caso in modo da assicurare la distinzione fra..., e da creare ciclovie distinte rispetto alla sede separata delle tramvie)".

Deduzioni

L'osservazione è coerente con la Vision del PUMS sulla spazio condiviso che punta "all'organizzazione dello spazio pubblico secondo modelli che favoriscano in maniera diffusa la sicurezza e tutelino le componenti di mobilità attiva [...]" inoltre si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali e le eventuali misure compensative che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.

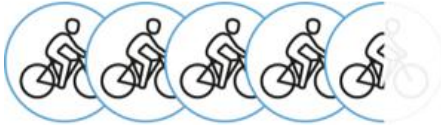
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 5.5.4: "Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la

migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

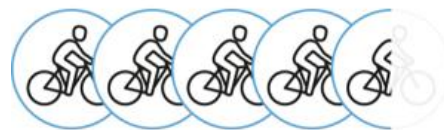
SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 519	Proponente	COMUNE DI CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
Postazioni sicure per parcheggio presso stazione treno (Centro di mobilità) Velopark anche ad esempio per mezzo della realizzazione di centri di aggregazione (Es Bar etc.).			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che le strategie e le azioni proposte in merito alla ciclabilità vanno nella direzione richiesta. Come contenuto nel par. 4.4.6.1 "Velostazioni, velopark, rastrelliere". La previsione di centri di aggregazione nelle stazioni deve essere valutata nell'ambito di interventi specifici.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 520	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
Sarà necessario fornire servizi per i ciclisti lungo gli itinerari cicloturistici (fontanelle, bicigrill, toilette) e segnalare i luoghi di particolare interesse per garantirne l'attrattività'.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che si condivide la necessità di segnalazione dei servizi e dei luoghi di particolare interesse lungo gli itinerari; al contempo, però, si ritiene utile che i servizi non siano posti necessariamente lungo le ciclovie, anche in funzione di incentivare la vocazione turistica dei centri urbani in prossimità dei tracciati.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 521	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA
Contenuto sintetico			
Quantificare i benefici in termini di efficienza/efficacia origine-destinazione e connessione ai servizi e alle dotazioni territoriali, più che in termini di km di percorsi realizzati (cfr. PAIR 1,5 m pro-abitante).			
Deduzioni			
L'osservazione fa riferimento ad un tema di monitoraggio per il raggiungimento dei target di shift modale sulla ciclabilità molto rilevante, per il quale il PUMS intende valutare gli effetti derivanti dalla contemporaneità di attuazione del mix di misure messe in campo, non solo regolamentative di gestione della domanda, ma anche basate sull'implementazione di un'offerta diversificata di servizi e reti.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 522	Proponente	LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA
Contenuto sintetico			
L'apertura di una fitta rete di "microgarage. La proposta andrebbe ad integrare l'attuale servizio di bike sharing Mobike.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel par. 4.4.6.1 nel Comune di Bologna "è già stato avviato un programma per la realizzazione di una rete di "bike station", ovvero depositi sicuri non presidiati per il ricovero e la sosta di biciclette, presso alcune stazioni e fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano. L'intenzione è di estendere tale sistema presso tutte le fermate e anche presso altri importanti attrattori di traffico. " Tale azione sarà condotta inevitabilmente tenendo conto della sostenibilità economica dell'intervento, definendo ambiti prioritari di attuazione su tutto il territorio metropolitano.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE

N° 523

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Inserire all'interno dello SCENARIO IMMEDIATO (2020) i seguenti interventi:

4) dotare tutti gli istituti primari e secondari di rastrelliere coperte.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS come sottolineato nel par. 4.4.6.1 "Per agevolare la mobilità quotidiana, la diffusione di rastrelliere dovrà aumentare progressivamente, soprattutto presso le fermate del TPL (bus e Tram), gli attrattori urbani (scuole, uffici, aree ad elevata intensità di posti di lavoro) e nelle aree residenziali dense e caratterizzate da tipologie edilizie che non presentano adeguati spazi privati per il ricovero, su tutto il territorio metropolitano. " E fa riferimento alla Legge 2/2018, art. 6, comma n) "eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing). " la richiesta temporale non è generalizzabile ma dovrà essere concordata con i singoli Istituti, quindi non viene prevista la modifica della Tabella 02 del PUMS.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

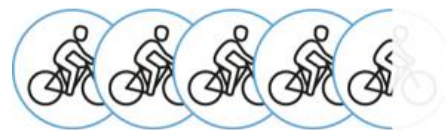
Non comporta modifiche.

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 524	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Prevedere stalli per biciclette nelle immediate vicinanze di tutte le pensiline TPER.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel par. 4.4.6.1 nel Comune di Bologna "è già stato avviato un programma per la realizzazione di una rete di "bike station", ovvero depositi sicuri non presidiati per il ricovero e la sosta di biciclette, presso alcune stazioni e fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano. L'intenzione è di estendere tale sistema presso tutte le fermate e anche presso altri importanti attrattori di traffico. " Tale azione sarà condotta inevitabilmente tenendo conto della sostenibilità economica dell'intervento, definendo ambiti prioritari di attuazione su tutto il territorio metropolitano.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 525	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Prevedere in ogni stazione SFM e in tutti i centri di mobilità depositi bici protetti dotati di sistemi di videosorveglianza e di copertura per proteggere i mezzi dai fenomeni atmosferici.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che le strategie e le azioni proposte in merito alla ciclabilità vanno nella direzione richiesta, come sottolineato nel par. 5.7.1, il Centro di Mobilità è pensato affinché "in un raggio di circa 250 metri dalla stazione, devono trovare spazio i servizi di interscambio modale quali: [...] rastrelliere bici e terminal bus, piazzole di ricarica elettrica [...]. Pedoni e ciclisti hanno la priorità rispetto agli altri modi di trasporto". Come contenuto nel par. 4.4.6.1 "Velostazioni, velopark, rastrelliere". La previsione di videosorveglianza nelle stazioni deve essere valutata nell'ambito di interventi specifici.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 526	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Diffondere servizi di manutenzione bici (ad es. dispositivi per gonfiare le ruote) su suolo pubblico, in punti facilmente accessibili e visibili e lungo i percorsi più trafficati.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che le strategie e le azioni proposte in merito alla ciclabilità vanno nella direzione richiesta. Come contenuto nel par. 4.4.6.1 "Velostazioni, velopark, rastrelliere" e 4.4.6.3 "Pompe di gonfiaggio".			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE

N° 527

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Prevedere aree di parcheggio bici al coperto presso le strutture ospedaliere (con pannelli fotovoltaici e possibilmente dotate di sistemi ad ingresso controllato).

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di incremento della quota modale su bicicletta e fa riferimento alla Legge 2/2018, art. 6, comma n) "eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing). "Si rafforza il paragrafo 4.4.6.1 senza la specifica dei sistemi impiantistici che attengono i singoli interventi.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 4.4.6.1

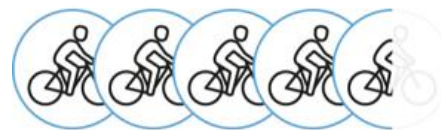
L'intenzione è di estendere tale sistema presso tutte le fermate del TPM e anche presso altri importanti attrattori di traffico, quali le strutture ospedaliere.

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 528	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Introdurre conta-bici lungo i principali itinerari ciclabili dotati di display che evidenziano sul posto il numero dei passaggi giornalieri e annuali.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con le strategie e gli obiettivi del PUMS e in particolare modo utile per l'aggiornamento del Quadro Conoscitivo e per la fase di Monitoraggio. L'introduzione di conta-bici risulta fondamentale sia per l'acquisizione di dati aggiornati sull'uso della bicicletta e dei percorsi ciclabili, nonché come strumento di informazione ed aumento della consapevolezza dei ciclisti.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Inserimento nuovo paragrafo 4.4.6.4			
Lungo i principali itinerari della rete urbana e metropolitana andranno progressivamente installati sistemi conta-bici preferibilmente dotati di display con il duplice intento di acquisizione di dati aggiornati sull'uso della bicicletta e dei percorsi ciclabili, nonché come strumento di informazione ed aumento della consapevolezza dei ciclisti.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 529	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Prevedere l'obbligo per chi apre supermercati o grandi strutture commerciali di dotarsi di apposite aree di sosta per cargo-bike e biciclette.			
Deduzioni			
Il contributo è coerente con le strategie del PUMS, e contenuto al paragrafo 4.4.6.1 che riporta i disposti della L. 2/2018 art. 8, comma 4.: I comuni prevedono nei regolamenti edilizi misure finalizzate alla realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e ad attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche; comma 5: In sede di attuazione degli strumenti urbanistici i comuni stabiliscono i parametri di dotazione di stalli per le biciclette destinati ad uso pubblico e ad uso pertinenziale. Il PUMS è un piano strategico e non può imporre obblighi riferibili ai singoli regolamenti comunali.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 530	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Prevedere rastrelliere in tutte le scuole primarie o secondarie per il parcheggio bici e/o sostituire quelle esistenti se danneggiate.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi e i principi del PUMS dal momento che, come contenuto nel par. 4.4.6.1 "Per agevolare la mobilità quotidiana, la diffusione di rastrelliere dovrà aumentare progressivamente, soprattutto presso le fermate del TPL (bus e Tram), gli attrattori urbani (scuole, uffici, aree ad elevata intensità di posti di lavoro) e nelle aree residenziali dense e caratterizzate da tipologie edilizie che non presentano adeguati spazi privati per il ricovero, su tutto il territorio metropolitano.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE

N° 531

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Inserire nel PUMS, nel paragrafo dedicato, l'elenco dei principali ambiti di intervento già previsti dal Protocollo d'intesa sul tema del contrasto ai furti di biciclette del Comune di Bologna (2015), al fine di rendere più ampia e organica la Visione sul tema, recepire quanto finora fatto a livello amministrativo e rendere stabili le politiche previste in materia passando da impegni di un protocollo a previsioni di un piano.

Deduzioni

Il contributo è coerente con le strategie del PUMS, e in particolare è trattato al paragrafo 4.4.7.4 "contrasto ai furti", che viene rafforzato con i riferimenti del protocollo del Comune di Bologna; mentre per la previsione di uno specifico piano si rimanda alla pianificazione locale poiché è un tema che esula dagli ambiti di azione del PUMS.

Accoglimento

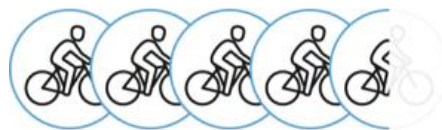
ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 4.4.7.4

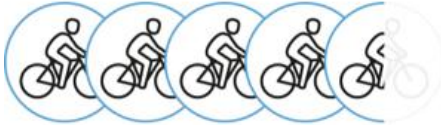
- Il Comune di Bologna ha stipulato, nel 2015 un importante Protocollo d'intesa sul tema del contrasto ai furti di biciclette, vedi link: <http://www.comune.Bologna.it/news/firmato-il-protocollo-dintesa-prevenire-e-contrastare-i-furti-di-biciclette>.

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA

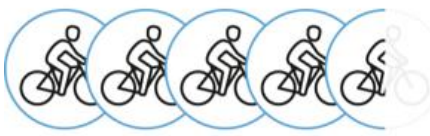


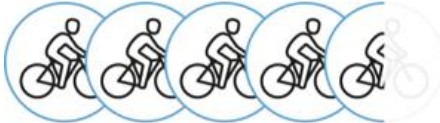
OSSERVAZIONE	N° 532	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Realizzazione di sistemi informatici per pianificazione del viaggio.			
Deduzioni			
L'osservazione, per quanto condivisibile e coerente coi principi generale del Piano, fa riferimento a temi che esulano dagli ambiti di azione del PUMS.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 533	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Misure per implementare l'intermodalità con la bicicletta: parcheggi bici sicuri.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che le strategie e le azioni proposte in merito alla ciclabilità vanno nella direzione richiesta, come sottolineato nel par. 5.7.1, il Centro di Mobilità è pensato affinché "in un raggio di circa 250 metri dalla stazione, devono trovare spazio i servizi di interscambio modale quali: [...] rastrelliere bici e terminal bus, piazzole di ricarica elettrica [...]. Pedoni e ciclisti hanno la priorità rispetto agli altri modi di trasporto". Come contenuto nel par. 4.4.6.1 "Velostazioni, velopark, rastrelliere".			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

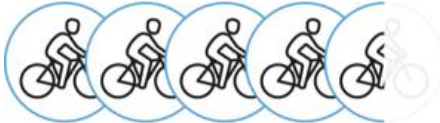
SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 534	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Prevedere in ogni stazione depositi bici protetti dotati di sistemi di videosorveglianza e di copertura per proteggere i mezzi dai fenomeni atmosferici.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che le strategie e le azioni proposte in merito alla ciclabilità vanno nella direzione richiesta, come sottolineato nel par. 5.7.1, il Centro di Mobilità è pensato affinché "in un raggio di circa 250 metri dalla stazione, devono trovare spazio i servizi di interscambio modale quali: [...] rastrelliere bici e terminal bus, piazzole di ricarica elettrica [...]. Pedoni e ciclisti hanno la priorità rispetto agli altri modi di trasporto". Come contenuto nel par. 4.4.6.1 "Velostazioni, velopark, rastrelliere". La previsione di videosorveglianza nelle stazioni deve essere valutata nell'ambito di interventi specifici.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 535	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Prevedere in ogni stazione SFM e in tutti i centri di mobilità depositi bici protetti dotati di sistemi di videosorveglianza e di copertura per proteggere i mezzi dai fenomeni atmosferici.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che le strategie e le azioni proposte in merito alla ciclabilità vanno nella direzione richiesta, come sottolineato nel par. 5.7.1, il Centro di Mobilità è pensato affinché "in un raggio di circa 250 metri dalla stazione, devono trovare spazio i servizi di interscambio modale quali: [...] rastrelliere bici e terminal bus, piazzole di ricarica elettrica [...]. Pedoni e ciclisti hanno la priorità rispetto agli altri modi di trasporto". Come contenuto nel par. 4.4.6.1 "Velostazioni, velopark, rastrelliere". La previsione di videosorveglianza nelle stazioni deve essere valutata nell'ambito di interventi specifici.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

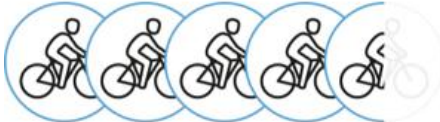
SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 536	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SANT'AGATA BOLOGNESE)
Contenuto sintetico			
Strategia "A piedi e in bici": Messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola del capoluogo.			
Deduzioni			
L'osservazione è condivisibile se inserita nel contesto generale del tema: percorsi casa-scuole, casa-lavoro, mentre il sistema di connessione richiesto è ascrivibile alla rete di livello comunale; si ritiene però importante rimarcare l'argomento generale dei percorsi casa-scuola., si ritiene quindi di rafforzare il testo del par. 4.4.5 Sicurezza: interventi stradali per la riduzione dell'incidentalità.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 4.4.5: "messa in sicurezza della rete di ciclabili adatte all'uso quotidiano che consentano di accedere dai luoghi di residenza / scuola/ lavoro alle stazioni ferroviarie, centri di mobilità, e ai maggiori poli attrattori;".			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 537	Proponente	COMUNE DI CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
Prevedere piste ciclabili sicure verso la stazione di Castel Maggiore che rappresenta altresì un Centro di Mobilità.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e si ritiene quindi di rafforzare il testo del par. 4.4.5 Sicurezza: interventi stradali per la riduzione dell'incidentalità.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 4.4.5: " messa in sicurezza della rete di ciclabili adatte all'uso quotidiano che consentano di accedere dai luoghi di residenza / scuola/ lavoro alle stazioni ferroviarie, centri di mobilità, e ai maggiori poli attrattori;"			

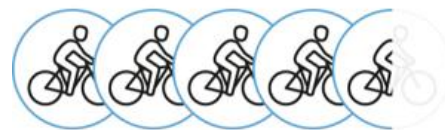
SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 538	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
Una particolare attenzione deve essere data ai punti di maggiore incidentalità in modo che siano messi in sicurezza lungo la rete ciclabile urbana per la mobilità quotidiana			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel par. 4.4.5, "La progettazione degli itinerari ciclabili (con particolare attenzione alle intersezioni) si deve basare pertanto su alcuni criteri fondamentali: la continuità dei percorsi ciclabili, [.. .] piste in sede propria e separate da cordoli o da altri elementi, [.. .] dare continuità e sicurezza ai percorsi ciclabili (e. g. : doppio senso ciclabile, uso ciclabile delle banchine, linee di arresto avanzate per le biciclette davanti agli altri veicoli, uso ciclabile delle corsie riservate al trasporto pubblico) [.. .], la moderazione del traffico e il ricorso allo spazio condiviso [.. .], corsie ciclabili monodirezionali su carreggiata [.. .], la riconoscibilità dello spazio pubblico ciclabile [.. .], l'eliminazione di assetti stradali "ostili" [.. .], l'eliminazione delle criticità nei punti singolari [.. .], l'introduzione di soluzioni progettuali ad hoc in corrispondenza dei punti di conflitto tra diverse correnti veicolari. "			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 539	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
Una particolare attenzione deve essere data ai punti di maggiore incidentalità in modo che siano messi in sicurezza lungo la rete ciclabile metropolitana per la mobilità quotidiana			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel par. 4.4.5, "La progettazione degli itinerari ciclabili (con particolare attenzione alle intersezioni) si deve basare pertanto su alcuni criteri fondamentali: la continuità dei percorsi ciclabili, [.. .] piste in sede propria e separate da cordoli o da altri elementi, [.. .] dare continuità e sicurezza ai percorsi ciclabili (e. g. : doppio senso ciclabile, uso ciclabile delle banchine, linee di arresto avanzate per le biciclette davanti agli altri veicoli, uso ciclabile delle corsie riservate al trasporto pubblico) [.. .], la moderazione del traffico e il ricorso allo spazio condiviso [.. .], corsie ciclabili monodirezionali su carreggiata [.. .], la riconoscibilità dello spazio pubblico ciclabile [.. .], l'eliminazione di assetti stradali "ostili" [.. .], l'eliminazione delle criticità nei punti singolari [.. .], l'introduzione di soluzioni progettuali ad hoc in corrispondenza dei punti di conflitto tra diverse correnti veicolari. "			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 540	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
È inoltre importante prevedere, in occasione di cantieri che occupano le ciclovie, un percorso alternativo ad esse, senza interromperle come purtroppo spesso è avvenuto in passato.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di assicurare lo sviluppo della ciclabilità in modo integrato con le altre componenti di mobilità, attraverso alcuni criteri fondamentali per la realizzazione degli interventi sulla rete ciclabile, si ritiene utile rafforzare il testo del paragrafo 4.3.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 4.3:			
<ul style="list-style-type: none"> • in occasione di manutenzioni stradali o di interventi che prevedano l'apertura di cantieri pubblici o privati, sarà opportuno prevedere una revisione dei percorsi ciclabili, ridisegnando eventualmente le geometrie stradali in funzione degli stessi, o prevedendo itinerario alternativo adeguatamente segnalato. 			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 541	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Inserire all'interno dello SCENARIO IMMEDIATO (2020) i seguenti interventi:</p> <p>2) applicare soluzioni innovative quali la linea avanzata di arresto, i tombini a raso e il doppio senso ciclabile.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, dal momento che, come sottolineato al paragrafo 4.4.5, viene riassunto il contenuto del paragrafo 4.2.1 del PGTU di Bologna, la richiesta temporale non è generalizzabile ma dovrà essere declinata nella fase attuativa dei singoli interventi, quindi non viene prevista la modifica della Tabella 0-2.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE	N° 542	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Inserire all'interno dello SCENARIO INTERMEDIO (2025) il seguente intervento:

- tutte le rotatorie devono prevedere soluzioni, anche su strada, che permettano il loro attraversamento in bici in sicurezza.

Deduzioni

Il contributo si basa su un principio, di soluzioni per gli attraversamenti in sicurezza delle rotatorie, del tutto condivisibile per le nuove realizzazioni, laddove il contesto lo consenta. La richiesta temporale non è generalizzabile ma dovrà essere declinata nella fase attuativa dei singoli interventi, quindi non viene prevista la modifica della Tabella 02 del PUMS. Il tema di un'adeguata progettazione delle rotatorie che tutelino e favoriscono il loro attraversamento da parte della mobilità attiva verrà rafforzato nel capitolo sulla rete motorizzata.

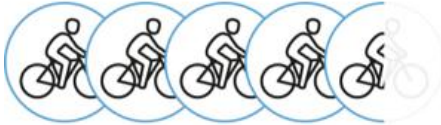
Accoglimento

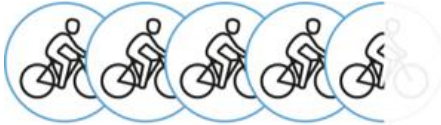
ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

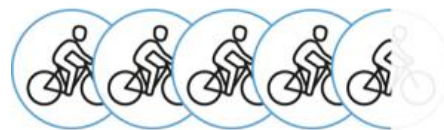
Modifica testo paragrafo 7.6

La medesima attenzione per la mobilità attiva deve essere garantita anche in incroci ed intersezioni sia in ambito urbano che extraurbano. In particolare la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata nell'ottica di favorire e proteggere in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione..) che si sposino inoltre con una maggior sostenibilità economica.

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 543	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Nella Tabella 0-2, nella riga del Biciplan Bologna, aggiungere: - nello scenario 2020, la voce: "sperimentazione doppio senso ciclabile in un primo pacchetto di strade del centro storico e di zone 30"</p> <p>- nello scenario 2025, la voce: "diffusione generalizzata doppio senso ciclabile nelle strade del centro e nelle zone 30".</p>			
Deduzioni			
<p>Il contributo pone il tema della sperimentazione di soluzioni in ambito urbano. La richiesta temporale non è generalizzabile ma dovrà essere declinata nella fase attuativa dei singoli interventi, quindi non viene prevista la modifica della Tabella 02 del PUMS, ma un rafforzamento al paragrafo 4.4.5.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 4.4.5</p> <ul style="list-style-type: none"> • la sperimentazione e progressiva introduzione del doppio senso ciclabile in particolar modo nelle strade del centro storico e nelle zone 30. 			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 544	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Tra le "azioni per la promozione della ciclabilità diffusa", nella parentesi già presente nel testo si chiede di aggiungere anche: ", doppio senso ciclabile, case avanzate, corsie preferenziali aperte alle bici, etc."</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di assicurare lo sviluppo della ciclabilità in modo integrato con le altre componenti di mobilità attraverso un rafforzamento del paragrafo 4.3.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 4.3,</p> <ul style="list-style-type: none"> • azioni per la promozione della ciclabilità diffusa per la convivenza tra ciclisti ed autovetture (zone 30, ZTL, AP, moderazione della velocità, doppio senso ciclabile, case avanzate, corsie preferenziali aperte alle bici, etc.). Il modello di riferimento è costituito dalla preferenziazione dei percorsi e degli spazi ciclabili che si contrappone a quello della separazione. 			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE

N° 545

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Applicare soluzioni innovative quali: Linea di arresto avanzata; Regolazione della svolta del verde semaforico delle auto in conflitto con le biciclette ora regolato con il giallo negli incroci con passaggi semaforizzati.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di assicurare lo sviluppo della ciclabilità in modo integrato con le altre componenti di mobilità, attraverso alcuni criteri fondamentali per la realizzazione degli interventi sulla rete ciclabile. Il PUMS, quale piano strategico, non entra nel merito della regolazione semaforica delle intersezioni stradali, ma ne condivide il principio rafforzando il paragrafo 4.4.5 tra i criteri fondamentali in tema di sicurezza.

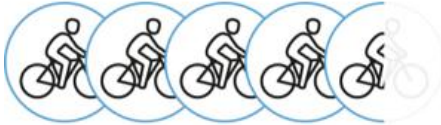
Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

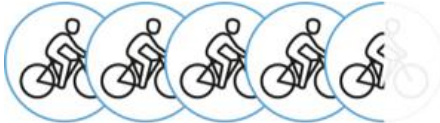
Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 4.4.5

- l'introduzione di soluzioni progettuali ad hoc in corrispondenza dei punti di conflitto tra diverse correnti veicolari (es anello in rotatoria, case avanzate nelle intersezioni con rami a più corsie per gruppo di manovra, linea di arresto avanzata, cicli semaforici differenziati per le varie componenti di traffico, etc.).

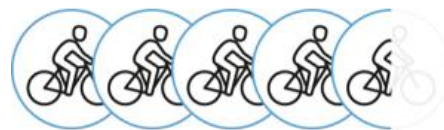
SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 546	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
In presenza di cantieri, pubblici e privati, che comportino interruzione dei regolari percorsi ciclabili, deve essere sempre contemplato un itinerario provvisorio alternativo adeguatamente segnalato.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di assicurare lo sviluppo della ciclabilità in modo integrato con le altre componenti di mobilità, attraverso alcuni criteri fondamentali per la realizzazione degli interventi sulla rete ciclabile, si ritiene utile rafforzare il testo del paragrafo 4.3.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 4.3: <ul style="list-style-type: none"> • in occasione di manutenzioni stradali o di interventi che prevedano l'apertura di cantieri pubblici o privati, sarà opportuno prevedere una revisione dei percorsi ciclabili, ridisegnando eventualmente le geometrie stradali in funzione degli stessi, o prevedendo itinerario alternativo adeguatamente segnalato. 			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 547	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Per assicurare una ciclabilità diffusa nelle strade secondarie a traffico moderato: si chiede di aggiungere la frase “, dove andrà prevista una diffusione generalizzata del doppio senso ciclabile ove ve ne siano le condizioni”.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di assicurare lo sviluppo della ciclabilità in modo integrato con le altre componenti di mobilità attraverso un rafforzamento del paragrafo 4.3.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 4.3:			
<ul style="list-style-type: none"> • in occasione di manutenzioni stradali o di interventi che prevedano l'apertura di cantieri pubblici o privati, sarà opportuno prevedere una revisione dei percorsi ciclabili, ridisegnando eventualmente le geometrie stradali in funzione degli stessi, o prevedendo itinerario alternativo adeguatamente segnalato. 			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 548	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
In occasione di rifacimenti di strade prevedere soluzioni in merito alla raccolta delle acque in modo da non introdurre dislivelli pericolosi per chi viaggia in bici (tombini a raso, ecc.).			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, e viene quindi rafforzato il paragrafo 4.4.5 che, tra l'altro, riassume il contenuto del paragrafo 4.2.1 del PGTU di Bologna, ma dovrà essere declinata nella fase attuativa dei singoli interventi.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 4.4.5</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'attenta considerazione delle esigenze della mobilità ciclistica: tombini e chiusini in posizioni non pericolose per i ciclisti, raggi di curvatura adeguati alle traiettorie dei ciclisti (che sono funzione delle velocità attese), collocazione degli elementi verticali (illuminazione pubblica, segnaletica verticale), uso di pavimentazioni, etc.; 			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 549	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Migliorare l'attraversamento delle rotatorie per il traffico ciclistico prevedendo anche soluzioni su strada (cioè non per forza separando le bici dal resto del normale flusso veicolare).			
Deduzioni			
Il contributo si basa su un principio, di soluzioni per gli attraversamenti in sicurezza delle rotatorie, del tutto condivisibile per le nuove realizzazioni, laddove il contesto lo consenta, come contenuto al paragrafo 4.4.5.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE

N° 550

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Per completare l'elenco delle violazioni più importanti e pericolose da parte dei veicoli a motore: aggiungere anche "la sosta in doppia fila" (fenomeno egualmente pericoloso al pari della sosta sulle piste ciclabili), "la mancata precedenza sugli attraversamenti ciclabili" (considerato che molti pedoni e ciclisti vengono investiti proprio sulle strisce), "l'apertura dello sportello del veicolo senza prima guardare" (che a Bologna ha anche causato morti negli ultimi anni) e "le manovre pericolose che stringono o tagliano la strada al ciclista" (che sono tra le situazioni più ricorrenti e lamentate dalla comunità ciclistica).

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e fa riferimento a un tema di particolare importanza, si ritiene quindi di rafforzare il testo del paragrafo 4.4.7.3 del PUMS.

Accoglimento

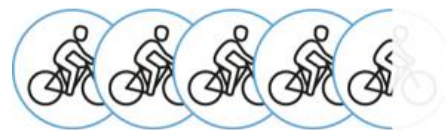
ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 4.4.7.3

Nell'ambito della strategia generale descritta al paragrafo 6.2.1, il PUMS promuove il rafforzamento di misure utili a contrastare i comportamenti scorretti da parte degli utenti motorizzati che possono mettere in pericolo l'incolumità, tra gli altri, anche dei ciclisti; tra i comportamenti ricorrenti e spesso causa di sinistri, si ricordano: la sosta in doppia fila, la mancata precedenza sugli attraversamenti ciclabili, l'apertura dello sportello del veicolo senza prima guardare, le manovre pericolose che stringono o tagliano la strada al ciclista.

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



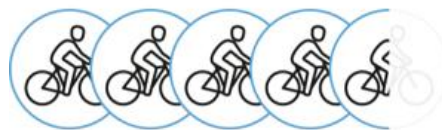
OSSERVAZIONE	N° 551	Proponente	PG 15607
Contenuto sintetico			
Modifica alla circolazione con pista ciclabile semplice costituita da riga sinistra tratteggiata			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e tale tipologia di intervento è già contenuta sia nel Biciplan di Bologna (Allegato 2) che nel nuovo Allegato 3 corrispondente alla Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
sostituzione Allegato 3			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE	N° 552	Proponente	PG 15607
Contenuto sintetico			
Trasformazione strade strette a doppio senso in senso unico più ciclabile.			
Deduzioni			
La richiesta è coerente con il principio del Piano di massimizzazione dello spazio dedicato alla mobilità sostenibile, tuttavia la soluzione proposta dovrà essere approfondita e verificata in fase di progettazione degli interventi sulla base del contesto di riferimento.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE

N° 553

Proponente

PG 15609

Contenuto sintetico

Percorsi ciclabili sicuri verso i Centri di Mobilità - Stazioni.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e si ritiene quindi di rafforzare il testo del par. 4.4.5 Sicurezza: interventi stradali per la riduzione dell'incidentalità.

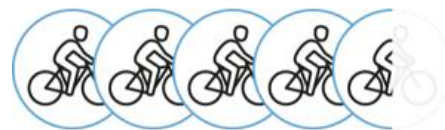
Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 4.4.5: " messa in sicurezza della rete di ciclabili adatte all'uso quotidiano che consentano di accedere dai luoghi di residenza / scuola/ lavoro alle stazioni ferroviarie, centri di mobilità, e ai maggiori poli attrattori;"

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA



OSSERVAZIONE

N° 554

Proponente

PG 15609

Contenuto sintetico

Misure per implementare l'intermodalità con la bicicletta: piste ciclabili sicure verso la stazione ferroviaria.

Deduzioni

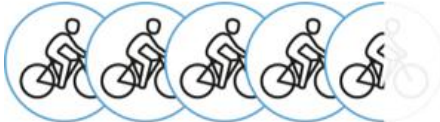
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e si ritiene quindi di rafforzare il testo del par. 4.4.5 Sicurezza: interventi stradali per la riduzione dell'incidentalità.

Accoglimento

ACCOLTA

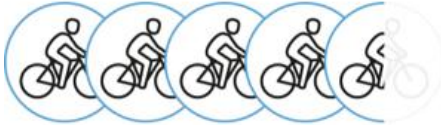
Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 4.4.5: " messa in sicurezza della rete di ciclabili adatte all'uso quotidiano che consentano di accedere dai luoghi di residenza / scuola/ lavoro alle stazioni ferroviarie, centri di mobilità, e ai maggiori poli attrattori;"

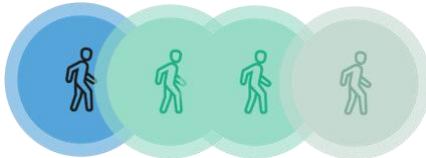
SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 555	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Si chiede di aggiungere tra parentesi alcune esemplificazioni, come negli altri punti: “(doppio senso ciclabile, case avanzate, corsie preferenziali aperte alle bici, etc.)”.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di assicurare lo sviluppo della ciclabilità in modo integrato con le altre componenti di mobilità, con un rafforzamento del paragrafo 11 Linee di indirizzo PGTU.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo capitolo 11			
<ul style="list-style-type: none"> ○ percorsi ciclabili e ciclabilità diffusa (doppio senso ciclabile, case avanzate agli incroci semaforici con verde anticipato per i ciclisti, corsie preferenziali aperte alle bici, etc.). 			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 556	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Inserire all'interno dello SCENARIO IMMEDIATO (2020) i seguenti interventi:</p> <p>3) incentivi per i cittadini che decidono di comprare bici e cargo-bike e che le utilizzeranno in maniera esclusiva al posto di veicoli quali auto e motocicli.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, dal momento che, come sottolineato al paragrafo 4.4.7.2, sono previsti contributi per biciclette a pedalata assistita, non vincolati all'uso esclusivo, quindi non viene prevista la modifica della Tabella 02 del PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

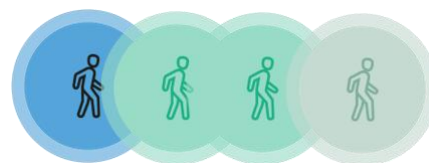
SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 557	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Per favorire estensione uso bici ai disabili: Prevedere incentivi per l'acquisto di cargo-bike speciali, dotate dell'apposito pianale per il trasporto di carrozzine disabili.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di inclusione sociale e incremento della quota modale su bicicletta.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 4.4.7.2: In via sperimentale, per favorire l'estensione dell'uso di bici a persone disabili, si potranno prevedere incentivi per l'acquisto di cargo-bike speciali, dotate dell'apposito pianale per il trasporto di carrozzine disabili.			

SEZIONE 4 - MOBILITA' CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 558	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Esentare dal pagamento della tassa di occupazione di suolo pubblico per l'installazione, concordata col Comune, di rastrelliere ad uso pubblico da parte di soggetti terzi a proprie spese.			
Deduzioni			
Si condivide il principio sotteso all'osservazione avanzata, pertanto si ritiene utile inserire il provvedimento all'interno del capitolo sulla ciclabilità			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 4.4.6.1			
Inoltre, i comuni dovranno prevedere l'esenzione dal pagamento della tassa di occupazione di suolo pubblico per l'installazione di rastrelliere ad uso pubblico da parte di soggetti terzi a proprie spese.			

5 MOBILITÀ PEDONALE

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 559	Proponente	PG 8767
Contenuto sintetico			
Prevedere una progettazione condivisa almeno per le strade maggiormente interessate dalle infrastrutture previste dal PUMS e dal Biciplan.			
Deduzioni			
L'osservazione è perfettamente coerente con la Vision del PUMS sullo spazio condiviso in cui si afferma che la progettazione infrastrutturale e funzionale dello spazio stradale a favore dei movimenti di pedoni e ciclisti è il prerequisito indispensabile per cogliere gli ambiziosi obiettivi fissati dal Piano. Inoltre, le azioni introdotte dal PUMS saranno oggetto di partecipazione anche durante la fase di attuazione ed in particolare per la progettazione della rete tramviaria è prevista un'attività di partecipazione dedicata già in corso per la prima linea.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE



OSSERVAZIONE

N° 560

Proponente

PG 8767

Contenuto sintetico

Evidenziare come sia per la sicurezza, che per tutti gli altri obiettivi del PUMS, una forte e visibile comunicazione sia fondamentale per non sprecare tempo e risorse in obiettivi e realizzazioni che se non comunicate restano sconosciute ai più; quindi aggiungere dopo la frase "in sintesi, le strategie proposte.... sono le seguenti. ", il seguente capoverso "Diffuse e pervasive campagne di comunicazione degli obiettivi del PUMS. appoggiandosi anche alle associazioni di categoria, trasmettendo l'immagine forte e riconoscibile di una città sana, prospera e attraente".

Deduzioni

Il contributo offerto e le integrazioni proposte sono in linea con l'obiettivo di diffusione della sicurezza stradale e in particolare di protezione dei pedoni e dei ciclisti per favorire la transizione dell'ambiente stradale da spazio conteso a spazio condiviso sia in termini di percorribilità che di attraversamento. Si accolgono pertanto le proposte di integrazione che andranno a rafforzare tale tematica all'interno della relazione di Piano.

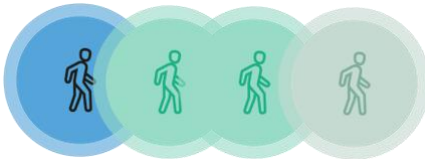
Accoglimento

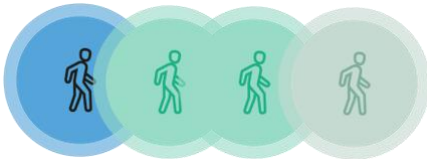
ACCOLTA

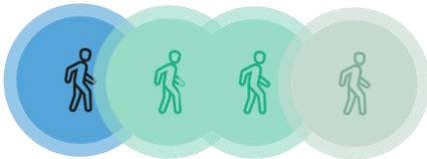
Modifica eventuale al Piano

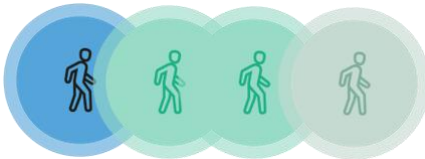
Modifica testo paragrafo 6.1

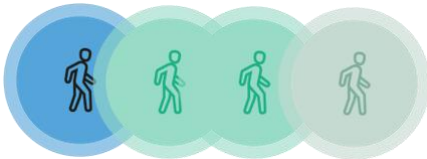
Diffuse e pervasive campagne di comunicazione degli obiettivi del PUMS in particolare sulla mobilità attiva, anche in collaborazione con le associazioni di categoria, al fine di trasmettere un'immagine forte e riconoscibile di una città sana, prospera e attraente.

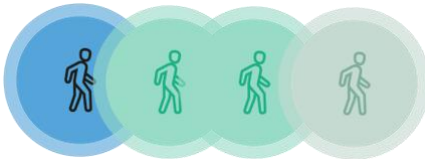
SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 561	Proponente	PG 15607
Contenuto sintetico			
Aumento della consapevolezza dei cittadini sull'utilizzo di modalità di spostamento diversi dall'auto privata.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con la Vision del PUMS che sottolinea come "Non è azzardato affermare che il fine ultimo del PUMS è soprattutto quello di consegnare alle nuove generazioni un sistema di trasporto in grado di contribuire in maniera determinante allo sviluppo sostenibile, nella consapevolezza che la riduzione degli inquinanti climalteranti e nocivi alla salute ha risvolti ambientali, sociali ed economici, impercettibili nell'immediato ma irreversibili e di enorme portata nel lungo periodo".			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 562	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
<p>Non si specifica quando si comincerà intervenire. è necessario un calendario di attuazione di questi interventi con una informazione e una campagna di sensibilizzazione adeguati in modo da coinvolgere tutta la cittadinanza chiamata ad un ripensamento delle sue abitudini in termini di mobilità la nostra associazione è disposta a collaborare in questo senso.</p>			
Deduzioni			
<p>La fase di attuazione del Piano è illustrata secondo tre scenari temporali differenti con le relative azioni messe in campo per ciascuna delle principali strategie, tra le quali la comunicazione, la sensibilizzazione e la divulgazione. Si accoglie la disponibilità di collaborazione durante la fase di attuazione del Piano in un'ottica di partecipazione permanente di stakeholders e associazioni coinvolte. Per gli specifici interventi si rimanda agli strumenti programmatici di attuazione.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

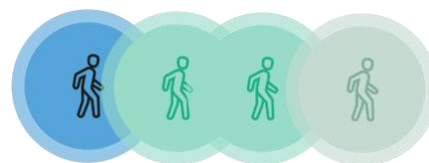
SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 563	Proponente	UNIONE D'ACQUA TERRE
Contenuto sintetico			
Livello di comunicazione particolare per le scuole.			
Deduzioni			
La proposta suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS e viene pertanto accolta.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 8.4</p> <p>È dunque decisivo mettere in campo una strategia efficace e univoca su tutto il territorio della Città metropolitana per la comunicazione e l'educazione ai temi della sostenibilità applicati alla mobilità, che sarà realizzata principalmente attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Campagne di sensibilizzazione in particolare sul tema della pedonalità, ciclabilità e delle Città 30; • Campagne di informazione in particolare relativamente a Aree Pedonali, Zone a Traffico Limitato e parcheggi scambiatori (in particolare ZTLA e Area Verde); • Progetti educativi nelle scuole, ricorrendo a specifici ed idonei livelli di comunicazione così da divulgare tali tematiche in modo efficace agli studenti di ogni ordine e grado; • Corsi di formazione ai Mobility Manager. 			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 564	Proponente	UNIONE D'ACQUA TERRE
Contenuto sintetico			
Individuazione di una strategia comunicativa univoca in particolare per ciò che riguarda l'individuazione di zone pedonali, ZTL, parcheggi scambiatori, zone 30, sia per utenti "deboli" che per automobilisti.			
Deduzioni			
La proposta suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS e risulta in parte già contenuta nel Piano, viene pertanto accolta.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 8.4</p> <p>È dunque decisivo mettere in campo una strategia efficace e univoca su tutto il territorio della Città metropolitana per la comunicazione e l'educazione ai temi della sostenibilità applicati alla mobilità, che sarà realizzata principalmente attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Campagne di sensibilizzazione in particolare sul tema della pedonalità, ciclabilità e delle Città 30; • Campagne di informazione in particolare relativamente a Aree Pedonali, Zone a Traffico Limitato e parcheggi scambiatori (in particolare ZTLA e Area Verde); • Progetti educativi nelle scuole, ricorrendo a specifici ed idonei livelli di comunicazione così da divulgare tali tematiche in modo efficace agli studenti di ogni ordine e grado; • Corsi di formazione ai Mobility Manager. 			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 565	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Valorizzare l'iniziativa spontanea e associativa organizzata legata agli utenti della pedonalità (comprese le numerose associazioni di anziani), capace di creare consenso e attrattività verso la mobilità pedonale.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è coerente con la Visione strategica del PUMS che riconosce il ruolo fondamentale della partecipazione ex post nella fase di attuazione e monitoraggio del Piano. A conferma di ciò, come sottolineato nell'Allegato 1 Governance e Monitoraggio, il PUMS prevede la convocazione di ulteriori tavoli di partecipazione per raccogliere ulteriori proposte migliorative da parte di cittadini e stakeholders nell'ottica di rendere più efficaci le azioni e le strategie proposte e di facilitare il conseguimento degli obiettivi generali, tra cui primeggiano quelli sulla mobilità attiva.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 566	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
Per garantire maggiore vivibilità residenti e ai turisti: indicare i bagni pubblici con segnaletica ben visibile. crearne di nuovi nei luoghi dove l'afflusso turistico e di persone di passaggio è più intenso.			
Deduzioni			
Il contributo offerto non è pertinente in quanto la pianificazione del PUMS non entra nel merito del segnalamento dei bagni pubblici tantomeno della loro nuova collocazione.			
Accoglimento	NON PERTINENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE



OSSERVAZIONE

N° 567

Proponente

PG 15230

Contenuto sintetico

Inserire specifiche note nel paragrafo 3.2 a favore dell'allargamento dei marciapiedi e dell'inserimento di specie arboree.

Deduzioni

Le integrazioni richieste sono coerenti con gli obiettivi del PUMS di diffusione della mobilità pedonale dal momento che, come sottolineato a più riprese, il Piano riconosce il ruolo fondamentale di una rete continua, sicura e adeguata di marciapiedi nonché la necessità di "attivare, presso tutti i Comuni metropolitani, la redazione di Piani per la manutenzione dei marciapiedi" (cfr. paragrafo 3.3.1). L'osservazione viene pertanto accolta e verrà introdotto quale indirizzo di buona progettazione l'inserimento di specie arboree, come parte complementare dell'arredo urbano per i percorsi pedonali e al contempo verrà rafforzato l'adeguamento dei marciapiedi tra le azioni strategiche a favore della pedonalità, laddove sussistano le condizioni spaziali e la disponibilità di risorse dedicate.

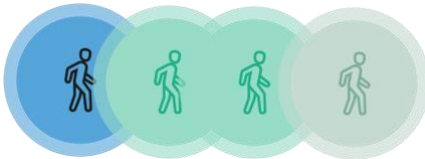
Accoglimento

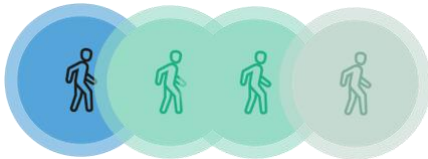
ACCOLTA

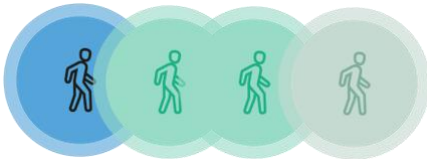
Modifica eventuale al Piano

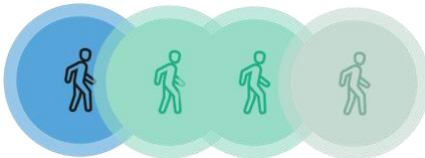
Modifica testo paragrafo 3.2.2

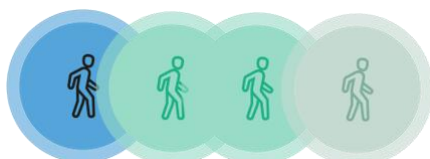
- completare la rete dei marciapiedi, dando priorità alle strade di scorrimento (o a maggiore intensità/esposizione ai conflitti potenziali con il traffico motorizzato), qualora assenti o non conformi alla vigente normativa, o dove si verifichi una puntuale interruzione della loro continuità; favorire inoltre l'adeguamento e l'allargamento dei marciapiedi insieme all'inserimento di specie arboree, come parte complementare dell'arredo urbano, laddove sussistano le condizioni spaziali e la disponibilità di risorse dedicate;.

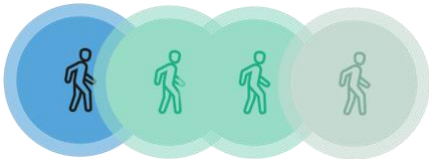
SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 568	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
Nella mappatura dei marciapiedi porre attenzione alla dimensione degli stessi, in modo che possano sempre consentire il passaggio di carrozzelle per disabili.			
Deduzioni			
L'osservazione viene accolta in quanto rafforza il principio di accessibilità universale e percorribilità degli itinerari pedonali già contenuto nel Piano, nello specifico relativamente all'adeguato dimensionamento dei marciapiedi, anche in coerenza con quanto previsto e consentito dalla normativa vigente.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 3.2.2</p> <ul style="list-style-type: none"> • completare la rete dei marciapiedi, dando priorità alle strade di scorrimento (o a maggiore intensità/esposizione ai conflitti potenziali con il traffico motorizzato), qualora assenti o non conformi alla vigente normativa, o dove si verifichi una puntuale interruzione della loro continuità; favorire inoltre l'adeguamento e l'allargamento dei marciapiedi insieme all'inserimento di specie arboree, come parte complementare dell'arredo urbano, laddove sussistano le condizioni spaziali e la disponibilità di risorse dedicate;. 			

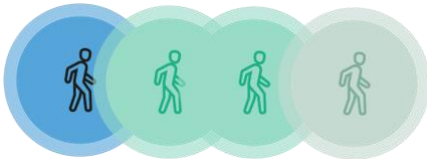
SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 569	Proponente	TINTI FRANCESCO
Contenuto sintetico			
Inserire il concetto di 'piacevolezza' del percorso pedonale, trasformando strade periferiche in viali alberati.			
Deduzioni			
<p>La modifica suggerita rafforza quanto espresso nella Vision sullo spazio condiviso del PUMS di garantire una progettazione infrastrutturale e funzionale dello spazio stradale, assegnando la dovuta attenzione ai movimenti di pedoni e ciclisti attraverso "segnalazione e continuità dei percorsi, eliminazione degli ostacoli e delle barriere architettoniche, qualità dell'arredo urbano, regole chiare e, ove consentito, priorità nei punti di conflitto con le altre componenti di traffico". Tale strategia, infatti, "è in grado di fare la differenza nel creare le condizioni per un massiccio trasferimento verso la modalità ciclistica e la scelta di spostarsi a piedi su distanze medio-brevi "riabitando" in tal modo le strade e le piazze della città". L'osservazione viene pertanto accolta e verrà introdotto il concetto di piacevolezza del percorso pedonale nella Vision e l'inserimento di specie arboree, come parte essenziale dell'arredo urbano, ove sussistano le condizioni spaziali e la disponibilità economica, quale indirizzo di buona progettazione.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 3.1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creare un ambiente pedonale sicuro e piacevole, costituito da percorsi continui, leggibili, confortevoli e gradevoli, possibilmente corredati da verde, con la principale funzione di incentivare la scelta di muoversi a piedi da parte di tutti i gruppi di utenti, indipendentemente da età e abilità motorie. <p>Modifica testo paragrafo 3.2.2</p> <ul style="list-style-type: none"> • completare la rete dei marciapiedi, dando priorità alle strade di scorrimento (o a maggiore intensità/esposizione ai conflitti potenziali con il traffico motorizzato), qualora assenti o non conformi alla vigente normativa, o dove si verifici una puntuale interruzione della loro continuità; favorire inoltre l'adeguamento e l'allargamento dei marciapiedi insieme all'inserimento di specie arboree, come parte complementare dell'arredo urbano, laddove sussistano le condizioni spaziali e la disponibilità di risorse dedicate. 			

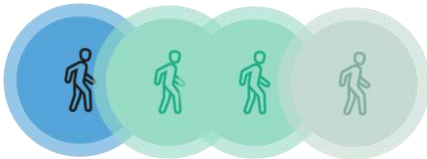
SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 570	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Piantumazione di nuovi alberi e ripiantumazione di quelli da sostituire.</p> <p>Valutare la piantumazione di nuovi alberi anche nelle zone industriali ed artigianali.</p>			
Deduzioni			
<p>Anche a seguito di osservazione da altro proponente verrà introdotto il concetto di gradevolezza dei percorsi e inserito tra i requisiti di arredo urbano anche l'inserimento di verde e specie arboree laddove le condizioni spaziali e economiche lo permettano. Tuttavia, non è di competenza del livello strategico del PUMS la valutazione delle piantumazioni di nuovi alberi, sebbene si preveda un innalzamento ecologico della rete stradale urbana anche mediante alberature (cfr. paragrafi 7.6 e 7.6.2), in cui non sono da escludere le zone artigianali ed industriali.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 3.2.2</p> <ul style="list-style-type: none"> • completare la rete dei marciapiedi, dando priorità alle strade di scorrimento (o a maggiore intensità/esposizione ai conflitti potenziali con il traffico motorizzato), qualora assenti o non conformi alla vigente normativa, o dove si verifichi una puntuale interruzione della loro continuità; favorire inoltre l'adeguamento e l'allargamento dei marciapiedi insieme all'inserimento di specie arboree, come parte complementare dell'arredo urbano, laddove sussistano le condizioni spaziali e la disponibilità di risorse dedicate; 			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 571	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Installare segnalazioni sonore su tutti gli impianti semaforici; °incentivare innovazioni tecnologiche volte all'individuazione dei corretti tragitti (app con indicazioni sonore, ecc.).			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato al paragrafo 3.2.2, individua tra le strategie per promuovere e garantire la sicurezza e la continuità dei percorsi pedonali in ambito metropolitano e urbano "garantire sui percorsi pedonali, e sugli attraversamenti pedonali in particolare, il superamento delle barriere architettoniche sia di tipo fisico che sensoriale; auspicabile l'adozione di un abaco standardizzato che assuma, tra l'altro, soluzioni tipologiche uniformi di utilizzo del codice LOGES".			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

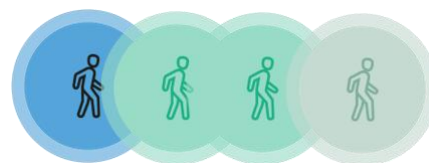
SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 572	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Temporizzare i semafori pedonali diffondendo dispositivi count down.			
Deduzioni			
Si ritiene la proposta utile ed in linea con le strategie sulla pedonalità individuate dal Piano; sebbene l'azione specifica proposta rimandi per la sua attuazione alla pianificazione di dettaglio relativa alla fasatura semaforica e al suo coordinamento, che dovrà tenere conto di valutazioni puntuali in funzione delle condizioni di sicurezza. Si sottolinea che è in corso nel Comune di Bologna un progetto che prevede l'inserimento di display contatempo.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 3.2.2			
<ul style="list-style-type: none"> • aumentare la visibilità e la sicurezza degli attraversamenti pedonali adeguandola al livello di esposizione al traffico motorizzato in modo che il pedone possa meglio esercitare il diritto di precedenza che gli riconosce il Codice della Strada; in particolare coordinando i tempi semaforici pedonali a favore dell'attraversamento in sicurezza mediante diversificazione dei tempi di verde per pedoni e auto in svolta, oltre a favorire l'introduzione di dispositivi di countdown e la diffusione di lampioni bassi e led sulle strisce pedonali;. 			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 573	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Punto n°2 dei principi guida: Eliminare la frase "affermando la piena compatibilità delle aree pedonali con il trasporto pubblico urbano su sede propria". Si considerino al riguardo anche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'osservazione presentata al paragrafo 3.2.4.2; - l'osservazione presentata al paragrafo 5.5; - l'osservazione presentata al paragrafo 5.5.2; - l'osservazione presentata al paragrafo 6.2.2.5. 			
Deduzioni			
<p>Il contributo offerto è contrario alla Visione strategica del PUMS legata all'inserimento del tram nell'area centrale volta a rafforzarne la vocazione pedonale ed a valorizzare i recenti interventi di riqualificazione e pedonalizzazione, individuando le condizioni per una coesistenza sicura e integrata delle diverse componenti.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 574	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Incentivare innovazioni tecnologiche volte all'individuazione dei corretti tragitti (app con indicazioni sonore, etc.).			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 3.3 il nuovo sistema di wayfinding metropolitano che il PUMS intende realizzare "sarà costituito non soltanto da cartelli, nomi, mappe, ma anche da illuminazione, arredo urbano, spazi urbani, arte pubblica e tecnologia".			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 575	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Eliminazione di tutta la sosta di veicoli su marciapiedi, portandola sulla sede stradale.</p> <p>Eliminazione della sosta di veicoli in aree dove in realtà non possono accedere.</p>			
Deduzioni			
<p>Si ritengono del tutto condivisibili e coerenti con gli obiettivi del PUMS sulla pedonalità la progressiva eliminazione della sosta in corrispondenza dei marciapiedi e da aree dove non è consentito l'accesso, in quanto riducono lo spazio pubblico a disposizione dei pedoni, pertanto tale misura verranno meglio specificate nella relazione di Piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 3.2.2</p> <ul style="list-style-type: none"> • posizionare i percorsi pedonali nelle fasce più esterne della sede stradale, quelle attigue all'edificato e agli ingressi ai servizi di vario tipo e alle residenze; favorendo la progressiva eliminazione della sosta da aree dove non è consentito l'accesso ai veicoli privati e in corrispondenza dei marciapiedi e mantenendo la separazione dagli itinerari ciclabili, quando le condizioni spaziali lo permettano. 			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE



OSSERVAZIONE	N° 576	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Prevedere nel quadro dello SCENARIO IMMEDIATO (2020) l'adeguamento dei marciapiedi che non rispettano la larghezza minima.

Deduzioni

L'osservazione viene accolta parzialmente. L'adeguamento dei marciapiedi è già contenuto tra gli indirizzi e misure di buona progettazione a favore della pedonalità e verrà ulteriormente rafforzato nel documento di Piano, laddove sussistano le condizioni spaziali e la disponibilità di risorse dedicate, anche in coerenza con quanto previsto e consentito dalla normativa vigente. Tuttavia, la richiesta temporale non è generalizzabile ma dovrà essere declinata nella fase attuativa dei singoli interventi, quindi non viene prevista la modifica della Tabella 02 del PUMS.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

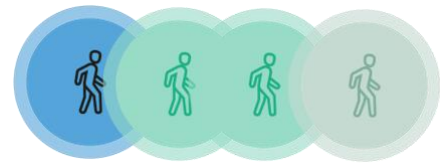
Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 3.2.2

- completare la rete dei marciapiedi, dando priorità alle strade di scorrimento (o a maggiore intensità/esposizione ai conflitti potenziali con il traffico motorizzato), qualora assenti o non conformi alla vigente normativa, o dove si verifichi una puntuale interruzione della loro continuità; favorire inoltre l'adeguamento e l'allargamento dei marciapiedi insieme all'inserimento di specie arboree, come parte complementare dell'arredo urbano, laddove sussistano le condizioni spaziali e la disponibilità di risorse dedicate;

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 577	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Rimuovere progressivamente le ciclabili dai marciapiedi.			
Deduzioni			
Si condivide il principio sotteso all'intervento proposto e si sottolinea che già la progettazione ex-novo non prevede la realizzazione di ciclabili sui marciapiedi; pertanto laddove esistono i finanziamenti per nuovi percorsi e piste ciclabili, anche di ricucitura di tratte esistenti, si potrà proseguire secondo l'indicazione suggerita.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 3.2.2 <ul style="list-style-type: none"> • posizionare i percorsi pedonali nelle fasce più esterne della sede stradale, quelle attigue all'edificato e agli ingressi ai servizi di vario tipo e alle residenze; favorendo la progressiva eliminazione della sosta da aree dove non è consentito l'accesso ai veicoli privati e in corrispondenza dei marciapiedi e mantenendo la separazione dagli itinerari ciclabili, quando le condizioni spaziali lo permettano. 			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE



OSSERVAZIONE

N° 578

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Adeguamento marciapiedi che non rispettano la larghezza minima.

Realizzazione marciapiedi dove non esistono (no segnaletica orizzontale).

Deduzioni

Le misure richieste sono coerenti con gli obiettivi del PUMS di diffusione della mobilità pedonale dal momento che, come sottolineato a più riprese, il Piano riconosce il ruolo fondamentale di una rete continua, sicura e adeguata di marciapiedi nonché la necessità di "attivare, presso tutti i Comuni metropolitani, la redazione di Piani per la manutenzione dei marciapiedi" (cfr. paragrafo 3.3.1). L'osservazione viene pertanto accolta e verranno rafforzate nel documento di Piano le misure relative sia alla realizzazione che all'adeguamento dei marciapiedi, laddove sussistano le condizioni spaziali e la disponibilità economiche, anche in coerenza con quanto previsto e consentito dalla normativa vigente. Si precisa che gli interventi di manutenzione, adeguamento e nuova realizzazione dei marciapiedi rimangono di competenza dei singoli comuni quali misure da portare avanti con determinazione e risorse dedicate in attuazione degli indirizzi strategici sulla pedonalità propri del PUMS stesso.

Accoglimento

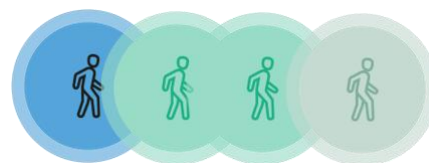
ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 3.2.2

- completare la rete dei marciapiedi, dando priorità alle strade di scorrimento (o a maggiore intensità/esposizione ai conflitti potenziali con il traffico motorizzato), qualora assenti o non conformi alla vigente normativa, o dove si verifichi una puntuale interruzione della loro continuità; favorire inoltre l'adeguamento e l'allargamento dei marciapiedi insieme all'inserimento di specie arboree, come parte complementare dell'arredo urbano, laddove sussistano le condizioni spaziali e la disponibilità di risorse dedicate;

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE



OSSERVAZIONE	N° 579	Proponente	A.MO BOLOGNA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Aggiungere a strategie per percorsi pedonali: "Adeguare i tempi semaforici pedonali in modo che i tempi di attesa troppo lunghi ai semafori a chiamata non inducano all'attraversamento con il rosso".

Deduzioni

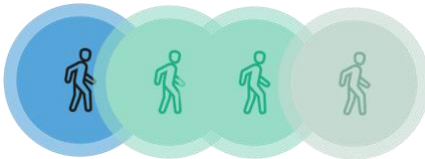
Si ritiene la proposta di integrazione utile ed in linea con le strategie sulla pedonalità individuate dal Piano; sebbene l'azione specifica proposta rimandi per la sua attuazione alla pianificazione di dettaglio relativa alla fasatura semaforica e al suo coordinamento, che dovrà tenere conto di valutazioni puntuali in funzione delle condizioni di sicurezza. Si sottolinea che è in corso nel Comune di Bologna un progetto che prevede l'inserimento di display contatempo.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 3.2.2

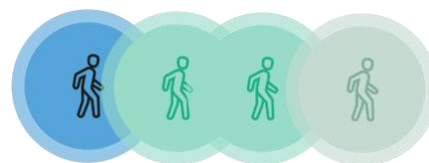
- aumentare la visibilità e la sicurezza degli attraversamenti pedonali adeguandola al livello di esposizione al traffico motorizzato in modo che il pedone possa meglio esercitare il diritto di precedenza che gli riconosce il Codice della Strada; in particolare coordinando i tempi semaforici pedonali a favore dell'attraversamento in sicurezza mediante diversificazione dei tempi di verde per pedoni e auto in svolta, oltre a favorire l'introduzione di dispositivi di countdown e la diffusione di lampioni bassi e led sulle strisce pedonali;.

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 580	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Per garantire in sicurezza i passaggi pedonali semaforizzati: durante il verde per i pedoni eliminare il contemporaneo verde per le auto in svolta, diversificando i tempi.			
Deduzioni			
Si ritiene la proposta utile ed in linea con le strategie sulla pedonalità individuate dal Piano; sebbene l'azione specifica proposta rimandi per la sua attuazione alla pianificazione di dettaglio relativa alla fasatura semaforica e al suo coordinamento, che dovrà tenere conto di valutazioni puntuali in funzione delle reali condizioni di sicurezza per i pedoni e delle ricadute sull'efficienza della rete.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 3.2.2			
<ul style="list-style-type: none"> • aumentare la visibilità e la sicurezza degli attraversamenti pedonali adeguandola al livello di esposizione al traffico motorizzato in modo che il pedone possa meglio esercitare il diritto di precedenza che gli riconosce il Codice della Strada; in particolare coordinando i tempi semaforici pedonali a favore dell'attraversamento in sicurezza mediante diversificazione dei tempi di verde per pedoni e auto in svolta, oltre a favorire l'introduzione di dispositivi di countdown e la diffusione di lampioni bassi e led sulle strisce pedonali;. 			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 581	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Ridurre i tempi dei semafori pedonali a chiamata e rafforzare la sicurezza del pedone attribuendogli maggiore durata nell'attraversamento.</p>			
Deduzioni			
<p>Si ritiene la proposta utile ed in linea con le strategie sulla pedonalità individuate dal Piano; sebbene l'azione specifica proposta rimandi per la sua attuazione alla pianificazione di dettaglio relativa alla fasatura semaforica e al suo coordinamento, che dovrà tenere conto di valutazioni puntuali in funzione delle condizioni di sicurezza. Si sottolinea che è in corso nel Comune di Bologna un progetto che prevede l'inserimento di display contatempo.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 3.2.2</p> <ul style="list-style-type: none"> • aumentare la visibilità e la sicurezza degli attraversamenti pedonali adeguandola al livello di esposizione al traffico motorizzato in modo che il pedone possa meglio esercitare il diritto di precedenza che gli riconosce il Codice della Strada; in particolare coordinando i tempi semaforici pedonali a favore dell'attraversamento in sicurezza mediante diversificazione dei tempi di verde per pedoni e auto in svolta, oltre a favorire l'introduzione di dispositivi di countdown e la diffusione di lampioni bassi e led sulle strisce pedonali;. 			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 582	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Inserire nel quadro dello SCENARIO IMMEDIATO (2020) il seguente intervento: eliminare il semaforo verde per le auto in fase di svolta contemporaneamente all'attraversamento pedonale con semaforo pedonale verde.</p>			
Deduzioni			
<p>L'intervento proposto è in linea con le strategie sulla pedonalità individuate dal Piano, sebbene si rimanda per la sua attuazione alla pianificazione di dettaglio relativa alla fasatura semaforica e al suo coordinamento, che dovrà tenere conto di valutazioni puntuali in funzione delle reali condizioni di sicurezza per i pedoni e delle ricadute sull'efficienza della rete. La richiesta temporale non è dunque generalizzabile ma dovrà essere declinata nella fase attuativa dei singoli interventi, quindi non viene prevista la modifica della Tabella 03 del PUMS.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE



OSSERVAZIONE

N° 583

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

3.2.4: Eliminare il paragrafo che recita “In sostanza il PUMS punta a collocare gli interventi di pedonalizzazione in un quadro generale di pianificazione a favore della mobilità attiva per contrastare una tendenza che, intervenendo in maniera puntuale, non crea spazi per la mobilità pedonale ma piuttosto, aree di “aggregazione statica” per i pedoni le quali poco o nulla hanno a che fare con l’incentivazione della mobilità pedonale di spostamenti motorizzati di corto raggio” e sostituirlo con:

“pedonalità e pedonalizzazione devono convivere armoniosamente in un disegno di mobilità attiva continua, in modo da favorire la mobilità pedonale e il raggiungimento a piedi delle stesse aree pedonalizzate, le quali non devono vivere in maniera isolata dai percorsi pedonali bensì, oltre ad assolvere la propria funzione di spazi di aggregazione sociale, contribuire all’incremento della mobilità attiva”.

Deduzioni

La proposta di modifica al testo suggerita rafforza l'inquadramento degli interventi previsti dal piano a favore della mobilità pedonale pertanto si ritiene utile inserire il contributo offerto in alternativa al testo citato nella relazione di Piano.

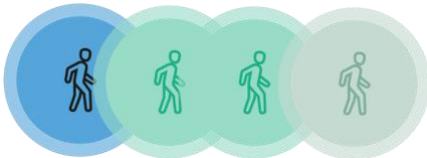
Accoglimento

ACCOLTA

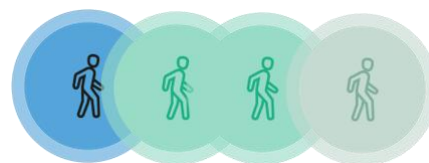
Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 3.2.4:

Pedonalità e pedonalizzazione devono convivere armoniosamente in un disegno continuo di pianificazione sulla mobilità attiva, in modo da favorire la mobilità pedonale e il raggiungimento a piedi delle stesse aree pedonalizzate, le quali non devono vivere in maniera isolata dai percorsi pedonali bensì, oltre ad assolvere la propria funzione di spazi di aggregazione sociale, contribuire all’incremento della mobilità attiva.

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 584	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
3.2.4.1: riformulare frase “Il PUMS considera le pedonalizzazioni strettamente connessi ai temi dell’ordine pubblico e sicurezza” con “il PUMS valorizza le pedonalizzazioni come strumento di presidio sociale del territorio nell’ottica dell’aumento della sicurezza”.			
Deduzioni			
La proposta di modifica al testo suggerita rafforza l'inquadramento degli interventi previsti dal piano a favore della mobilità pedonale pertanto si ritiene utile inserire il contributo offerto in alternativa al testo citato nella relazione di Piano.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 3.2.4.1: Il PUMS valorizza le pedonalizzazioni come strumento di presidio sociale del territorio per l'aumento della sicurezza, oltre alla loro funzione di migliorare le connessioni al TPM.			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE



OSSERVAZIONE

N° 585

Proponente

PG 8767

Contenuto sintetico

Aggiungere dopo la frase "Le misure individuate dal PUMS per il perseguimento di tali ambiziosi obiettivi si traducono nelle seguenti azioni promosse dal PUMS:", il seguente capoverso "Azione straordinaria per il rispetto dell'art. 191 CdS preceduta e accompagnata da una pervasiva campagna pubblicitaria di dissuasione, utilizzando anche mezzi "alternativi" tipo clown sulle strisce che "segnalano" agli automobilisti di non commettere infrazioni, ecc. ; Azione straordinaria sulla distrazione alla guida, ad esempio utilizzando i vigili in moto per rilevare chi sta guidando, utilizzando cellulare e smartphone; Campagna pubblicitaria mirata ai pedoni sul corretto attraversamento delle strisce; Campagna mirata ai ciclisti con focus sulla visibilità nelle ore serali e notturne (giubbotto a led, cc...); Completare installazione lampioni bassi a Led sugli attraversamenti pedonali; Sperimentare diffondere strisce pedonali a LED".

Deduzioni

Il contributo offerto e le integrazioni proposte sono in linea con l'obiettivo di diffusione della sicurezza stradale e in particolare di protezione dei pedoni e dei ciclisti per favorire la transizione dell'ambiente stradale da spazio conteso a spazio condiviso sia in termini di percorribilità che di attraversamento. Si accolgono pertanto le proposte di integrazione che andranno a rafforzare tale tematica all'interno della relazione di Piano.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

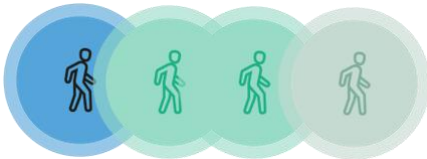
Modifica testo paragrafo 6.2.1:

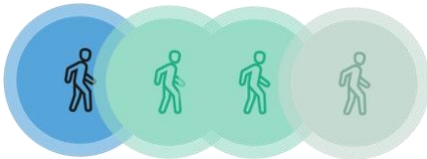
- Azioni straordinarie per il rispetto dell'art. 191 CdS (utilizzando anche metodi innovativi tipo clown sulle strisce che segnalano agli automobilisti di non commettere infrazioni, ecc....) e per la distrazione alla guida (ad esempio vigili in moto per rilevare chi sta guidando, utilizzando cellulare e smartphone); da accompagnare con pervasive e mirate campagne di dissuasione,
- Diffusione di campagne di comunicazione dedicate ai pedoni sul corretto attraversamento delle strisce e ai ciclisti con focus sulla visibilità nelle ore serali e notturne (giubbotto a led, cc...);

Modifica testo paragrafo 3.2.2

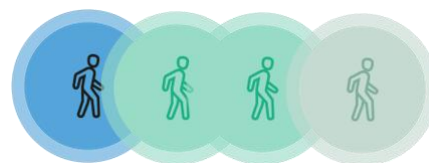
- aumentare la visibilità e la sicurezza degli attraversamenti pedonali adeguandola al livello di esposizione al traffico motorizzato in modo che il pedone possa meglio esercitare il diritto di precedenza che gli riconosce il Codice della Strada; in particolare coordinando i tempi semaforici pedonali a favore dell'attraversamento in sicurezza mediante diversificazione dei tempi di verde per pedoni e auto in svolta, oltre a favorire l'introduzione di dispositivi di countdown e la diffusione di lampioni bassi e led sulle strisce pedonali;

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 586	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Ampliamento delle dotazioni di sistemi "scout speed" a disposizione della Polizia locale per l'accertamento e la sanzione dei comportamenti che violino il CdS.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di enforcement dei controlli per sanzionare i comportamenti scorretti degli utenti della strada ma fa riferimento a misure con il livello di dettaglio che non competono alla pianificazione strategica propria del PUMS.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 587	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
A fine pagina 171: Dopo "... utenza debole" aggiungere la seguente frase: "E' indispensabile accrescere significativamente la capacità di risposta dei Vigili Urbani, sia al numero del pronto intervento (051266626), sia tramite APP o altro strumento flessibile, rapido e di facile utilizzo.".			
Deduzioni			
Il livello strategico di pianificazione del PUMS non entra nel merito delle attività di controllo proprie delle forze dell'ordine, pur promuovendo la sicurezza nell'ambiente stradale e urbano.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE			
OSSERVAZIONE	N° 588	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
Per la sicurezza dei pedoni in generale: non consentire di parcheggiare autovetture nei pressi degli incroci stradali, rispettando le distanze come da codice stradale, per consentire un'ampia visibilità sia dei pedoni che dei conducenti dei veicoli.			
Deduzioni			
Si ritiene del tutto condivisibile l'attenzione all'interdizione della sosta in corrispondenza di punti critici di attraversamento per garantire visibilità ai pedoni quali l'incroci; la raccomandazione al rispetto del Codice della Strada è peraltro già contenuta nel Piano.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE



OSSERVAZIONE

N° 589

Proponente

PG 8767

Contenuto sintetico

Sottolineare maggiormente che non tutti usano l'auto per lavoro e perché lavorano lontano da casa; aggiungendo dopo la frase "Un altro elemento particolarmente significativo.... dalla maggior parte degli utenti della strada", il seguente capoverso: "Il 16% degli spostamenti effettuati in auto è inferiore al chilometro e il 33% è tra 1 e 5 km. In Lombardia solo il 39% degli spostamenti totali sono per lavoro, mentre nella Città metropolitana di Bologna in base ai dati riportati a pagg. 45-46 del Quadro Conoscitivo l'86% degli spostamenti dei residenti sono inferiori ai 30'e solo il 26,6% sono per motivi di lavoro".

Deduzioni

La modifica suggerita si ritiene utile per mettere in luce con maggior evidenza attraverso dati tangibili la mobilità attiva potenziale che potrebbe non scegliere l'auto a favore di modalità di spostamento sostenibili (pedonale e ciclabile).

Accoglimento

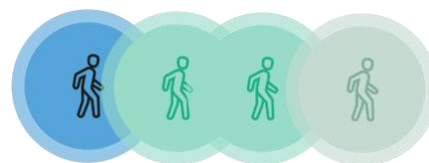
ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.1

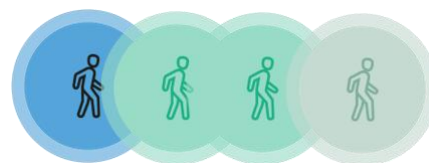
Un altro elemento particolarmente significativo riguarda l'uso dell'auto anche per distanze molto brevi, che potrebbero essere coperte agevolmente a piedi o in bici dalla maggior parte degli utenti della strada. Il 16% degli spostamenti effettuati in auto è inferiore al chilometro e il 33% è tra 1 e 5 km. In Lombardia solo il 39% degli spostamenti totali sono per lavoro, mentre nella Città metropolitana di Bologna in base ai dati riportati nel Quadro Conoscitivo l'86% degli spostamenti dei residenti sono inferiori ai 30 minuti e solo il 26,6% sono per motivi di lavoro.

SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE



OSSERVAZIONE	N° 590	Proponente	PG 15607
Contenuto sintetico			
Chiusura delle scuole al sabato, per spostare le partite dalla domenica al sabato.			
Deduzioni			
L'osservazione fa riferimento a temi che esulano dagli ambiti di azione del PUMS.			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			


SEZIONE 5 - MOBILITA' PEDONALE



OSSERVAZIONE	N° 591	Proponente	PG 15607
Contenuto sintetico			
Chiusura dei negozi la domenica.			
Deduzioni			
L'osservazione fa riferimento a temi che esulano dagli ambiti di azione del PUMS.			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

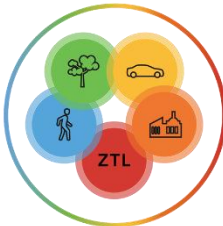
6 SPAZIO CONDIVISO


6.1 Città 30

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 592	Proponente	PG 15607
Contenuto sintetico			
Zona 30.			
Deduzioni			
<p>L'intervento di regolamentazione suggerito è coerente con la Vision sullo spazio condiviso del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 6.2.2 "il PUMS propone il superamento del concetto di Zona 30 con conseguente evoluzione dello stesso in Città 30, da applicare in via prioritaria ai Comuni PAIR. L'evoluzione proposta mira ad estendere all'intera rete urbana i benefici (in termini di sicurezza e uso condiviso dello spazio stradale) delle "classiche" Zone 30, che ad oggi sono sostanzialmente limitate a singoli quartieri e al centro storico di Bologna". L'individuazione delle singole aree dove istituire tale regolamentazione resta comunque demandata al singolo Comune in attuazione di quanto previsto dal PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

<p>SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO</p> <p>ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30</p> 			
<p>OSSERVAZIONE</p>	<p>N° 593</p>	<p>Proponente</p>	<p>UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>			
<p>Istituzione zone 30 in punti sensibili.</p>			
<p>Deduzioni</p>			
<p>L'intervento di regolamentazione suggerito è coerente con la Vision sullo spazio condiviso del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 6.2.2 "il PUMS propone il superamento del concetto di Zona 30 con conseguente evoluzione dello stesso in Città 30, da applicare in via prioritaria ai Comuni PAIR. L'evoluzione proposta mira ad estendere all'intera rete urbana i benefici (in termini di sicurezza e uso condiviso dello spazio stradale) delle "classiche" Zone 30, che ad oggi sono sostanzialmente limitate a singoli quartieri e al centro storico di Bologna". Tale provvedimento è applicabile a tutti i Comuni della Città metropolitana e rimane di loro competenza in attuazione delle strategie definite dal PUMS.</p>			
<p>Accoglimento</p>		<p>ACCOLTA</p>	
<p>Modifica eventuale al Piano</p>			
<p>Non comporta modifiche.</p>			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 594	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
1) fissare target assoluti e percentuali (intermedi al 2020 e 2025, e finale al 2030) di strade urbane, sul totale di chilometri della rete viaria cittadina, su cui si intende progressivamente applicare il limite di velocità dei 30 km/h.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con il PUMS il cui obiettivo è di estendere il concetto di Città 30 al 100% delle strade urbane non appartenenti alla rete primaria entro il 2030, in cui in primis istituendo il limite di velocità di 30 km/h. La progressiva diffusione di Zone 30 nel breve e nel medio periodo seguirà valutazioni e priorità legate all'efficacia dei risultati piuttosto che all'effettiva estensione chilometrica, pertanto non si ritiene utile utilizzarla come target. Si valuterà in fase di attuazione se come indicatore per la fase di monitoraggio durante l'attuazione del Piano possa risultare significativo a sostituzione o integrazione di quello relativo all'estensione in kmq già individuata nell'Allegato 1 Governance e Monitoraggio, al netto dei limiti consentiti dalla complessità di rilevamento di tale dato su tutta l'area metropolitana.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			


SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 595	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
2) esplicitare che la maglia stradale secondaria in cui col nuovo Piano i 30 km/h diventano la regola è costituita almeno dalle strade che, in base alla nuova classifica funzionale adottata dai singoli Comuni con il PGTU e il Regolamento viario, sono identificate come di quartiere, interzonali e locali.			
Deduzioni			
Si ritiene pertinente e utile il contributo per rafforzare e uniformare il concetto di Città 30 in tutti i Comuni della Città metropolitana mediante una maggior specificazione per quanto concerne la tipologia di strade urbane da istituire progressivamente a 30 km/h.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo capitolo 11			
La maglia stradale secondaria a 30 km/h è dunque costituita dalle strade che, in base alla nuova classifica funzionale adottata dai singoli Comuni con il PGTU e il Regolamento viario, sono identificate come di quartiere, interzonali e locali.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 596	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>3) prevedere che per la istituzione minima delle "zone 30" sia indispensabile, oltre alla realizzazione delle porte d'accesso, l'attuazione, all'interno, almeno di interventi di segnaletica orizzontale, come ad esempio la modifica della disposizione dei parcheggi (da tutti uguali a sfalsati, a spina di pesce anziché in linea, etc.).</p>			
Deduzioni			
<p>Si ritiene pertinente e utile il contributo per rafforzare e uniformare il concetto di Città 30 in tutti i Comuni della Città metropolitana mediante una maggior specificazione dei requisiti minimi per la realizzazione di Zone 30 a partire dalla segnaletica.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 6.2.2.4 Modifica testo capitolo 11</p> <p>I requisiti minimi richiesti per l'istituzione di Zone 30, oltre alle porte di ingresso e alla cartellonistica di regolamentazione, devono riguardare almeno interventi di segnaletica orizzontale, anche ai fini di una razionalizzazione degli spazi di sosta a favore della mobilità attiva.</p>			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 597	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
6) prevedere l'impiego di strumenti automatici di controllo anche nelle strade a 30 km/h, per garantire l'effettivo rispetto del limite di velocità e conseguire gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità.			
Deduzioni			
Presupposto per la realizzazione delle Zone 30 è l'attuazione di interventi di traffic calming a partire dall'uso della segnaletica al ridisegno dello spazio stradale fino ad interventi di rigenerazione urbana e riqualificazione dello spazio pubblico, il complesso dei quali induce in modo efficace la moderazione della velocità. Il provvedimento di controllo automatico non è attuabile in quanto non previsto dal Codice della Strada, oltre a comportare costi non sostenibili vista l'estensione del principio di Città 30 quale strategia prevista dal PUMS.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 598	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
4) prevedere la diffusione dei 30 km/h nei quartieri anche attraverso delle sperimentazioni temporanee in grado di coinvolgere e attivare la cittadinanza.			
Deduzioni			
Il contributo offerto rafforza il principio di Città 30 già contenuto nel Piano per l'attuazione di sperimentazioni nei quartieri condivise con i cittadini coinvolti.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 6.2.1</p> <p>Diffusione del limite di velocità a 30 km/h per i centri abitati, ad eccezione di assi di scorrimento e rete stradale primaria, favorendo la sperimentazione nei comparti urbani a carattere residenziale e quartierale per un coinvolgimento attivo della cittadinanza</p> <p>Modifica testo capitolo 11</p> <p>Infine, il principio di Città 30 si fonda anche sulla sperimentazione e il coinvolgimento diretto di residenti e commercianti delle aree coinvolte, anche in collaborazione con associazioni di categoria interessate, per una pianificazione condivisa dello spazio pubblico e una maggior sensibilizzazione dei benefici indotti sull'ambiente, la qualità dell'aria, la sicurezza e la vivibilità del contesto urbano. Pertanto, si promuove all'interno del processo di redazione dei PGTU metropolitani attività di sperimentazione anche temporanee.</p>			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 599	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
5) stabilire in via generale che nelle strade secondarie a senso unico interessate dal provvedimento Zona 30 venga contestualmente anche introdotto il doppio senso ciclabile, in presenza delle condizioni necessarie.			
Deduzioni			
Il doppio senso di circolazione per le biciclette sulle strade locali a senso unico è un provvedimento che già il Comune di Bologna sta portando avanti e sperimentando in determinati contesti urbani ove le condizioni lo consentono; per cui il contributo risulta coerente con il concetto di ciclabilità diffusa e più in generale con la Visione del PUMS sullo spazio condiviso per quanto concerne le sole strade secondarie ad uso locale. L'attuazione di tale provvedimento dipenderà anche dalle specifiche condizioni e dall'evoluzione della normativa di settore.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo capitolo 11 percorsi ciclabili e ciclabilità diffusa (doppio senso ciclabile, case avanzate agli incroci semaforici con verde anticipato per i ciclisti, corsie preferenziali aperte alle bici, etc.).			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 600	Proponente	PG 10123
Contenuto sintetico			
<p>Creare la Zona 30 più estesa di Bologna nel Quartiere a maggior densità abitativa della città come modello e sperimentazione per estendere a tutta la città; quindi modificare "...via degli Ortolani.... via Corelli..." in "via Bellaria, via Arno, via Firenze, via Longo, viale Escrivà, via Corelli, via Benedetto Marcello, via Torino, via Po. ".</p>			
Deduzioni			
<p>Nel Quadro conoscitivo sono state riportate le Zone 30 già oggetto di precedente pianificazione e programmazione da parte del Comune di Bologna antecedente alla redazione del PUMS. Il PUMS propone il superamento del concetto di Zona 30 verso una Visione integrata sulla mobilità attiva che trova la sua evoluzione nella Città 30 in cui è compresa l'intera area urbana. Per le sperimentazioni e la progettazione di dettaglio si rimanda agli strumenti di attuazione a valle dell'approvazione del Piano.</p>			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30			
OSSERVAZIONE	N° 601	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Zone 30 e ZTL nelle vicinanze dei servizi.			
Deduzioni			
<p>Gli interventi di regolamentazione suggeriti sono entrambi contenuti nel Piano per la riorganizzazione dello spazio condiviso. Il PUMS propone sia un superamento sia del concetto di Zona 30 puntando verso la Città 30 comprendente il tessuto urbano delineato dalla rete primaria in cui sono compresi i servizi, sia un rafforzamento dell'istituzione della ZTL sulla base di parametri di tipo ambientale (ZTLA). L'individuazione delle singole aree dove istituire tali interventi di regolamentazione resta comunque demandata al singolo Comune in attuazione di quanto previsto dal PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.1 - CITTA' 30



OSSERVAZIONE

N° 602

Proponente

**FIAB BOLOGNA
MONTE SOLE BIKE
GROUP**

Contenuto sintetico

Auspichiamo delle sperimentazioni di zone 30 per spiegare i vantaggi rispetto l'inquinamento e l'incidentalità coinvolgendo residenti e commercianti delle zone coinvolte. (...) per ridurre velocità è necessario adeguare le nostre strade fin da subito con isole salvagente, chicane, dossi. per la sicurezza dei ciclisti introdurre le così dette case avanzate agli incroci semaforici, con semafori per i ciclisti con il verde anticipato.

Deduzioni

L'osservazione rafforza il principio di Città 30 già contenuto nel Piano, specificando anche alcune delle possibili tipologie di intervento e sottolineando l'importanza di attuare sperimentazioni condivise con i cittadini coinvolti sia residenti che commercianti. L'individuazione delle singole aree dove istituire tale regolamentazione e degli interventi necessari è demandata al singolo Comune durante la fase di attuazione del PUMS.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.1

Diffusione del limite di velocità a 30 km/h per i centri abitati, ad eccezione di assi di scorrimento e rete stradale primaria, favorendo la sperimentazione nei comparti urbani a carattere residenziale e quartierale per un coinvolgimento attivo della cittadinanza

Modifica testo paragrafo 6.2.2.4

I requisiti minimi richiesti per l'istituzione di Zone 30, oltre alle porte di ingresso e alla cartellonistica di regolamentazione, devono riguardare almeno interventi di segnaletica orizzontale, anche ai fini di una razionalizzazione degli spazi di sosta a favore della mobilità attiva.

Modifiche testo capitolo 11

percorsi ciclabili e ciclabilità diffusa (doppio senso ciclabile, case avanzate agli incroci semaforici con verde anticipato per i ciclisti, corsie preferenziali aperte alle bici, etc.);

I requisiti minimi richiesti per l'istituzione di Zone 30, oltre alle porte di ingresso e alla cartellonistica di regolamentazione, devono riguardare almeno interventi di segnaletica orizzontale, anche ai fini di una razionalizzazione degli spazi di sosta a favore della mobilità attiva. Vanno previsti inoltre interventi diffusi per la moderazione della velocità e la protezione di pedoni e ciclisti, quali ad esempio isole salvagente, chicane, dossi, da normare nel Regolamento Viario.

Infine, il principio di Città 30 si fonda anche sulla sperimentazione e il coinvolgimento diretto di residenti e commercianti delle aree coinvolte, anche in collaborazione con associazioni di categoria interessate, per una pianificazione condivisa dello spazio pubblico e una maggior sensibilizzazione dei benefici indotti sull'ambiente, la qualità dell'aria, la sicurezza e la vivibilità del contesto urbano. Pertanto, si promuove all'interno del processo di redazione dei PGTU metropolitani attività di sperimentazione anche temporanee.

6.2 Mobilità scolastica

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.2 - MOBILITA' SCOLASTICA			
OSSERVAZIONE	N° 603	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
Realizzazione di percorsi pedonali protetti e segnalati, in particolare, la realizzazione di collegamenti da zone di parcheggio alle scuole insieme al potenziamento dell'aspetto promozionale.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 3.1, al fine di promuovere e garantire la sicurezza e la continuità dei percorsi pedonali in ambito metropolitano e urbano, il PUMS individua tra le strategie "garantire percorsi pedonali sicuri e continui entro i 300 metri di percorso a piedi dai poli scolastici della scuola primaria e secondaria". L'individuazione dei percorsi, che potranno anche a partire da aree di sosta adeguatamente distanziate dai complessi scolastici, rientra negli strumenti di programmazione di dettaglio quali i Piani di Azione per la Mobilità scolastica che il PUMS promuove e ai quali si rimanda nelle competenze dei singoli Comuni.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni paragrafo 3.2.2 "Tutela aree scolastiche" (ex "Percorsi sicuri casa-scuola") Modifica tabella 0-3 e inserimento tabella 0-10 Enti competenti nella sezione "Attuazione".			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.2 - MOBILITA' SCOLASTICA



OSSERVAZIONE

N° 604

Proponente

PG 15609

Contenuto sintetico

Educazione, collaborazione scuole e associazionismo del territorio. Pedibus e bicibus.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, che auspica un'istituzionalizzazione di tale sperimentazione, come sottolineato nel paragrafo 3.3, "ampliando le esperienze già disponibili ed estendendole potenzialmente a tutte le scuole primarie", puntando al contempo "alla progettazione partecipata che coinvolge insegnanti, genitori, con il supporto tecnico-educativo di tecnici e facilitatori, rappresentanti dei Comuni e dei Quartieri, esperti, professionisti, medici pediatri e psicologi sui temi della mobilità, sul rapporto tra spostamenti autonomi e sviluppo del bambino, sulla necessità del movimento nell'infanzia e sulla sostenibilità dei trasporti, per poi arrivare alla predisposizione di itinerari, percorsi e fermate. ".

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.2 - MOBILITA' SCOLASTICA			
OSSERVAZIONE	N° 605	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
I progetti pedibus devono divenire istituzionali e non legati al volontariato e alla libera iniziativa di genitori e docenti. vanno previsti cartelli nei punti di "raccolta" più significativi.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, che auspica un'istituzionalizzazione di tale sperimentazione, come sottolineato nel paragrafo 3.3, "ampliando le esperienze già disponibili ed estendendole potenzialmente a tutte le scuole primarie", puntando al contempo "alla progettazione partecipata che coinvolge insegnanti, genitori, con il supporto tecnico-educativo di tecnici e facilitatori, rappresentanti dei Comuni e dei Quartieri, esperti, professionisti, medici pediatri e psicologi sui temi della mobilità, sul rapporto tra spostamenti autonomi e sviluppo del bambino, sulla necessità del movimento nell'infanzia e sulla sostenibilità dei trasporti, per poi arrivare alla predisposizione di itinerari, percorsi e fermate. ".			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.2 - MOBILITA' SCOLASTICA



OSSERVAZIONE	N° 606	Proponente	A.MO BOLOGNA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Dopo "arrivare alla predisposizione...e fermate" aggiungere " disegnati in modo da evitare strade e luoghi interessati da livelli elevati di inquinamento atmosferico derivante da traffico veicolare".

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come indicato nel paragrafo 6.2.2, il Piano "considera prioritaria l'individuazione di Isole Ambientali finalizzate a ridurre la domanda di traffico sulla rete locale", specialmente in ambiti specifici quali "poli scolastici rilevanti e centri universitari". Al contempo il Piano promuove l'istituzionalizzazione di iniziative quali Pedibus e Bicibus senza far riferimento al dettaglio sui singoli percorsi che restano una valutazione di pertinenza dei poli scolastici e di tutti i soggetti coinvolti nelle sperimentazioni ma che come proposto dovranno il più possibile evitare strade ad alto livello di traffico e inquinamento, compatibilmente con i contesti urbani di riferimento.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo: 3.2.2

L'attivazione dei Pedibus, ampliando le esperienze già disponibili ed estendendole potenzialmente a tutte le scuole primarie, punta alla progettazione partecipata che coinvolge insegnanti, genitori, con il supporto tecnico-educativo di tecnici e facilitatori, rappresentanti dei Comuni e dei Quartieri, esperti, professionisti, medici pediatri e psicologi sui temi della mobilità, sul rapporto tra spostamenti autonomi e sviluppo del bambino, sulla necessità del movimento nell'infanzia e sulla sostenibilità dei trasporti, per poi arrivare alla predisposizione di itinerari, percorsi e fermate disegnati in modo da evitare strade e luoghi interessati da livelli elevati di inquinamento atmosferico derivante da traffico veicolare.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.2 - MOBILITA' SCOLASTICA



OSSERVAZIONE

N° 607

Proponente

PG 7596

Contenuto sintetico

Proposta d'istituzionalizzazione dell'esperienza Pedibus/bicibus proponendo uno schema di coordinamento tra enti/settori (Strutture scolastiche, Settore Lavori Pubblici, quartiere) in sostituzione dell'attuale sistema frammentario e su iniziative specifiche non strutturate.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, che auspica un'istituzionalizzazione di tale sperimentazione, come sottolineato nel paragrafo 3.3, "ampliando le esperienze già disponibili ed estendendole potenzialmente a tutte le scuole primarie", puntando al contempo "alla progettazione partecipata che coinvolge insegnanti, genitori, con il supporto tecnico-educativo di tecnici e facilitatori, rappresentanti dei Comuni e dei Quartieri, esperti, professionisti, medici pediatri e psicologi sui temi della mobilità, sul rapporto tra spostamenti autonomi e sviluppo del bambino, sulla necessità del movimento nell'infanzia e sulla sostenibilità dei trasporti, per poi arrivare alla predisposizione di itinerari, percorsi e fermate. ".

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.2 - MOBILITA' SCOLASTICA



OSSERVAZIONE

N° 608

Proponente

PG 9838

Contenuto sintetico

Proposta sistematizzare il Pedibus/bicibus fino alla scuola secondaria di secondo livello e dove i percorsi siano più lunghi inserire scuolabus. Il PUMS pare rinviare il tema al Piano di Mobilità Scolastica ma pare che ad esso non siano destinate risorse.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, che auspica un'istituzionalizzazione di tale sperimentazione, come sottolineato nel paragrafo 3.3, "ampliando le esperienze già disponibili ed estendendole potenzialmente a tutte le scuole primarie". L'ulteriore estensione alla scuola secondaria risulta di difficile attuazione viste le diverse provenienze degli studenti e che hanno necessità di autonomia. Inoltre, il PUMS non fa riferimento a un livello di dettaglio compatibile con la programmazione dei servizi scuolabus, ma conferma la necessità di un Piano d'Azione specifico sulla Mobilità Scolastica che dia attuazione alle strategie ed alle azioni proposte che rimane di competenza dei singoli Comuni.

Accoglimento

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica tabella 0-3 e inserimento tabella 0-10 Enti competenti nella sezione "Attuazione".

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.2 - MOBILITA' SCOLASTICA			
OSSERVAZIONE	N° 609	Proponente	PG 15607
Contenuto sintetico			
Divieto di circolazione nel raggio di 500m dalle scuole e dai luoghi di raduno.			
Deduzioni			
L'osservazione viene parzialmente accolta, poiché si ritiene una distanza sufficiente i 300 metri già individuati dal PUMS come area di pertinenza della scuola da tutelare. Tale indicazione non è comunque generalizzabile, ma rimane un indirizzo dimensionale che potrà anche essere maggiore a seconda dei contesti. Per quanto riguarda i luoghi di raduno, se si intendono i centri storici e aree di pregio sono già previsti interventi di progressiva limitazione mediante l'istituzione di zone a traffico limitato anche solo pedonali (cfr. paragrafo 6.2.2).			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.2 - MOBILITA' SCOLASTICA



OSSERVAZIONE

N° 610

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

4) prevedere isole pedonali temporanee nelle strade scolastiche cioè attorno alle aree dove si trovano scuole di ogni ordine e grado, con chiusura al traffico privato stabile e permanente oppure sperimentalmente almeno negli orari di entrata e uscita degli alunni.

Deduzioni

Il contributo offerto rafforza il principio di protezione delle aree di pertinenza scolastica già contenuto nel Piano, nello specifico relativamente alla creazione di isole pedonali temporanee. Si ritiene utile inserire uno specifico paragrafo dedicato alla tutela delle aree scolastiche in cui puntualizzare le tipologie di intervento e le azioni necessarie e possibili, in coerenza con quanto previsto e consentito dalla normativa vigente. Si specifica comunque che la tipologia di intervento suggerita non è generalizzabile e necessita di una valutazione specifica del rispettivo contesto in cui il polo scolastico è localizzato. Infine, si sottolinea che il PUMS conferma la necessità di un Piano d'Azione specifico sulla Mobilità Scolastica che dia attuazione alle strategie ed alle azioni proposte di competenza dei singoli Comuni.

Accoglimento


ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Integrazioni paragrafo 3.2.2 "Tutela aree scolastiche" (ex "Percorsi sicuri casa-scuola")
Modifica tabella 0-3 e inserimento tabella 0-10 Enti competenti nella sezione "Attuazione".

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.2 - MOBILITA' SCOLASTICA			
OSSERVAZIONE	N° 611	Proponente	FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP
Contenuto sintetico			
Per aumentare la sicurezza intorno alle scuole: segnalare i passaggi pedonali nei pressi dei plessi scolastici di ogni ordine e grado con sfondi rossi e con segnale di vicinanza scuola.			
Deduzioni			
Il contributo offerto rafforza il principio di protezione delle aree di pertinenza scolastica già contenuto nel Piano, nello specifico relativamente al segnalamento dei passaggi pedonali. Si ritiene utile inserire uno specifico paragrafo dedicato alla tutela delle aree scolastiche in cui puntualizzare le tipologie di intervento e le azioni necessarie e possibili, in coerenza con quanto previsto e consentito dalla normativa vigente. Si specifica comunque che la tipologia di intervento suggerita non è generalizzabile e necessita di una valutazione specifica del rispettivo contesto in cui il polo scolastico è localizzato. Infine, si sottolinea che il PUMS conferma la necessità di un Piano d'Azione specifico sulla Mobilità Scolastica che dia attuazione alle strategie ed alle azioni proposte di competenza dei singoli Comuni.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni paragrafo 3.2.2 "Tutela aree scolastiche" (ex "Percorsi sicuri casa-scuola") Modifica tabella 0-3 e inserimento tabella 0-10 Enti competenti nella sezione "Attuazione".			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.2 - MOBILITA' SCOLASTICA			
OSSERVAZIONE	N° 612	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Percorsi sicuri 300 mt dalle scuole.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 3.1, al fine di promuovere e garantire la sicurezza e la continuità dei percorsi pedonali in ambito metropolitano e urbano, il PUMS individua tra le strategie "garantire percorsi pedonali sicuri e continui entro i 300 metri di percorso a piedi dai poli scolastici della scuola primaria e secondaria", anche mediante l'istituzione di isole pedonali temporanee da attivare in entrata e uscita dal complesso scolastico.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.2 - MOBILITA' SCOLASTICA			
OSSERVAZIONE	N° 613	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
7) aggiungere un apposito nuovo paragrafo "Strade scolastiche", dedicato ad esprimere una Visione complessiva per la tutela degli alunni da traffico, smog e incidenti, che si articola poi in misure quali le ZTL e isole pedonali nelle aree scolastiche, già oggetto di specifiche osservazioni.			
Deduzioni			
Si ritiene utile la proposta di integrazione per dare maggior rilevanza e riepilogare con maggior chiarezza le azioni previste dal piano per la mobilità scolastica con un paragrafo dedicato all'interno del capitolo sulla mobilità pedonale.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni paragrafo 3.2.2 "Tutela aree scolastiche" (ex "Percorsi sicuri casa-scuola").			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.2 - MOBILITA' SCOLASTICA			
OSSERVAZIONE	N° 614	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA
Contenuto sintetico			
<p>Promuovere efficacemente ciclabilità e camminabilità dei centri urbani mediante una più efficace progettazione di spazi dedicati che permettano una circolazione in tutta sicurezza agli utenti (favorendo percorsi sicuri e possibilmente lontani dal traffico veicolare, almeno nei percorsi casa scuola), operando una scelta coerente tra strade di attraversamento da un lato e zone 30 con percorsi ciclopedonali dedicati dall'altro.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è coerente con la Visione del PUMS di garantire una progettazione infrastrutturale e funzionale dello spazio stradale, assegnando la dovuta attenzione ai movimenti di pedoni e ciclisti attraverso "segnalazione e continuità dei percorsi, eliminazione degli ostacoli e delle barriere architettoniche, qualità dell'arredo urbano, regole chiare e, ove consentito, priorità nei punti di conflitto con le altre componenti di traffico". Tale strategia, infatti, "è in grado di fare la differenza nel creare le condizioni per un massiccio trasferimento verso la modalità ciclistica e la scelta di spostarsi a piedi su distanze medio-brevi "riabitando" in tal modo le strade e le piazze della città". Inoltre, il PUMS sposa una Visione di Città 30 che supera la delimitazione classica delle Zone 30 promuovendo la progressiva trasformazione dei centri urbani in luoghi a misura di pedone e ciclista.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.2 - MOBILITA' SCOLASTICA



OSSERVAZIONE

N° 615

Proponente

PG 15609

Contenuto sintetico

ZTL ambientali vicino alle scuole.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come indicato nel paragrafo 6.2.2, il Piano "considera prioritaria l'individuazione di Isole Ambientali finalizzate a ridurre la domanda di traffico sulla rete locale", specialmente in ambiti specifici quali "poli scolastici rilevanti e centri universitari", anche mediante l'istituzione di isole pedonali temporanee da attivare in entrata e uscita dal complesso scolastico. Diversamente l'istituzione di una Zona a Traffico Limitato Ambientale ha efficacia se applicata su vaste porzioni delle aree urbane e, di conseguenza, non rappresenta la soluzione ottimale per limitare il traffico lungo le strade di accesso/egresso ai poli scolastici. Inoltre, le isole scolastiche temporanee rappresentano interventi di regolamentazione meno vincolanti e più facilmente personalizzabili ai diversi contesti scolastici rispetto alla ZTLA. Pertanto, l'osservazione viene parzialmente accolta e verranno rafforzati nel testo con un paragrafo dedicato gli interventi a favore della tutela della mobilità scolastica.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Integrazioni paragrafo 3.2.2 "Tutela aree scolastiche" (ex "Percorsi sicuri casa-scuola").

6.3 Sosta e Parcheggi

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI			
OSSERVAZIONE	N° 616	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Necessario valutare attentamente la sostenibilità economica di ampliamenti/nuove realizzazioni di parcheggi scambiatori anche mediante studi di fattibilità di approfondimento anche su volumi e tipologia di domanda (pendolari-erratici-occasionali).			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con la Visione strategica del PUMS in merito alle politiche di regolamentazione della sosta veicolare dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 5.8, prevede la realizzazione di parcheggi scambiatori posti ai capolinea periferici delle linee tramviarie. Tuttavia, la richiesta fa riferimento a studi di approfondimento propri della successiva fase di attuazione che non competono al livello strategico proprio del PUMS.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI			
OSSERVAZIONE	N° 617	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
<p>Si sostiene la realizzazione di nuovi parcheggi interrati nel centro storico di Bologna, anche con forme di finanziamento pubblico-privato, per assicurare sosta sia ai residenti e a rotazione anche per cittadini e turisti.</p>			
Deduzioni			
<p>La proposta sostenuta non è in linea con il principio di progressivo allontanamento dei veicoli in sosta dal centro storico; tuttavia in un'ottica di gestione coordinata della sosta su strada e delle relative misure per orientare correttamente la domanda, potranno essere valutate nuove realizzazioni la cui progettazione diventi occasione di rigenerazione urbana e riqualificazione dello spazio pubblico anche in maniera coordinata all'evoluzione della rete tranviaria, senza generare ulteriore attrazione di traffico veicolare.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 6.2.3</p> <p>L'eventuale realizzazione di parcheggi in struttura potrà avvenire solo se concepita e gestita in modo sinergico con la regolazione e gestione della sosta su strada e andrà comunque supportata da adeguati approfondimenti trasportistici e tecnico-economici. La progettazione di nuove eventuali realizzazioni andrà intesa come occasione di rigenerazione urbana e riqualificazione dello spazio pubblico anche in maniera coordinata all'evoluzione della rete tranviaria, senza generare ulteriore attrazione di traffico veicolare.</p>			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI



OSSERVAZIONE

N° 618

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Il PUMS non pare abbastanza vincolante per quanto riguarda l'ipotesi di realizzazione di nuovi parcheggi: ALLA FRASE "L'eventuale realizzazione di parcheggi in struttura potrà avvenire solo.... " AGGIUNGERE: a seguito di studi/periodi di analisi e monitoraggi sull'andamento dei flussi veicolari a seguito dell'adozione del PUMS" ed eliminare ". se concepita e gestita ecc. ecc." fino al punto.

Deduzioni

La modifica proposta risulta coerente con le strategie e azioni di Piano sul tema della sosta in particolare per quanto concerne la realizzazione di parcheggi in struttura, pertanto verrà introdotta ad integrazione rimandando anche ad eventuali approfondimenti trasportistici a seguito dell'approvazione del PUMS (non dell'adozione). Non si accoglie l'eliminazione del concetto di gestione coordinata della sosta su strada in quanto particolarmente importante per orientare correttamente la domanda.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.3

L'eventuale realizzazione di parcheggi in struttura potrà avvenire solo se concepita e gestita in modo sinergico con la regolazione e gestione della sosta su strada e andrà comunque supportata da adeguati approfondimenti trasportistici e tecnico-economici. La progettazione di nuove eventuali realizzazioni andrà intesa come occasione di rigenerazione urbana e riqualificazione dello spazio pubblico anche in maniera coordinata all'evoluzione della rete tranviaria, senza generare ulteriore attrazione di traffico veicolare.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI			
OSSERVAZIONE	N° 619	Proponente	GRUPPO CONSILIARE DEMOCRATICO E PD PERSICETO
Contenuto sintetico			
<p>Vista la attuale congestione in cui versano i parcheggi presenti in prossimità del centro storico di S. Giovanni in Persiceto, creando difficoltà anche alle attività commerciali presenti, si ritiene importante individuare soluzioni sotterranee o soluzioni a raso volte ad ampliare l'attuale disponibilità.</p>			
Deduzioni			
<p>La richiesta di aumento dell'offerta di sosta non è coerente con gli obiettivi del PUMS di riequilibrio dello spazio stradale a favore della mobilità attiva, tuttavia la specifica richiesta rimane di competenza del comune interessato.</p>			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI



OSSERVAZIONE

N° 620

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Inserire nello SCENARIO IMMEDIATO (2020) il seguente intervento: eliminazione della sosta veicolare sui marciapiedi.

Deduzioni

Si ritiene del tutto condivisibile l'attenzione alla progressiva eliminazione della sosta in corrispondenza dei marciapiedi, in quanto riducono lo spazio pubblico a disposizione dei pedoni, pertanto tale misura verrà meglio specificata nella relazione di Piano. Tuttavia, non si ritiene necessario specificare tale tipologia di intervento nello scenario immediato di attuazione poiché entra in un dettaglio non adeguato ad un quadro sinottico delle principali strategie pur essendo in esse sotteso.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE


Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 3.2.2

- posizionare i percorsi pedonali nelle fasce più esterne della sede stradale, quelle attigue all'edificato e agli ingressi ai servizi di vario tipo e alle residenze; favorendo la progressiva eliminazione della sosta da aree dove non è consentito l'accesso ai veicoli privati e in corrispondenza dei marciapiedi e mantenendo la separazione dagli itinerari ciclabili, quando le condizioni spaziali lo permettano.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI			
OSSERVAZIONE	N° 621	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Eliminazione di tutta la sosta di veicoli su marciapiedi, portandola sulla sede stradale, e in aree dove in realtà non possono accedere.			
Deduzioni			
Si ritengono del tutto condivisibili e coerenti con gli obiettivi del PUMS sulla pedonalità la progressiva eliminazione della sosta in corrispondenza dei marciapiedi e da aree dove non è consentito l'accesso, in quanto riducono lo spazio pubblico a disposizione dei pedoni, pertanto tale misura verranno meglio specificate nella relazione di Piano.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 3.2.2			
<ul style="list-style-type: none"> • posizionare i percorsi pedonali nelle fasce più esterne della sede stradale, quelle attigue all'edificato e agli ingressi ai servizi di vario tipo e alle residenze; favorendo la progressiva eliminazione della sosta da aree dove non è consentito l'accesso ai veicoli privati e in corrispondenza dei marciapiedi e mantenendo la separazione dagli itinerari ciclabili, quando le condizioni spaziali lo permettano. 			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI			
OSSERVAZIONE	N° 622	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Prevedere l'espansione del Piano Sosta, non solo dove si riscontrano criticità significative e squilibri fra domanda e offerta, ma anche lungo le direttrici radiali del trasporto pubblico e relative strade laterali, come politica di tutela dei residenti alla luce della prevista riduzione dei posti auto su strada nonché di incentivo alla diversione modale verso i mezzi pubblici.</p>			
Deduzioni			
<p>La proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS di revisione dell'attuale sistema di sosta al fine di una riorganizzazione complessiva che disincentivi progressivamente l'avvicinamento al centro storico da parte del traffico privato a favore del trasporto pubblico.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 6.2.3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riorganizzazione del sistema della sosta e della tariffazione, anche attraverso la rimodulazione delle aree lungo le strade per favorire politiche di mobilità sostenibile, prioritariamente lungo le direttrici radiali interessate dalla realizzazione della rete tranviaria e lungo la rete portante del TPM. 			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI			
OSSERVAZIONE	N° 623	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Prevedere la possibilità eventuale e graduale di prolungamento degli orari del Piano Sosta nelle zone a maggiore pressione e criticità di sosta serale e già servite dal trasporto pubblico o da parcheggi di attestamento o interscambio.			
Deduzioni			
La proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS di revisione dell'attuale sistema di sosta al fine di una riorganizzazione complessiva che disincentivi progressivamente l'avvicinamento al centro storico da parte del traffico privato. Si rimanda l'eventuale attuazione agli strumenti programmatici di dettaglio e ai relativi approfondimenti tecnici e amministrativi.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI



OSSERVAZIONE

N° 624

Proponente

PG 6862

Contenuto sintetico

Sosta delle auto consentita sulle radiali, richiesta di eliminarla come nel resto d'Europa.

Deduzioni

Il PUMS prevede una progressiva riorganizzazione della sosta al fine di garantire un più efficiente uso dello spazio pubblico in particolare a favore della mobilità attiva e del Trasporto Pubblico Metropolitano, anche mediante una progressiva riduzione dell'offerta in avvicinamento al centro. Tale riorganizzazione si sostanzierà in modo particolare sulle radiali interessate dalla rete tramviaria in fase di riprogettazione del canale stradale, da intendersi anche come opportunità di riqualificazione dello spazio pubblico a favore dei modi di mobilità sostenibile, tutelando e al contempo rendendo maggiormente attrattive attività commerciali e residenziali. Una prima misura potrà essere l'estensione del Piano Sosta lungo le direttrici radiali del trasporto pubblico come suggerito da altro proponente.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.3

- Riorganizzazione del sistema della sosta e della tariffazione, anche attraverso la rimodulazione delle aree lungo le strade per favorire politiche di mobilità sostenibile, prioritariamente lungo le direttrici radiali interessate dalla realizzazione della rete tramviaria e lungo la rete portante del TPM.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI



OSSERVAZIONE	N° 625	Proponente	A.MO BOLOGNA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Le politiche di sosta vanno ricalibrate per ottenere un deciso effetto disincentivante all'uso dell'auto privata. L'unica precauzione auspicabile è quella di garantire ai residenti dei centri storici la possibilità di usufruire di parcheggi pertinenziali a distanze ragionevoli dall'abitazione.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con la Visione strategica del PUMS per la gestione della sosta veicolare dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 6.2.3, il Piano prevede tra le altre la "riorganizzazione del sistema della sosta e della tariffazione, anche attraverso la rimodulazione delle aree lungo le strade per favorire politiche di mobilità sostenibile", che comunque dovrà garantire adeguata offerta per i residenti.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI			
OSSERVAZIONE	N° 626	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
<p>Valutare con gradualità l'attuazione di provvedimenti sulla sosta solo a fronte di una reale alternativa di trasporto pubblico competitiva con le auto man mano che i relativi interventi infrastrutturali saranno portati a termine.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS prevede una progressiva riorganizzazione della sosta al fine di garantire un più efficiente uso dello spazio pubblico in particolare a favore della mobilità attiva e del Trasporto Pubblico Metropolitano, anche mediante una progressiva riduzione dell'offerta in avvicinamento al centro, mantenendo un'ottica di gestione coordinata della sosta su strada e delle relative misure per orientare correttamente la domanda. Tale riorganizzazione si sostanzierà in modo particolare sulle radiali interessate dalla rete tramviaria in fase di riprogettazione del canale stradale, da intendersi anche come opportunità di riqualificazione dello spazio pubblico a favore dei modi di mobilità sostenibile, tutelando e al contempo rendendo maggiormente attrattive attività commerciali e residenziali. Risulta fondamentale la contemporaneità di attuazione del mix di misure messe in campo dal PUMS non solo regolamentative di gestione della domanda, ma anche basate sull'implementazione di un'offerta diversificata di servizi e reti. Sarà durante il monitoraggio quale attività per eccellenza di verifica dell'efficacia delle azioni di Piano che verranno eventualmente riviste le tempistiche di attuazione sulla base dei risultati raggiunti.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI



OSSERVAZIONE

N° 627

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Il Piano pare non sufficientemente determinato sull'argomento tariffazione della sosta auto per i residenti. Eliminare la frase: "possibilità di revisionare/introdurre tariffe su strada a favore di un uso più efficiente dello spazio pubblico" e sostituirla con "Progressiva introduzione di tariffe su strada (anche per i residenti) e revisione di quelle esistenti a favore di un uso più efficiente dello spazio pubblico".

Deduzioni

La proposta di modifica risulta coerente con la volontà del PUMS di introdurre la tariffazione della sosta come azione per favorire un uso più efficiente dello spazio pubblico in particolare a favore della mobilità attiva e del Trasporto Pubblico Metropolitano, anche mediante una progressiva riduzione dell'offerta in avvicinamento al centro, mantenendo un'ottica di gestione coordinata della sosta su strada e delle relative misure per orientare correttamente la domanda. Si rimanda alla fase di attuazione e a strumenti di pianificazione e gestione della sosta di maggiore dettaglio per la definizione della progressione e dell'entità delle relative tariffe.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.3

- Progressiva introduzione/revisione delle tariffe su strada (anche per i residenti a partire dalla seconda auto) a favore di un uso più efficiente dello spazio pubblico.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI			
OSSERVAZIONE	N° 628	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Prevedere che la progressiva riduzione delle esenzioni sulla sosta a favore dei residenti avvenga "a partire dalle seconde auto", in modo da non escludere in futuro una applicazione più complessiva di tale misura nell'arco temporale dei piani, in coerenza col principio generale "chi occupa spazio pubblico paga", differenziando ovviamente l'entità del pagamento.			
Deduzioni			
Si condivide il principio alla base dell'osservazione e si specifica che la misura proposta è già prevista e in fase di attuazione nel Comune di Bologna.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 6.2.3			
<ul style="list-style-type: none"> • Progressiva introduzione/revisione delle tariffe su strada (anche per i residenti a partire dalla seconda auto) a favore di un uso più efficiente dello spazio pubblico. 			
Modifica tabella 0-6 nella sezione "Attuazione".			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI



OSSERVAZIONE

N° 629

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Le aree a forte prevalenza pedonale dovrebbero essere progressivamente liberate dalla sosta veicolare: eliminare il punto: "Introduzione della sosta veicolare notturna e/o della destinazione degli stalli ai soli residenti (strisce bianche), per quanto possibile, nelle aree di pregio a forte prevalenza pedonale".

Deduzioni

Si condivide il principio di progressiva eliminazione della sosta dalle aree di pregio del centro cittadino di cui la misura citata ha il medesimo obiettivo. Si specificherà meglio che tale misura è volta ad una progressiva eliminazione/riduzione delle auto in sola sosta in tali contesti, partendo con una prima limitazione alla sola sosta notturna permessa ai soli residenti.

Accoglimento


ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.3

Progressiva eliminazione della sosta veicolare nelle aree di pregio a forte prevalenza pedonale, a partire da una prima limitazione nelle ore notturne da concedersi ai soli residenti.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI			
OSSERVAZIONE	N° 630	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Prevedere una normativa generale per evitare la sosta in aree di particolare pregio ed interesse storico/monumentale. La sosta in queste aree dovrà essere impedita per tutta la giornata (h24), senza limitazioni orarie.			
Deduzioni			
Si condivide il principio di progressiva eliminazione della sosta dalle aree di pregio del centro cittadino di cui la misura normativa proposta ha il medesimo obiettivo. Si specifica che tale misura è già contenuta nel PUMS ed è volta ad una progressiva eliminazione/riduzione delle auto in sola sosta in tali contesti, partendo con una prima limitazione alla sola sosta notturna che verrà concessa ai soli residenti. Inoltre, si sottolinea che nel PUMS si intende favorire la diffusione di aree pedonali integrali controllate già contenute tra le tipologie di regolamentazione dello spazio condiviso. Infine, sulla base dei risultati raggiunti durante la fase di monitoraggio si procederà all'estensione delle limitazioni temporali di tali provvedimenti.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI			
OSSERVAZIONE	N° 631	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Il trasporto pubblico locale deve avere la precedenza su quello privato e sulla sosta allo scopo di migliorarne le performance, di incentivarne l'utilizzo e di garantirne l'efficacia e la competitività nei confronti degli utenti: modificare "... si rende necessario ricavare maggiori spazi all'interno del contesto infrastrutturale, in taluni casi a discapito della dotazione di sosta su strada, aspetto che assuma un carattere particolarmente rilevante lungo le direttrici interessate dalla realizzazione della rete tranviaria, sulle quali spesso insistono anche i principali corridoi.... " con: "lungo le direttrici interessate dalla realizzazione della rete tranviaria la dotazione di sosta su strada sarà ridotta laddove sia necessario ricavare maggiore spazio per la sede del tram, per le ciclovie e per marciapiedi adeguati all'interno del contesto infrastrutturale ".</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è coerente con la strategia prevista dal PUMS che prevede una progressiva riorganizzazione della sosta al fine di garantire un più efficiente uso dello spazio pubblico in particolare a favore della mobilità attiva e del Trasporto Pubblico Metropolitano. Tale provvedimento si sostanzierà in modo particolare sulle radiali interessate dalla rete tranviaria in fase di riprogettazione del canale stradale, da intendersi anche come opportunità di riqualificazione dello spazio pubblico a favore dei modi di mobilità sostenibile. Si ritiene utile la proposta di modifica in un'ottica più complessiva di integrazione della relazione di Piano per quanto concerne l'inserimento della rete tranviaria nel contesto urbano.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 6.2.3: Per favorire appieno l'espressione della potenzialità di tali modalità di trasporto, lungo le direttrici interessate dalla realizzazione della rete tranviaria e della rete portante del TPM, la dotazione di sosta su strada sarà ridotta laddove sia necessario ricavare maggiore spazio per la sede del tram, per il trasporto pubblico, per le ciclovie e per marciapiedi adeguati all'interno del contesto infrastrutturale, cercando una compensazione di offerta alternativa quando possibile.</p>			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI



OSSERVAZIONE

N° 632

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Prevedere, in relazione alle direttrici interessate dalla realizzazione della rete tramviaria, la esplicitazione del principio che le grandi radiali esterne al centro storico diventeranno veri e propri corridoi della mobilità sostenibile, con una riorganizzazione del canale stradale volta ad assicurare priorità e sicurezza agli spostamenti col trasporto pubblico, in bici e a piedi.

Deduzioni

Si condivide il principio e l'opportunità rappresentata dalla realizzazione del tram come occasione di riqualificazione e riprogettazione del canale stradale interessato dall'intervento a favore della mobilità sostenibile. Si rimanda alla progettazione di dettaglio e alla verifica di fattibilità degli interventi per l'integrazione delle diverse componenti da valutarsi nell'ambito del progetto della rete tramviaria.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 5.5.4:

Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tramviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio

ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.3 - SOSTA E PARCHEGGI



OSSERVAZIONE	N° 633	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Alla fine del paragrafo 6.2.1: Alla fine del punto: "ridefinizione e riequilibrio degli spazi per la circolazione e la sosta veicolare", aggiungere le parole: ", tramite una redistribuzione più equa e democratica dello spazio pubblico urbano in favore di pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico, in coerenza con gli obiettivi di diversione modale dal mezzo privato su due e quattro ruote alla mobilità sostenibile".

Deduzioni

L'integrazione proposte sono in linea con l'obiettivo di diffusione della sicurezza stradale e in particolare di protezione dei pedoni e dei ciclisti per favorire la transizione dell'ambiente stradale da spazio conteso a spazio condiviso sia in termini di percorribilità che di attraversamento da parte delle diverse componenti di mobilità. Si accoglie pertanto la proposta di integrazione che andrà a rafforzare tale tematica all'interno della relazione di Piano.


Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano


Modifica testo paragrafo 6.2.1:

- Ridefinizione e riequilibrio degli spazi per la circolazione e la sosta veicolare, tramite una redistribuzione più equa dello spazio pubblico urbano in favore di pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico, in coerenza con gli obiettivi di diversione modale dal mezzo privato su due e quattro ruote.

6.4 Zone Pedonali

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI			
OSSERVAZIONE	N° 634	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico <p>Le tipologie di aree pedonali diverse da quelle integrali controllate non garantiscono il rispetto dell'area e la sicurezza per chi si muove a piedi o in bici (catene o fittoni mobili sono facilmente eludibili) mentre le aree pedonali diurne hanno una validità temporale molto scarsa: occorre privilegiare le aree pedonali integrali controllate.</p>			
Deduzioni <p>Si condivide il principio alla base dell'osservazione ed il contributo risulta utile, per rafforzare nelle strategie di Piano sulla pedonalità, la necessità di favorire, con modifica al testo della Relazione di Piano, le aree pedonali integrali controllate già contenute tra le tipologie di regolamentazione proposte dal Piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano <p>Modifica testo paragrafo 6.2.1.1:</p> <ul style="list-style-type: none"> • area pedonale integrale chiusa fisicamente • area pedonale integrale telecontrollata <p>Modifica tabella 6-1.</p>			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI			
OSSERVAZIONE	N° 635	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
2) sostituire la categoria "area pedonale integrale non controllata" con "area pedonale integrale chiusa fisicamente", prevedendo per questa tipologia, in mancanza di telecontrollo, la chiusura fisica di tutti i varchi, per evitare gli accessi abusivi di veicoli non autorizzati.			
Deduzioni			
L'osservazione viene accolta in quanto coerente con il principio di qualità dello spazio pubblico promosso dal PUMS. L'interdizione fisica delle aree pedonali mediante dispositivi di chiusura dei varchi andrà comunque valutata e inserita solo laddove risultino necessari per particolari condizioni o criticità rilevate anche in fase di attuazione e monitoraggio del Piano.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 6.2.1.1: <ul style="list-style-type: none"> • area pedonale integrale chiusa fisicamente • area pedonale integrale telecontrollata Modifica tabella 6-1.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI			
OSSERVAZIONE	N° 636	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
1) esplicitare e recepire espressamente nel piano il target di almeno il 20% dei Centri storici regolamentati come area pedonale, in attuazione del PAIR e delle Linee di indirizzo del PUMS metro BO.			
Deduzioni			
La pianificazione del PUMS promuove partendo dal Comune capoluogo così come in tutti i Comuni della Città metropolitana l'estensione di ZTL e AP secondo una progressione dettata dagli scenari temporali di attuazione definiti, raggiungendo gli obiettivi PAIR in termini di riduzione delle emissioni nello scenario di Piano al 2030; in particolare per quanto concerne le aree pedonali si prevede il raggiungimento del 20% in tutti i Comuni della Città metropolitana al 2030 (cfr. tabella 0-3 sezione "Attuazione").			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI



OSSERVAZIONE	N° 637	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Sulle Zone a Traffico Pedonale Privilegiato il Piano non è sufficientemente chiaro: non si capisce quali interventi presupponga una loro istituzione (telecamere? Ridisegno delle strade? Dossi?). Si parla genericamente di "aree.... in cui risulti necessario aumentare la sicurezza dell'utenza attiva".

Deduzioni

Si accoglie il contributo volto ad una maggior chiarezza rispetto agli interventi possibili per le ZTPP; le quali vengono inquadrate dal PUMS nel più ampio ambito di intervento relativo alla creazione delle Isole Ambientali come azione prioritaria per favorire sulla rete urbana di tipo locale la mobilità attiva, in cui sono previsti interventi di moderazione del traffico fino a 10 km/h, schema di circolazione adeguati e ridisegno dello spazio pubblico.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.2.4 Zone a Traffico Pedonale Privilegiato e Zone Residenziali

Le misure necessarie per la creazione di ZTPP e Zone o strade residenziali, oltre all'introduzione di adeguata segnaletica, sono rappresentate principalmente da interventi di:

- ridisegno della sede stradale per la qualificazione a spazio pubblico;
- moderazione del traffico e limitazione della velocità sino a 10 km/h, anche mediante l'inserimento di dissuasori (rialzi della piattaforma stradale, dossi...);
- riassetto degli schemi di circolazione, per disincentivare un uso improprio della viabilità interna;
- razionalizzazione della sosta su strada, per il recupero di spazio a favore della mobilità attiva;
- inserimento di verde e arredo urbano per aumentare comfort e gradevolezza.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI



OSSERVAZIONE	N° 638	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Chiarire che si intende introdurre le ZTPP soprattutto in aree e strade nei quartieri esterni in cui sviluppare relazioni sociali e commercio di vicinato, privilegiando invece le aree pedonali in centro storico. Specificare meglio come si intende realizzare le ZTPP e soprattutto proteggerle effettivamente dal traffico privato.

Deduzioni

Il chiarimento richiesto è già contenuto nel piano, infatti il PUMS indica quali sono gli ambiti privilegiati in cui introdurrete ZTPP anche a supporto della Città 30 e nell'ambito della creazione delle Isole Ambientali: ossia tessuti urbani densi assimilabili ai quartieri in cui garantire la sicurezza della mobilità attiva, privilegiandola rispetto alla circolazione dei veicoli, e aumentare la fruizione di spazi e servizi tra cui il commercio, mediante interventi di moderazione del traffico fino a 10 km/h, schema di circolazione adeguati e ridisegno dello spazio pubblico che verranno meglio puntualizzati.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.2.4 Zone a Traffico Pedonale Privilegiato e Zone Residenziali

Le misure necessarie per la creazione di ZTPP e Zone o strade residenziali, oltre all'introduzione di adeguata segnaletica, sono rappresentate principalmente da interventi di:

- ridisegno della sede stradale per la qualificazione a spazio pubblico;
- moderazione del traffico e limitazione della velocità sino a 10 km/h, anche mediante l'inserimento di dissuasori (rialzi della piattaforma stradale, dossi...);
- riassetto degli schemi di circolazione, per disincentivare un uso improprio della viabilità interna;
- razionalizzazione della sosta su strada, per il recupero di spazio a favore della mobilità attiva;
- inserimento di verde e arredo urbano per aumentare comfort e gradevolezza.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI



OSSERVAZIONE

N° 639

Proponente

PG 15607

Contenuto sintetico

Riduzione dei limiti di velocità di 20/10.

Deduzioni

La riduzione di velocità richiesta è prevista dal PUMS nell'istituzione di Zone Residenziali e nelle Zone a Traffico Pedonale Privilegiato, pertanto l'osservazione è accolta. Tali misure regolamentative vengono inquadrare dal PUMS nel più ampio ambito di intervento relativo alla creazione delle Isole Ambientali come azione prioritaria per favorire sulla rete urbana di tipo locale la mobilità attiva, in cui sono previsti interventi di moderazione del traffico fino a 10 km/h, schema di circolazione adeguati e ridisegno dello spazio pubblico. In particolare, per quanto concerne l'attuazione delle Zone Residenziali si inizierà con le prime sperimentazioni a partire dal comune capoluogo.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano


Modifica testo paragrafo 6.2.2.4 Zone a Traffico Pedonale Privilegiato e Zone Residenziali

Le misure necessarie per la creazione di ZTPP e Zone o strade residenziali, oltre all'introduzione di adeguata segnaletica, sono rappresentate principalmente da interventi di:


- ridisegno della sede stradale per la qualificazione a spazio pubblico;
- moderazione del traffico e limitazione della velocità sino a 10 km/h, anche mediante l'inserimento di dissuasori (rialzi della piattaforma stradale, dossi...);
- riassetto degli schemi di circolazione, per disincentivare un uso improprio della viabilità interna;
- razionalizzazione della sosta su strada, per il recupero di spazio a favore della mobilità attiva;
- inserimento di verde e arredo urbano per aumentare comfort e gradevolezza;

In particolare, per quanto concerne l'attuazione delle Zone Residenziali si inizierà con le prime sperimentazioni a partire dal comune capoluogo.

Modifica tabella 0-4 nella sezione "Attuazione".

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI			
OSSERVAZIONE	N° 640	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Garantire un adeguato livello di accessibilità alle nuove ZTL e ZP/AP senza penalizzare aziende, cittadini e turisti.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi di piano relativi al conseguimento di un elevato livello di accessibilità per servizi, strutture e reti; nello specifico le misure relative alla regolazione hanno l'obiettivo di favorire lo spostamento con mezzi sostenibili in avvicinamento al centro al fine di tutelare lo spazio pubblico dalla congestione da traffico veicolare e dall'occupazione della sosta. Tali tipologie di intervento sono volte altresì a favorire la qualità urbana e l'attrattività del centro cittadino con un beneficio diretto agli city users e alla promozione delle attività presenti.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI			
OSSERVAZIONE	N° 641	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>L'attrattività delle attività commerciali e culturali è importante, ma la priorità va al rispetto e al miglioramento della qualità di vita e dell'aria: eliminare la frase "... finalizzata all'aumento dell'attrattività delle attività commerciali e culturali" e sostituirla con "... finalizzata all'aumento della vivibilità delle aree stesse" (se non possibile integrarlo con la frase originale).</p>			
Deduzioni			
<p>La modifica proposta è in linea con gli obiettivi fondanti del PUMS di vivibilità e qualità dell'ambiente urbano e viene pertanto accolta ad integrazione del testo andando a rafforzare tale tematica all'interno della relazione di Piano.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 6.2.2.1</p> <p>Tale tipologia di regolamentazione è indicata per zone con particolare vocazione turistica – commerciale, dove la fruizione dello spazio stradale da parte dei pedoni e ciclisti in completa sicurezza è finalizzata all'aumento dell'attrattività delle attività commerciali e culturali e soprattutto al miglioramento della vivibilità delle aree stesse.</p>			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI			
OSSERVAZIONE	N° 642	Proponente	SFM ULTIMA CHIAMATA
Contenuto sintetico			
Riservare al solo Tram la funzione di accesso al centro storico, in modo da estendere di fatto i T-day.			
Deduzioni			
<p>Il contributo offerto è in linea con la Visione strategica del PUMS legata all'inserimento del tram nell'area centrale volta a rafforzarne la vocazione pedonale ed a valorizzare i recenti interventi di riqualificazione e pedonalizzazione, individuando le condizioni per una coesistenza sicura e integrata delle diverse componenti. Tale strategia è coordinata con quanto previsto nel PGTU per l'Area T per quale di evidenza che "Considerato il successo dell'iniziativa "T-Days", questa viene ovviamente confermata, ma essa potrà evolversi in funzione dell'implementazione della rete tranviaria urbana bolognese" che verrà ribadita anche nel PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 6.2.2.1</p> <p>Attualmente nel comune capoluogo è in atto il provvedimento denominato "T-days" di pedonalizzazione temporanea della cosiddetta area "T", costituita dalle vie Rizzoli, Ugo Bassi e Indipendenza, il quale è attivo nei fine settimana e nei giorni festivi dell'anno, nonché in occasioni di particolare rilievo e forte afflusso di persone (eventi, manifestazioni culturali, etc..). Tale iniziativa viene confermata e potrà evolversi in funzione dell'implementazione della rete tranviaria.</p>			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI



OSSERVAZIONE	N° 643	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

3) prevedere esplicitamente che sono confermati in via definitiva e integrale, per tutto l'arco temporale del PUMS, i "T-days" nel medesimo esatto attuale modello, cioè pedonalizzazione vera e totale di via Rizzoli, via Ugo Bassi e via Indipendenza, senza transito di alcun veicolo, nei giorni di sabato, domenica e festivi, per offrire ai cittadini e turisti una grande piazza davvero pedonale, come spazio di aggregazione delle persone e non solo di passaggio, in cui sia possibile camminare, incontrarsi, fermarsi, stare, chiacchierare, parlare, giocare, sedersi, etc., prevedendo pertanto la conferma della regolamentazione vigente e pianificando il passaggio altrove delle linee tramviarie;

Deduzioni


Si condivide la Visione di una grande piazza e spazio pedonale offerto a cittadini e turisti. Nell'immediato si conferma l'attuale regolamentazione che andrà valutata anche sulla base dei risultati dello studio di fattibilità della Linea Rossa del Tram e dello sviluppo della rete tranviaria nel suo complesso.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.2.1
Attualmente nel comune capoluogo è in atto il provvedimento denominato "T-days" di pedonalizzazione temporanea della cosiddetta area "T", costituita dalle vie Rizzoli, Ugo Bassi e Indipendenza, il quale è attivo nei fine settimana e nei giorni festivi dell'anno, nonché in occasioni di particolare rilievo e forte afflusso di persone (eventi, manifestazioni culturali, etc.). Tale iniziativa viene confermata e potrà evolversi in funzione dell'implementazione della rete tranviaria.

6.5 ZTL – ZTLA – Area Verde

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde			
OSSERVAZIONE	N° 644	Proponente	FEDERCHIMICA ASSOGASLIQUIDI
Contenuto sintetico			
<p>Garantire –quantomeno in un’ottica di medio termine – la possibilità anche ai veicoli alimentati a carburanti gassosi di poter accedere alle misure di premialità previste nel PUMS a partire dalla possibilità di accedere alle ZTL ed a forme di riduzione dei pedaggi per i parcheggi; quindi considerare tra i veicoli “a basso impatto ambientale” – in linea con le definizioni contenute nella direttiva DAFI – anche i veicoli alimentati a carburanti gassosi (e non solo, quindi, quelli elettrici o ibridi).</p>			
Deduzioni			
<p>L’osservazione non è coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione della mobilità propri del PUMS sui quali si fondano le misure di regolazione e premialità che favoriscono mezzi a zero emissioni.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE

N° 645

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Si ritiene che vadano estese le limitazioni ecologiche di accesso anche ai veicoli a 2 ruote, così come per gli altri veicoli. Va prevista l'esclusione progressiva dalla ZTL delle moto euro 0 entro il 2020, euro 1 entro il 2021 ed euro 2 entro il 2022, in parallelo con il meccanismo graduale di facile comunicabilità già previsto per le auto. Vanno previsti anche per le moto, come per le auto, requisiti non solo ambientali ma pure funzionali per il permesso di accesso in ZTL (es.: avere la residenza, etc.).

Deduzioni

Si condivide la necessità di regolamentare gli accessi delle moto come già previsto nel PGTU di Bologna sulla base della classe ambientale. La limitazione progressiva legata anche ai requisiti funzionali per l'accesso alla ZTLA si ritiene accoglibile e verrà valutata anche sulla base delle modalità di regolamentazione implementate e dei risultati raggiunti in fase di attuazione e monitoraggio del Piano. Tuttavia, le limitazioni di accesso ai motoveicoli non verranno messe in campo nello scenario immediato, confermando che al 2030 la circolazione nella ZTLA sarà consentita ai soli mezzi elettrici o a zero emissioni in cui sono da includersi anche i ciclomotori.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.2.3

c) Estensione della differenziazione ecologica e, in modo progressivo, dei requisiti funzionali anche per i veicoli motorizzati a due ruote;

Modifica tabella 6-2.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE	N° 646	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Considerato l'alto numero di moto di non residenti che accedono e sostano in Ztl: integrare la frase "nella ZTL attiva nel centro storico di Bologna ciclomotori e motoveicoli possono circolare liberamente" con un'indicazione per una progressiva limitazione all'accesso di tali categorie.

Deduzioni

Si condivide la necessità di regolamentare gli accessi delle moto come già previsto nel PGTU di Bologna sulla base della classe ambientale. La limitazione progressiva legata anche ai requisiti funzionali per l'accesso alla ZTLA si ritiene accoglibile e verrà valutata anche sulla base delle modalità di regolamentazione implementate e dei risultati raggiunti in fase di attuazione e monitoraggio del Piano. Si sottolinea che al 2030 la circolazione nella ZTLA sarà consentita ai soli mezzi elettrici o a zero emissioni in cui sono da includersi anche i ciclomotori.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.2.2

- introdurre progressivamente regole più stringenti in termini ambientali, che differenzino le possibilità di accesso dei veicoli (sia auto che moto) in relazione al grado ecologico, iniziando con l'allineamento delle regole di ingresso con quelle descritte all'interno del PAIR.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE	N° 647	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

In relazione alla ZTL Centro storico del Comune di Bologna proponiamo di: 7) rendere effettiva la prevista estensione della ZTL anche ai veicoli motorizzati a due ruote, stabilendo:

a) che sia prevista l'esclusione progressiva dalla ZTL delle moto euro 0 entro il 2020, euro 1 entro il 2021 ed euro 2 entro il 2022, in parallelo con questo meccanismo graduale di facile comunicabilità già previsto per le auto.

Deduzioni

Si condivide la necessità di regolamentare gli accessi delle moto come già previsto nel PGTU di Bologna sulla base della classe ambientale in particolare nel centro storico. La limitazione progressiva legata anche ai requisiti funzionali per l'accesso alla ZTLA si ritiene accoglibile e verrà valutata anche sulla base delle modalità di regolamentazione implementate e dei risultati raggiunti in fase di attuazione e monitoraggio del Piano. Tuttavia, le limitazioni di accesso ai motoveicoli non verranno messe in campo nello scenario immediato, confermando che al 2030 la circolazione nella ZTLA sarà consentita ai soli mezzi elettrici o a zero emissioni in cui sono da includersi anche i ciclomotori.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.2.3

c) Estensione della differenziazione ecologica e, in modo progressivo, dei requisiti funzionali anche per i veicoli motorizzati a due ruote.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE

N° 648

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

In relazione alla ZTL Centro storico del Comune di Bologna proponiamo di: 7) rendere effettiva la prevista estensione della ZTL anche ai veicoli motorizzati a due ruote, stabilendo:

b) che anche per le moto, come per le auto, sia previsto l'obiettivo di introdurre progressivamente requisiti non solo ambientali ma anche funzionali per il permesso di accesso in ZTL (es.: avere la residenza, etc.).

Deduzioni

Si condivide la possibilità di regolamentare gli accessi delle moto alla ZTLA, non solo in base alla classe ecologica come già previsto nel PGTU di Bologna, ma ha anche sulla base di una limitazione progressiva legata ai requisiti funzionali che verrà valutata sulla base delle modalità di regolamentazione implementate e dei risultati raggiunti in fase di attuazione e monitoraggio del Piano.

Accoglimento


ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.2.3

c) Estensione della differenziazione ecologica e, in modo progressivo, dei requisiti funzionali anche per i veicoli motorizzati a due ruote;

Modifica tabella 6-2.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde			
OSSERVAZIONE	N° 649	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Modificare la Tabella 6-2, per quanto concerne le principali limitazioni e regole di accesso valide per la “ZTL diurna e notturna”, riformulando nel senso seguente:</p> <p>“La circolazione dei veicoli a motore è soggetta a limitazioni. È sempre vietato l’accesso agli autoveicoli non autorizzati. Ciclomotori e motocicli possono circolare liberamente oppure essere sottoposti a limitazioni. I titolari di contrassegno operativo in regola con le norme previste dal PAIR possono circolare liberamente. Possono circolare anche i veicoli muniti di apposito ticket di accesso, convalidato ed esposto sul veicolo”.</p>			
Deduzioni			
<p>Si accoglie la modifica suggerita poiché evidenzia la possibilità di introdurre una regolazione dell'accesso dei motoveicoli come previsto anche dal PGTU.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica tabella 6-2.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE

N° 650

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Necessario iniziare a limitare l'accesso di ciclomotori e motocicli di non residenti in ZTL in quanto contribuiscono come altri veicoli più ingombranti a emissioni, incidentalità, occupazione di spazio pubblico e percezione di insicurezza.

Deduzioni

L'osservazione viene accolta in quanto in linea con gli obiettivi del PUMS, poiché evidenzia la necessità di introdurre una regolazione dell'accesso dei motoveicoli come previsto anche dal PGTU sulla base della classe ambientale. Anche la limitazione progressiva legata a requisiti funzionali per l'accesso alla ZTLA si ritiene accoglibile e verrà valutata anche sulla base delle modalità di regolamentazione implementate e dei risultati raggiunti in fase di attuazione e monitoraggio del Piano.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.2.3

c) Estensione della differenziazione ecologica e, in modo progressivo, dei requisiti funzionali anche per i veicoli motorizzati a due ruote;

Modifica tabella 6-2.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE	N° 651	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Le agevolazioni ai veicoli elettrici rischiano di aumentare il numero di auto che possono accedere alle ZTL: Occorre attuare una revisione delle agevolazioni ai veicoli elettrici quando arrivano al 3% dei flussi effettivi in centro storico.

Deduzioni

La regolazione dei permessi di accesso alla ZTL intende favorire progressivamente i veicoli ad emissioni zero in alternativa a quelli inquinanti, mantenendo sostanzialmente il sistema attuale a fasce orarie e per specifiche categorie di utenti basato sulla classe ambientale del veicolo. Pertanto, il numero degli accessi non potrà aumentare, bensì la volontà, in sinergia con i risultati ottenuti dal complesso delle azioni del Piano, è piuttosto quella di una riduzione complessiva degli accessi anche per tutelare il più possibile lo spazio pubblico delle aree più centrali. Durante la fase di attuazione delle azioni di Piano mediante l'attività di monitoraggio sarà possibile verificare le eventuali criticità e/o i benefici raggiunti.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde			
OSSERVAZIONE	N° 652	Proponente	PG 15607
Contenuto sintetico			
Creazione ZTL dalla tangenziale San Lazzaro a Casalecchio fino ai viali sud di Bologna.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con la Visione strategica del PUMS che prevede tra le misure di regolamentazione anche l'istituzione di un tipo di ZTL denominata Area Verde ed estesa su tutto il territorio del Comune di Bologna dove, con diversa declinazione temporale, saranno progressivamente applicati i controlli in chiave ambientale con estensione delle aree interessate dal provvedimento, a partire da quelle in cui i servizi TPM garantiscono maggiore accessibilità.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde			
OSSERVAZIONE	N° 653	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
No estensione oraria e territoriale della ZTL di Bologna.			
Deduzioni			
L'osservazione non è coerente con gli sfidanti obiettivi recepiti dal PUMS in termini di riduzione del traffico motorizzato e, di conseguenza, delle emissioni inquinanti e clima-alteranti. L'istituzione di un'Area Verde, allargata all'intero territorio comunale di Bologna, sarà garantita attraverso l'applicazione di nuove regole di limitazione degli accessi alle auto in chiave ambientale, in linea con le disposizioni del PAIR2020 e delle principali best practices delle realtà europee in tema di politiche di gestione ed orientamento della domanda.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE	N° 654	Proponente	ZONA RIVA RENO SOSTENIBILE
---------------------	---------------	-------------------	-----------------------------------

Contenuto sintetico

Aggiungere al paragrafo 6.2.2.2 (terzo paragrafo), tra i punti di evoluzione dell'attuale regolamentazione della ZTL nella città capoluogo, il seguente terzo pallino:

“- ampliare progressivamente la ZTL Centro storico esistente fino al 100% del centro storico, a partire dalla già prevista estensione alla zona Palasport, al fine di garantire omogeneità di regolamentazione degli accessi veicolari privati e di tutela del centro e dei suoi abitanti, lavoratori e frequentatori da traffico, congestione, smog, rumore, incidentalità, occupazione di spazio pubblico di pregio.”.


Deduzioni

La pianificazione del PUMS promuove partendo dal Comune capoluogo, così come in tutti i Comuni della Città metropolitana, l'estensione di ZTL e AP secondo una progressione dettata dagli scenari temporali di attuazione definiti, raggiungendo gli obiettivi PAIR in termini di riduzione delle emissioni nello scenario di Piano al 2030; senza tuttavia individuare esattamente delimitazioni di tali aree, in quanto si è ritenuto di raggiungere e superare tali obiettivi attraverso un mix di misure non solo regolamentative di gestione della domanda, ma anche mediante un'offerta diversificata di servizi e reti a partire dalla rete tranviaria.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde			
OSSERVAZIONE	N° 655	Proponente	ZONA RIVA RENO SOSTENIBILE
Contenuto sintetico			
<p>Aggiungere al paragrafo 6.2.2.2 (quarto paragrafo), tra le modalità di attuazione delle ZTL, la seguente lettera:</p> <p>“e) progressiva diffusione delle ZTL al 100% dei centri storici, a partire dall’ampliamento della ZTL esistente del Comune di Bologna, ovvero raggiungimento di un’estensione delle ZTL pari almeno al 100% dell’area del centro storico”.</p>			
Deduzioni			
<p>La pianificazione del PUMS promuove partendo dal Comune capoluogo, così come in tutti i Comuni della Città metropolitana, l’estensione di ZTL e AP secondo una progressione dettata dagli scenari temporali di attuazione definiti, raggiungendo gli obiettivi PAIR in termini di riduzione delle emissioni nello scenario di Piano al 2030; senza tuttavia individuare esattamente delimitazioni di tali aree, in quanto si è ritenuto di raggiungere e superare tali obiettivi attraverso un mix di misure non solo regolamentative di gestione della domanda, ma anche mediante un’offerta diversificata di servizi e reti a partire dalla rete tranviaria.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE	N° 656	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

1) aggiungere al paragrafo 6.2.2.2 (terzo paragrafo), tra i punti di evoluzione dell'attuale regolamentazione della ZTL nella Città Capoluogo, il seguente terzo pallino:

“- ampliare progressivamente la ZTL Centro storico esistente fino al 100% del centro storico (a partire dalla già prevista estensione alla zona Palasport) al fine di garantire omogeneità di regolamentazione degli accessi veicolari privati e di tutela del centro e dei suoi abitanti, lavoratori e frequentatori da traffico, congestione, smog, rumore, incidentalità, occupazione di spazio pubblico di pregio.”.

Deduzioni

La pianificazione del PUMS promuove partendo dal Comune capoluogo, così come in tutti i Comuni della Città metropolitana, l'estensione di ZTL e AP secondo una progressione dettata dagli scenari temporali di attuazione definiti, raggiungendo gli obiettivi PAIR in termini di riduzione delle emissioni nello scenario di Piano al 2030; senza tuttavia individuare esattamente delimitazioni di tali aree, in quanto si è ritenuto di raggiungere e superare tali obiettivi attraverso un mix di misure non solo regolamentative di gestione della domanda, ma anche mediante un'offerta diversificata di servizi e reti a partire dalla rete tranviaria.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE	N° 657	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

2) aggiungere al paragrafo 6.2.2.2 (quarto paragrafo), tra le modalità di attuazione delle ZTL, la seguente lettera:

“e) progressiva diffusione delle ZTL al 100% dei centri storici (a partire dall’ampliamento della ZTL esistente del Comune di Bologna), ovvero raggiungimento di un’estensione delle ZTL pari almeno al 100% dell’area dei centri storici”.

Deduzioni

La pianificazione del PUMS promuove partendo dal Comune capoluogo, così come in tutti i Comuni della Città metropolitana, l'estensione di ZTL e AP secondo una progressione dettata dagli scenari temporali di attuazione definiti, raggiungendo gli obiettivi PAIR in termini di riduzione delle emissioni nello scenario di Piano al 2030; senza tuttavia individuare esattamente delimitazioni di tali aree, in quanto si è ritenuto di raggiungere e superare tali obiettivi attraverso un mix di misure non solo regolamentative di gestione della domanda, ma anche mediante un’offerta diversificata di servizi e reti a partire dalla rete tranviaria.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE

N° 658

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

In relazione alla ZTL Centro storico del Comune di Bologna proponiamo di: 1) estenderla in modo progressivo a tutto il Centro storico, compresi la zona Palasport e l'asse via Irnerio-via dei Mille, per rispettare il target del 100% di centro storico regolamentato come ZTL stabilito dal PAIR e meglio specificato dalle Linee di indirizzo del PUMS.

Deduzioni

La pianificazione del PUMS promuove partendo dal Comune capoluogo, così come in tutti i Comuni della Città metropolitana, l'estensione di ZTL e AP secondo una progressione dettata dagli scenari temporali di attuazione definiti, raggiungendo gli obiettivi PAIR in termini di riduzione delle emissioni nello scenario di Piano al 2030; senza tuttavia individuare esattamente delimitazioni di tali aree, in quanto si è ritenuto di raggiungere e superare tali obiettivi attraverso un mix di misure non solo regolamentative di gestione della domanda, ma anche mediante un'offerta diversificata di servizi e reti a partire dalla rete tranviaria.


Accoglimento

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde			
OSSERVAZIONE	N° 659	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Estendere la ZTL a tutto il centro storico e renderla sia una ZTLA, sia permanente (7 giorni su 7, 24 ore al giorno).			
Deduzioni			
L'osservazione è in linea con la strategia di regolamentazione del centro storico di Bologna, in quanto il PUMS conferma l'attuale ZTL prevedendone una sua evoluzione in ZTLA per quanto concerne i criteri di accesso e la sua progressiva estensione sia in termine orari che spaziali. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti la definizione delle modalità di implementazione del provvedimento.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde			
OSSERVAZIONE	N° 660	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>In relazione alla ZTL Centro storico del Comune di Bologna proponiamo di: 2) confermare espressamente la vigenza tutti i giorni, e prevedere di ampliare gli orari di vigenza, in una prima fase fino alle ore 24.00 e successivamente oltre, anche alla luce delle tante possibilità offerte dal trasporto pubblico serale e notturno, dal bike e car sharing che permettono di muoversi H24, dalla necessità di tutelare i residenti.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è in linea con la strategia di regolamentazione del centro storico di Bologna, in quanto il PUMS conferma l'attuale ZTL prevedendone una sua evoluzione in ZTLA per quanto concerne i criteri di accesso e la sua progressiva estensione sia in termine orari che spaziali. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti la definizione delle modalità di implementazione del provvedimento.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde			
OSSERVAZIONE	N° 661	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
3) al paragrafo 6.2.2.2 (quarto paragrafo), tra le modalità di attuazione delle ZTL, alla lettera c), dopo la “differenziazione ecologica”, aggiungere “e dei requisiti funzionali di accesso”.			
Deduzioni			
La modifica richiesta viene accolta ad integrazione del testo della relazione di Piano in quanto introduce un criterio di regolamentazione della ZTL che potrebbe essere attuato nell'arco di validità del Piano.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 6.2.2.3			
c) Estensione della differenziazione ecologica e, in modo progressivo, dei requisiti funzionali anche per i veicoli motorizzati a due ruote.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE	N° 662	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

In relazione alla ZTL Centro storico del Comune di Bologna proponiamo di: 4) prevedere la limitazione dell'accesso ZTL dei residenti solo alla rispettiva zona (ad esempio usando i 4 "spicchi" degli ex quartieri: Innerio, S. Stefano, Marconi e Malpighi), con utilizzo e adeguamento conseguente dei varchi di telecontrollo, affinché il permesso sia un diritto, per rientrare a casa, e non un privilegio, di girare liberamente in auto in tutto il centro.


Deduzioni

L'osservazione non viene accolta per quanto concerne la ZTL, mentre si andrà in questa direzione a livello di politiche della sosta attraverso l'eventuale sperimentazione di "Settori sartoriali" per i residenti (cfr. PGTU paragrafo 4.6.1). Risulta invece più complicato prevedere un'infrastrutturazione del telecontrollo degli accessi per una compartimentazione della ZTL.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.


SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde			
OSSERVAZIONE	N° 663	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>In relazione alla ZTL Centro storico del Comune di Bologna proponiamo di: 5) prevedere l'introduzione di misure tese ad evitare il traffico di attraversamento del centro storico da parte dei veicoli autorizzati all'accesso, in direzione sia est-ovest e viceversa che nord-sud e viceversa, tramite sensi unici e altri schemi circolatori, corsie preferenziali, micro-pedonalizzazioni, etc., che rendano effettiva la suddivisione in zone o spicchi di cui al punto precedente.</p>			
Deduzioni			
<p>Nell'immediato per il Comune di Bologna conferma l'attuale schema circolatorio che andrà rivalutato anche sulla base dei risultati dello studio di fattibilità della Linea Rossa del tram e dello sviluppo della rete tranviaria nel suo complesso. Si rimanda agli strumenti programmatici di attuazione del PUMS le eventuali modifiche e introduzione degli interventi suggeriti.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE	N° 664	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Occorre revisionare i criteri e i presupposti di concessione delle varie tipologie di permessi di accesso alle ZTL, restringendo le condizioni legittimanti e riducendo gli autorizzati: ad esempio, eliminando permessi di accesso alle ZTL non più sostenibili come quelli vigenti a Bologna per l'accompagnamento alle scuole del centro storico, fatti salvi i casi particolari.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è in linea con gli obiettivi del PUMS in quanto con il provvedimento di attuazione della ZTLA si intendono attuare restrizioni progressive all'accesso basate sulla classe ambientale dei veicoli ed alla sosta dei residenti. Inoltre, si segnala che per quanto concerne i contrassegni per l'accompagnamento scolastico è già previsto dal Comune di Bologna che progressivamente dal 2020 non saranno più rilasciati, a partire dagli autoveicoli più inquinanti sulla base di quanto disposto dal PAIR.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde			
OSSERVAZIONE	N° 665	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>In relazione alla ZTL Centro storico del Comune di Bologna proponiamo di: 6) prevedere che le regole di accesso possano basarsi, tra gli altri parametri previsti, anche sulle dimensioni dei veicoli, per tutelare lo spazio pubblico urbano di pregio e perseguire la riduzione della congestione e dell'impatto territoriale e paesaggistico.</p>			
Deduzioni			
<p>Si condivide il principio di tutela dello spazio pubblico e della necessaria riduzione della congestione. Si valuterà in fase di attuazione del Piano sulla base delle modalità di regolamentazione implementate e dei risultati raggiunti, l'eventualità o necessità di basarsi anche sulle dimensioni dei veicoli per evitare l'occupazione di spazio pubblico anche in relazione alla disponibilità di adeguati sistemi tecnologici per il controllo di tale parametro. L'attuazione generalizzata della proposta avverrà comunque compatibilmente con la normativa vigente e la effettiva fattibilità tecnica.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE

N° 666

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

In relazione alla ZTL Centro storico del Comune di Bologna proponiamo di: 3) prevedere nel piano l'obiettivo di revisionare i criteri e presupposti di concessione delle varie tipologie di permessi ZTL, restringendo le condizioni legittimanti e riducendo gli autorizzati (ad esempio, eliminando permessi di accesso alla ZTL non più sostenibili come quelli per trasporto merci in mero conto proprio, agenti, accompagnamento alle scuole del centro storico visti gli abbonamenti gratis, fatti salvi i casi particolari, etc.).

Deduzioni

L'osservazione è in linea con gli obiettivi del PUMS in quanto con il provvedimento di attuazione della ZTLA si intendono attuare restrizioni progressive all'accesso basate sulla classe ambientale dei veicoli sia privati che per il trasporto merci. Inoltre, si segnala che per quanto concerne i contrassegni per l'accompagnamento scolastico è già previsto dal Comune di Bologna che progressivamente dal 2020 non saranno più rilasciati, a partire dagli autoveicoli più inquinanti sulla base di quanto disposto dal PAIR.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde			
OSSERVAZIONE	N° 667	Proponente	PG 15574
Contenuto sintetico			
Si chiede limitazione severa dei mezzi cosiddetti a due tempi con alimentazione e miscela (produzione e la vendita, commercializzazione di usato e nuovo, circolazione).			
Deduzioni			
L'obiettivo della proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS e se ne conferma la volontà di attuazione con l'obiettivo di allinearsi alle restrizioni dettate dal PAIR entro lo scenario di Piano, per quanto concerne la progressiva limitazione dell'accesso dei veicoli per classe ambientale. Il PUMS non può agire invece né sulla produzione né sulla commercializzazione dei mezzi a due tempi.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE

N° 668

Proponente

PG 15574

Contenuto sintetico

Si suggerisce censimento in tutta la CM di detti mezzi, per accertarne la categoria di appartenenza (pre-euro, euro 0,1,2) e la proprietà attuale, e successivamente possano essere così fatti oggetto di apposite interdizioni e limitazioni attraverso la vigilanza elettronica (Sirio, Rita, e quant'altro). Contemporaneamente, l'Amministrazione potrà favorire politiche di rottamazione e sostegno all'acquisto di mezzi non inquinanti, a favore delle fasce deboli e che utilizzano detti mezzi per lavoro.

Deduzioni

Il livello strategico di pianificazione del PUMS non entra nel merito di una campagna di indagine specifica come il censimento richiesto tanto più in un contesto metropolitano che per la sua estensione richiederebbe tempi e risorse non disponibili.

Si condivide il principio generale di promozione di politiche per la rottamazione e l'incentivo all'acquisto di mezzi non inquinanti che non sono comunque di diretta competenza del Piano.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 8.4.1

Inoltre, il PUMS intende promuovere campagne di dissuasione per la rottamazione di veicoli inquinanti e l'incentivo all'acquisto di mezzi ecologici.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE	N° 669	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

Contenuto sintetico

Valutare la creazione di ZTLA nei centri storici e di Area Verde a Bologna sulla base dell'impatto dell'innovazione tecnologica sui mezzi e del ricambio effettivo del parco veicolare e anche sulla base del progressivo raggiungimento degli obiettivi di shift modale del PUMS conseguiti con la realizzazione di interventi sul trasporto pubblico; comunque da attuarsi con gradualità.

Deduzioni

Le strategie messe in campo dal PUMS vengono definite sulla base di una Visione integrata della pianificazione della mobilità sostenibile che deve abbracciare da subito i diversi ambiti tematici in un'ottica di contemporaneità di azioni e intenti mirati allo sviluppo del trasporto pubblico, della ciclabilità e della pedonalità. Inoltre, il Piano punta soprattutto ad una riduzione del parco veicolare circolante, dando peso al ricambio veicolare e al relativo effetto di decarbonizzazione solo per il 12% rispetto all'obiettivo di riduzione delle emissioni del 40%. Si sottolinea che quand'anche il contributo derivante dalla decarbonizzazione del parco veicolare dovesse contribuire a cogliere risultati più lusinghieri, il PUMS intende mantenere il target del 28% di riduzione del traffico motorizzato a cui è legata la riduzione dei flussi su strada e quindi dei livelli di congestione.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 1.1

Corre l'obbligo di sottolineare che, quand'anche il contributo derivante dalla decarbonizzazione del parco veicolare dovesse contribuire a cogliere risultati più lusinghieri, il PUMS propone di mantenere il target del 28% di riduzione del traffico motorizzato a cui è legata la riduzione dei flussi su strada e quindi dei livelli di congestione della rete stradale.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE

N° 670

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Chiarire la distinzione tra “ZTLA” e “Area Verde” anche nella Tabella 6-2 a pagina 177, differenziando la classificazione in due righe separate e di conseguenza attribuendo una diversa descrizione delle principali limitazioni e regole di accesso, in quanto nella prima la circolazione dei veicoli a motore è soggetta a limitazioni in base sia ai requisiti funzionali di accesso, sia alla classe emissiva, mentre nella seconda la circolazione dei veicoli a motore è soggetta a limitazioni solo in funzione della classe emissiva.

Deduzioni

Il chiarimento richiesto viene accolto ed è coerente con gli obiettivi del PUMS. Si precisa che per Area Verde s'intende l'istituzione di una ZTL regolamentata principalmente su criteri ambientali. Tali criteri potranno essere anche di carattere funzionale e non solo ambientale.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo la paragrafo 6.2.2.3

Inoltre, per quanto concerne l'Area Verde si intende l'istituzione di una ZTL regolamentata principalmente sulla base di criteri ambientali a partire dagli obblighi indicati dal PAIR. I criteri di accesso a tale area potranno essere anche di carattere funzionale.

Relativamente al Comune di Bologna, l'Area Verde si delinea quindi come una nuova ZTL, esterna alla ZTLA, con un perimetro più ampio che comprende i comparti urbani, in cui il servizio di TPM consente maggiore accessibilità e in cui si intende applicare strumenti di controllo che tengano conto dell'evoluzione tecnologica (sistemi ITS).

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde



OSSERVAZIONE	N° 671	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
---------------------	---------------	-------------------	---

Contenuto sintetico

Chiarire espressamente nel piano che le "ZTLA" sono ZTL Ambientali nel senso sono finalizzate a tutelare sia la qualità dell'aria (riduzione delle emissioni inquinanti e dei gas climalteranti), sia l'ambiente urbano (diminuzione della congestione veicolare, dell'incidentalità stradale, dell'occupazione e invasione dello spazio pubblico), qualificandole pertanto esplicitamente come sia "congestion" che "pollution" area.

Deduzioni


L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e rafforza il concetto di ZTLA rispetto agli aspetti di qualità urbana quale obiettivo principe del PUMS.

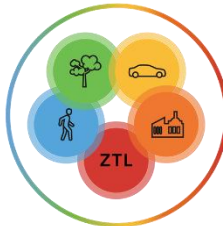
Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo la paragrafo 6.2.2.3

Sono aree finalizzate a tutelare sia la qualità dell'aria (riduzione delle emissioni inquinanti e dei gas climalteranti), sia l'ambiente urbano (diminuzione della congestione veicolare, dell'incidentalità stradale e dell'occupazione dello spazio pubblico), in cui l'accesso e la circolazione dei veicoli è consentita in orari prestabiliti solo per specifiche categorie di utenti e per particolari tipi di mezzi di trasporto, anche eventualmente previo il pagamento del ticket di costo crescente, proporzionale alla quota di inquinamento atmosferico prodotto.

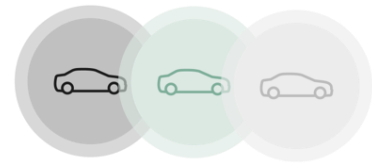
SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde			
OSSERVAZIONE	N° 672	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Prevedere anche che l'eventuale pagamento di un ticket d'accesso nella ZTLA sia correlato, oltre che all'inquinamento prodotto, anche alle dimensioni dei veicoli o altri parametri analoghi in grado di differenziare in base alla occupazione di spazio urbano e al contributo alla esternalità negativa della congestione.</p>			
Deduzioni			
<p>Si condivide il principio di tutela dello spazio pubblico e della necessaria riduzione della congestione. Si valuterà in fase di attuazione del Piano sulla base delle modalità di regolamentazione implementate e dei risultati raggiunti, l'eventualità o necessità di basarsi anche sulle dimensioni dei veicoli per la tariffazione relativa al ticket d'accesso; anche in relazione alla disponibilità di adeguati sistemi tecnologici per il controllo di tale parametro. L'attuazione generalizzata della proposta avverrà comunque compatibilmente con la normativa vigente e la effettiva fattibilità tecnica.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde			
OSSERVAZIONE	N° 673	Proponente	A.MO BOLOGNA
Contenuto sintetico			
Indicare esplicitamente la creazione di zone regolamentate in cui la circolazione delle auto private sarà soggetta al pagamento di un pedaggio.			
Deduzioni			
L'istituzione di forme Pay per Use figura tra le opzioni delineate dal PUMS (cfr. capitolo 10) nel duplice intento di reinternalizzare i costi sostenuti nell'ambito delle singole modalità di trasporto e di creare un trasferimento di risorse nella logica di "economia circolare" destinando il cash flow di tali provvedimenti al finanziamento di interventi infrastrutturali e di servizi di mobilità ecosostenibile alternativi all'utilizzo auto privata. Tale misura verrà implementata a partire dalla ZTL come già previsto dal PGTU. Si rimanda alla fase di attuazione e ai relativi strumenti di programmazione la definizione esatta delle aree soggette a pedaggio.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

7 MOBILITÀ MOTORIZZATA

OSSERVAZIONE		N° 674	Proponente	UNITI L'ALTERNATIVA	PER
<p>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</p> 					
Contenuto sintetico					
Realizzazione Bretella Reno-Setta.					
Deduzioni					
<p>Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitano) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. E' stato recentemente sviluppato l'aggiornamento della componente trasportistica dello studio di fattibilità della Bretella Reno Setta per la valutazione dell'intervento proposto di collegamento stradale tra le valli ossia tra la SS64 e la SP325, il quale ha confermato e rafforzato la non sostenibilità dell'opera rapportando il costo elevato agli esigui traffici automobilistici di previsione. Inoltre, si sottolinea che l'opera richiesta porta con sé un impatto sul territorio e la sua orografia decisamente importante che necessita di una approfondita riflessione sotto diversi punti di vista. Pertanto, la proposta non viene accolta.</p>					
Accoglimento			NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano					
Non comporta modifiche.					

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE	N° 675	Proponente	PG 12853
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Collegamento tra la SS64 (da Carbona) e la SP325 e A1 mediante collegamento stradale e ferroviario. Con un successivo prolungamento alla Fondovalle Savena.

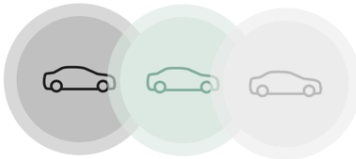
Deduzioni

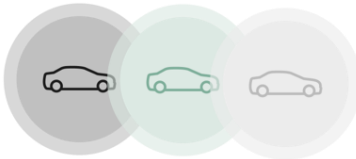
Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitano) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. La richiesta di un nuovo collegamento a sud della città di Bologna non è quindi accoglibile, in quanto in contrasto con il principio sopra enunciato. Inoltre, è stato recentemente sviluppato l'aggiornamento della componente trasportistica dello studio di fattibilità della Bretella Reno Setta per la valutazione dell'intervento proposto di collegamento stradale tra le valli, il quale ha confermato e rafforzato la non sostenibilità dell'opera riportando il costo elevato agli esigui traffici automobilistici di previsione. Inoltre, si sottolinea che le opere richieste portano con sé un impatto sul territorio e la sua orografia decisamente consistente, pertanto la richiesta non viene accolta. Tuttavia, nel caso in cui si verificano le condizioni necessarie per gli opportuni approfondimenti, si potrà valutare uno studio di fattibilità sul potenziamento infrastrutturale tra Sasso Marconi e Pianoro. Per quanto riguarda lo sviluppo di altri sistemi di trasporto veloce il PUMS prevede la realizzazione del Passante Ferroviario Porretta/Prato e la revisione della rete del TPL, per i sistemi di vallata e le frazioni, con un incremento radicale dei servizi offerti (raddoppio infrastrutturale porrettana, attraversamento ferroviario di Bologna, collegamenti bus di per adduzione e distribuzione, centri di Mobilità). Il monitoraggio verificherà il realizzarsi delle condizioni previste.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

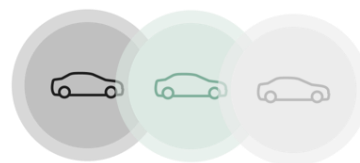
Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 676	Proponente	COMUNE DI LOIANO
Contenuto sintetico			
<p>Prendere in considerazione una nuova infrastruttura a sud di Bologna per un collegamento autostradale nella valle del Savena e collegamenti tra le valli del Setta e del Reno, studiando un tracciato fra Rioveggio e Loiano per rendere più immediato l'aggancio della valle del Savena col sistema autostradale</p>			
Deduzioni			
<p>Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitano) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. La richiesta di un nuovo collegamento a sud della città di Bologna non è quindi accoglibile, in quanto in contrasto con il principio sopra enunciato. Inoltre, è stato recentemente sviluppato l'aggiornamento della componente trasportistica dello studio di fattibilità della Bretella Reno Setta per la valutazione dell'intervento proposto di collegamento stradale tra le valli, il quale ha confermato e rafforzato la non sostenibilità dell'opera riportando il costo elevato agli esigui traffici automobilistici di previsione. Inoltre, si sottolinea che le opere richieste portano con sé un impatto sul territorio e la sua orografia decisamente consistente, pertanto la richiesta non viene accolta. Tuttavia, nel caso in cui si verificano le condizioni necessarie per gli opportuni approfondimenti, si potrà valutare uno studio di fattibilità sul potenziamento infrastrutturale tra Sasso Marconi e Pianoro.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 677	Proponente	COMUNE DI SAN BENEDETTO VAL DI SAMBRO
Contenuto sintetico			
Inserimento due nuovi collegamenti: a sud Città di Bologna e Valli Reno-Setta e o altri sistemi di trasporto veloci.			
Deduzioni			
<p>Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitano) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. La richiesta di un nuovo collegamento a sud della città di Bologna non è quindi accoglibile, in quanto in contrasto con il principio sopra enunciato. Inoltre, è stato recentemente sviluppato l'aggiornamento della componente trasportistica dello studio di fattibilità della Bretella Reno Setta per la valutazione dell'intervento proposto di collegamento stradale tra le valli, il quale ha confermato e rafforzato la non sostenibilità dell'opera riportando il costo elevato agli esigui traffici automobilistici di previsione. Inoltre, si sottolinea che le opere richieste portano con sé un impatto sul territorio e la sua orografia decisamente consistente, pertanto la richiesta non viene accolta. Tuttavia, nel caso in cui si verificano le condizioni necessarie per gli opportuni approfondimenti, si potrà valutare uno studio di fattibilità sul potenziamento infrastrutturale tra Sasso Marconi e Pianoro. Per quanto riguarda lo sviluppo di altri sistemi di trasporto veloce il PUMS prevede la realizzazione del Passante Ferroviario Porretta/Prato e la revisione della rete del TPL, per i sistemi di vallata e le frazioni, con un incremento radicale dei servizi offerti (raddoppio infrastrutturale porrettana, attraversamento ferroviario di Bologna, collegamenti bus di per adduzione e distribuzione, centri di Mobilità). Il monitoraggio verificherà il realizzarsi delle condizioni previste.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE

N° 678

Proponente

PG 5804

Contenuto sintetico

Sviluppare campagne informative sulla qualità dell'aria e totem informativi sulla mobilità. Collegando i due aspetti: mobilità e qualità dell'aria.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con i principi di partecipazione e diffusione delle principali azioni e strategie del PUMS. Come nell'Allegato 1 Governance e Monitoraggio, la pubblicazione del report biennale sul Monitoraggio del PUMS consentirà un costante resoconto a cittadini e stakeholder sul livello di attuazione e sull'efficacia dell'impianto proposto dal Piano, con riferimento sia al miglioramento delle prestazioni del sistema di mobilità sia allo stato della qualità dell'aria. Inoltre, si intende pubblicare annualmente un Report Sintetico di Comunicazione del Piano nel quale verranno condivisi i risultati raggiunti rispetto agli obiettivi principe del PUMS quale documento maggiormente informativo previsto dal Piano di Comunicazione (cfr. Allegato 1 Governance e Monitoraggio del Piano).

Accoglimento

ACCOLTA

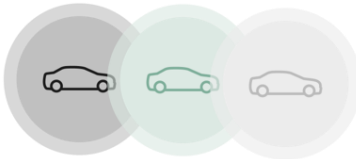
Modifica eventuale al Piano

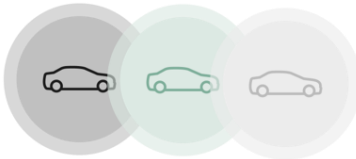
Modifica paragrafo 8.4.1

Contestualmente, attraverso la redazione periodica (annuale/biennale) di report sul livello di attuazione del PUMS ("Report Sintetico di Comunicazione del Piano", cfr. Allegato 1 – Governance e Monitoraggio paragrafo 2.1.6) sarà possibile aumentare la consapevolezza della cittadinanza sulle tematiche affrontate dal Piano, illustrando il contributo del PUMS alla creazione di una mobilità nuova per Bologna e l'intero territorio metropolitano e, al contempo, facilitando l'attuazione delle azioni previste.

Modifica Allegato 1 paragrafo 2.1.6

La comunicazione dei risultati che vengono ottenuti attraverso l'attuazione e la declinazione delle politiche e azioni di mobilità verrà resa efficace e concreta proprio grazie alla diffusione di alcuni indicatori illustrati nei paragrafi precedente, che verranno pubblicati a cadenza annuale nel "Report sintetico di comunicazione del Piano".

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 679	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Da meglio esplicitare criteri di coerenza con cui sono state individuate le priorità.			
Deduzioni			
La definizione delle priorità di intervento sulla rete motorizzata si basa su 3 principi fondamentali, coerenti con gli obiettivi generali del PUMS: ossia l'incremento della sicurezza stradale, la riduzione delle emissioni all'interno dei centri abitati, il contenimento della competizione con la rete di TPM; partendo da tali obiettivi sono state sviluppate 4 variabili numeriche percentuali quali indicatori per la valutazione degli interventi: ossia riduzione percorrenze nei centri abitati, riduzione km rete in congestione, variazione tempi percorrenza tra comuni di Città metropolitana e Bologna, riduzione passeggeri direttrice SFM. Si ritiene utile chiarire come richiesto la specificazione dei criteri individuati in modo che sia maggiormente chiara nel testo della relazione di Piano.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni al testo riportate al paragrafo 7.5 modifiche tabella 7.2-7.3 per allineamento nomenclatura indicatori.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 680	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
<p>Stessa priorità e urgenza a opere previste da tempo e in ritardo, quali: Passante e relative adduzioni, Complanare Ozzano, completamento Nuova Bazzanese, variante bretella delle Budrie, nodi di Casalecchio- Rastignano-Funo, completamento Trasversale Pianura, variante Stiatico Nuova Galliera, riqualificazione Porrettana, circonvallazioni Argelato, Bentivoglio, Galliera, Minerbio, San Giorgio di Piano.</p>			
Deduzioni			
<p>La richiesta pone sullo stesso piano opere infrastrutturali già previste nello scenario di riferimento (Passante e relative adduzioni, Complanare Ozzano, completamento Nuova Bazzanese, nodi di Casalecchio- Rastignano-Funo) sulle quali è quindi necessario procedere con la massima celerità, con opere individuate come prioritarie nel PUMS e opere che invece non rispondono a tali criteri.</p> <p>La richiesta avanzata circa il porre tutte le opere stradali sullo stesso piano non è quindi coerente né con lo stato di avanzamento delle opere stesse né con l'approccio metodologico portato avanti dal PUMS, secondo il quale la definizione delle priorità di intervento sulla rete motorizzata si basa su 3 principi fondamentali, coerenti con gli obiettivi generali del Piano: ossia l'incremento della sicurezza stradale, la riduzione delle emissioni all'interno dei centri abitati, il contenimento della competizione con la rete di TPM; partendo da tali obiettivi sono state sviluppate 4 variabili numeriche percentuali quali indicatori per la valutazione degli interventi: ossia riduzione percorrenze nei centri abitati, riduzione km rete in congestione, variazione tempi percorrenza tra comuni di Città metropolitana e Bologna, riduzione passeggeri direttrice SFM. Pertanto, la richiesta non viene accolta.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE

N° 681

Proponente

ANCE

Contenuto sintetico

Si propone di evitare affermazioni generiche come stop a nuove strade metropolitane se non già in strumenti di pianificazione o coerenti con i principi del PUMS, bensì di rapportare la realizzazione di nuova viabilità stradale ad analisi di impatto ambientale e di efficacia delle soluzioni proposte in coerenza con i principi generali del PUMS.

Deduzioni

Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitano) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. La definizione delle priorità di intervento sulla rete motorizzata si basa su 3 principi fondamentali, coerenti con gli obiettivi generali del PUMS: ossia l'incremento della sicurezza stradale, la riduzione delle emissioni all'interno dei centri abitati, il contenimento della competizione con la rete di TPM; partendo da tali obiettivi sono state sviluppate 4 variabili numeriche percentuali quali indicatori per la valutazione degli interventi: ossia riduzione percorrenze nei centri abitati, riduzione km rete in congestione, variazione tempi percorrenza tra comuni di Città metropolitana e Bologna, riduzione passeggeri direttrice SFM. Si ritiene utile chiarire la specificazione dei criteri individuati in modo che sia maggiormente chiara nel testo della relazione di Piano.

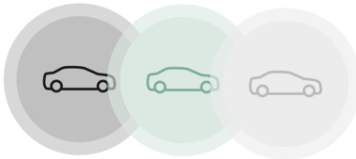
Accoglimento

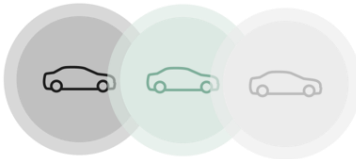
ACCOLTA PARZIALMENTE

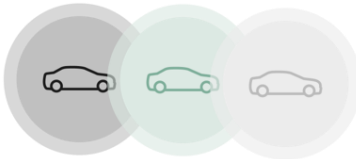
Modifica eventuale al Piano

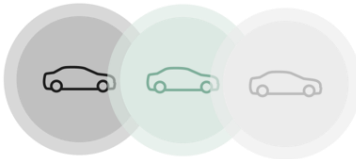
integrazioni al testo riportate al paragrafo 7.5

modifiche tabella 7.2-7.3 per allineamento nomenclatura indicatori

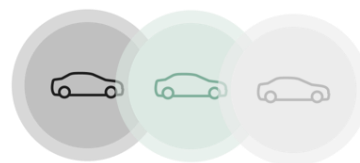
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 682	Proponente	GRUPPO CONSILIARE DEMOCRATICO E PD PERSICETO
Contenuto sintetico			
Zona San Matteo della Decima Si valuti la gestione pubblica di alcune strade di proprietà del Consorzio della partecipazione di San Giovanni in Persiceto.			
Deduzioni			
L'osservazione pone una tematica di gestione che non compete al livello strategico del PUMS.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 683	Proponente	A.MO BOLOGNA
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede che venga eliminata immagine acquerello Llop dal documento in quanto menzognera e fuorviante, perché dove si dipingono boschi ci sono case e il poco verde che c'è verrà abbattuto.</p>			
Deduzioni			
<p>L'Appendice il PUMS e la Qualità Urbana va intesa come un approfondimento della Visione del PUMS su tale tema centrale nel PUMS ma a livello di indirizzo non di progettazione di dettaglio. Pertanto, vengono suggeriti disegni e schemi guida comunque da verificarsi in termini di reale fattibilità. Rimane che tra le strategie del PUMS sia presente l'innalzamento del valore ecologico e paesaggistico delle infrastrutture stradali come principio guida anche ai fini di un impatto educativo e valoriale per le future generazioni.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 684	Proponente	PG 5804
Contenuto sintetico			
Green buffer: cintura verde ciclopedonale.			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 7.6, "al fine di garantire non solo la sostenibilità ambientale, ma anche un migliore equilibrio ecologico nelle aree interessate dagli interventi infrastrutturali (sia di adeguamento o riclassificazione di strade esistenti che di realizzazione di nuove infrastrutture), il PUMS prevede, in continuità con il PTCP, l'introduzione di forme di mitigazione ambientale, differenziate in funzione del contesto interessato e del tipo di infrastruttura". Inoltre, il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità, tra cui l'identificazione di adeguati percorsi ciclabili sicuri.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 685	Proponente	PG 5804
Contenuto sintetico			
Confini verdi e fasce alberate lungo le strade che collegano gli aeroporti.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 7.6, "al fine di garantire non solo la sostenibilità ambientale, ma anche un migliore equilibrio ecologico nelle aree interessate dagli interventi infrastrutturali (sia di adeguamento o riclassificazione di strade esistenti che di realizzazione di nuove infrastrutture), il PUMS prevede, in continuità con il PTCP, l'introduzione di forme di mitigazione ambientale, differenziate in funzione del contesto interessato e del tipo di infrastruttura". Tuttavia, risulta limitante l'applicazione alla viabilità di collegamento con l'aeroporto.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE	N° 686	Proponente	A.MO BOLOGNA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Eliminare dall'intero Piano l'indicazione di non competenza sul "Passante di Mezzo".

Deduzioni

L'osservazione è pertinente e viene accolta. Nel documento di Piano verrà meglio esplicitato come il PUMS ha recepito il progetto del "Passante di Mezzo" e la loro relazione in termini di pianificazione.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 7.2

Tra le opere di particolare rilevanza il potenziamento del nodo autostradale di Bologna rappresenta un intervento strategico di rango sovraordinato (nazionale e regionale) recepito dal livello di pianificazione metropolitano del PUMS, in quanto decisione già assunta nei tavoli interistituzionali in una fase di programmazione precedente all'avvio del Piano. Attraverso un adeguato mix di misure di accompagnamento sviluppate in maniera condivisa, riguardanti la compensazione degli effetti locali del potenziamento e il miglioramento dell'accessibilità sulla rete collettiva dalle diverse direttrici provinciali, il PUMS mira a contenere gli effetti che tale opera strategica di livello nazionale potrebbe ingenerare alla scala locale e metropolitana.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE	N° 687	Proponente	A.MO BOLOGNA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Evidenziare i dati relativi al sistema tangenziale-autostrada relativamente a traffico, inquinamento atmosferico e rumore.

Deduzioni

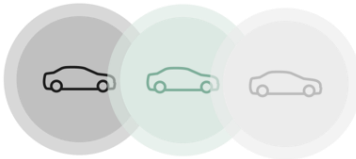
Tra le opere di particolare rilevanza il potenziamento del nodo autostradale di Bologna rappresenta un intervento strategico di rango sovraordinato (nazionale e regionale) recepito dal livello di pianificazione metropolitana del PUMS, in quanto decisione già assunta nei tavoli interistituzionali in una fase di programmazione precedente all'avvio del Piano. Attraverso un adeguato mix di misure di accompagnamento sviluppate in maniera condivisa, riguardanti la compensazione degli effetti locali del potenziamento e il miglioramento dell'accessibilità sulla rete collettiva dalle diverse direttrici provinciali, il PUMS mira a contenere gli effetti che tale opera strategica di livello nazionale potrebbe ingenerare alla scala locale e metropolitana. Pertanto l'osservazione non viene accolta in quanto le specifiche analisi dei dati richieste non competono al livello di pianificazione strategico proprio del PUMS.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

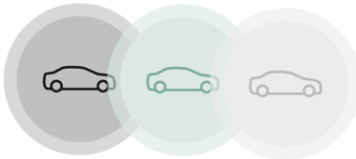
Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 7.2

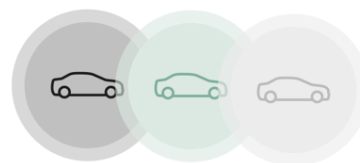
Tra le opere di particolare rilevanza il potenziamento del nodo autostradale di Bologna rappresenta un intervento strategico di rango sovraordinato (nazionale e regionale) recepito dal livello di pianificazione metropolitana del PUMS, in quanto decisione già assunta nei tavoli interistituzionali in una fase di programmazione precedente all'avvio del Piano. Attraverso un adeguato mix di misure di accompagnamento sviluppate in maniera condivisa, riguardanti la compensazione degli effetti locali del potenziamento e il miglioramento dell'accessibilità sulla rete collettiva dalle diverse direttrici provinciali, il PUMS mira a contenere gli effetti che tale opera strategica di livello nazionale potrebbe ingenerare alla scala locale e metropolitana.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 688	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Sottovalutazione della domanda di mobilità espressa dai movimenti pendolari del sistema metropolitano centrale legata alla cintura industriale diffusa e alle grandi polarità della logistica a cui deve rispondere il sistema tangenziale.			
Deduzioni			
L'osservazione fa riferimento ad approfondimenti non compatibili col livello strategico del PUMS; inoltre un'esaustiva caratterizzazione della domanda di mobilità, proporzionata alla scala di analisi del PUMS, è altresì contenuta nel Quadro Conoscitivo. Pertanto, l'osservazione non viene accolta.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 689	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Realizzare prioritariamente le opere di adduzione all'anello tangenziale e autostradale.			
Deduzioni			
L'osservazione viene accolta, in quanto il potenziamento del nodo autostradale di Bologna, quale opera di rango nazionale e in coerenza con le disposizioni delle Direttive Ministeriali per la redazione e approvazione dei PUMS, fa già parte dello Scenario di Riferimento insieme a tutti gli interventi programmati e finanziati di rango sovraordinato (nazionale e regionale) e di livello provinciale. Pertanto, il progetto di rifunzionalizzazione del nodo autostradale di Bologna di cui al vigente accordo tra Governo Nazionale, Regione e Enti Locali, è stato inserito nello scenario di Riferimento a partire dal quale implementare e confrontare gli scenari di Piano.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 690	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
<p>Estensione Tangenziale verso nord e verso est: verso nord fino al casello Interporto si tratterebbe di aggiungere due corsie stradali per senso di marcia, verso est fino ad Ozzano completando l'intervento parziale a suo tempo effettuato e limitato al solo fronte sud dell'Autostrada.</p>			
Deduzioni			
<p>L'intervento richiesto viene accolto in parte per quanto concerne la Complanare Nord fino ad Ozzano, in quanto già contenuta nello scenario di riferimento del PUMS insieme a tutti gli interventi già programmati e finanziati. Diversamente non viene accolta la richiesta di collegamento fino ad Interporto mediante estensione e raddoppio delle corsie, in quanto in contrasto con la vision del PUMS sulla rete motorizzata e comunque già in parte soddisfatto dalla realizzazione della terza corsia sull'A13 tra i caselli di Bologna Arcoveggio e Ferrara-Sud, insieme alle opere di collegamento all'accesso nord di Interporto in allacciamento al sistema autostradale, anch'esse già contenute nello scenario di riferimento (cfr. Allegato QC1 Nota metodologica) ..</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE

N° 691

Proponente

ANCE

Contenuto sintetico

Analisi specifica sulle direttrici radiali della rete metropolitana e sul nodo tangenziale/autostradale che ne evidenzia punti di forza e criticità per valutare nuovi investimenti, modalità di gestione o soluzioni alternative al Passante di Mezzo

Deduzioni

Tra le opere di particolare rilevanza il potenziamento del nodo autostradale di Bologna rappresenta un intervento strategico di rango sovraordinato (nazionale e regionale) recepito dal livello di pianificazione metropolitana del PUMS, in quanto decisione già assunta nei tavoli interistituzionali in una fase di programmazione precedente all'avvio del Piano. Attraverso un adeguato mix di misure di accompagnamento sviluppate in maniera condivisa, riguardanti la compensazione degli effetti locali del potenziamento e il miglioramento dell'accessibilità sulla rete collettiva dalle diverse direttrici provinciali, il PUMS mira a contenere gli effetti che tale opera strategica di livello nazionale potrebbe ingenerare alla scala locale e metropolitana. Pertanto, l'osservazione non viene accolta in quanto le specifiche analisi richieste non competono al livello di pianificazione strategico proprio del PUMS.

Accoglimento

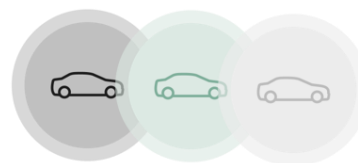
NON DI COMPETENZA

Modifica eventuale al Piano

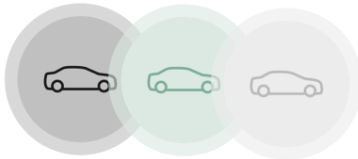
Modifica testo paragrafo 7.2

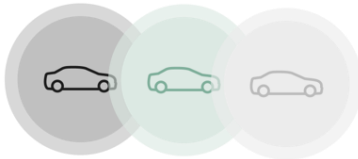
Tra le opere di particolare rilevanza il potenziamento del nodo autostradale di Bologna rappresenta un intervento strategico di rango sovraordinato (nazionale e regionale) recepito dal livello di pianificazione metropolitana del PUMS, in quanto decisione già assunta nei tavoli interistituzionali in una fase di programmazione precedente all'avvio del Piano. Attraverso un adeguato mix di misure di accompagnamento sviluppate in maniera condivisa, riguardanti la compensazione degli effetti locali del potenziamento e il miglioramento dell'accessibilità sulla rete collettiva dalle diverse direttrici provinciali, il PUMS mira a contenere gli effetti che tale opera strategica di livello nazionale potrebbe ingenerare alla scala locale e metropolitana.

OSSERVAZIONE		N° 692		Proponente	COMUNE	DI
					BENTIVOGLIO	
Contenuto sintetico						
Si chiede per un adeguato insediamento di funzioni logistiche nell'ambito Altedo che si realizzino in via prioritaria gli interventi di ampliamento della terza corsia A13						
Deduzioni						
L'osservazione non viene accolta in quanto il PUMS prevede la possibilità di insediare funzioni di "grande logistica" esclusivamente in stretta prossimità dei caselli per minimizzare gli effetti indotti dal traffico sulla rete viaria metropolitana. Approfondimenti di tipo trasportistico puntuale e di valutazione sulla viabilità metropolitana e locale sono invece ascrivibili alla fase di Accordo Territoriale e degli atti attuativi successivi, fermo restando che la realizzazione della III corsia delle A13 è inserita nello scenario di riferimento del PUMS.						
Accoglimento				NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano						
Non comporta modifiche.						




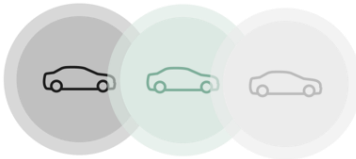
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 693	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
Soluzione viaria per spostare fuori dai centri abitati auto e mezzi pesanti fra Castello d'Argile, Pieve di Cento e Cento.			
Deduzioni			
Alcuni dei tracciati previsti nel PTCP sono stati superati in fase di elaborazione della rete stradale del PUMS a seguito del nuovo approccio che deve tenere conto principalmente degli obiettivi di carattere ambientale e di sviluppo sostenibile per tutte le diverse componenti, perseguendo soluzioni il più possibile in linea con l'azzeramento del consumo di suolo e della riduzione dell'impatto delle infrastrutture stradali sul territorio. Tuttavia, il traffico pesante in attraversamento ai centri abitati risulta una importante criticità da risolvere, pertanto si rimanda a una successiva fase di monitoraggio, anche eventualmente a seguito della realizzazione della Cispadana, la valutazione circa la necessità di individuare una soluzione complementare all'infrastruttura già prevista dal Piano (Circonvallazione Est).			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

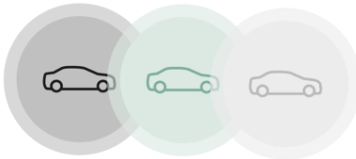
OSSEVAZIONE		N° 694	Proponente	UNIONE GALLIERA	RENO-
					
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA					
Contenuto sintetico					
<p>Si chiede d'indicare tra le opere prioritarie il braccetto tra via dei Giudei e la Nuova Galliera, nonché di verificare il tracciato prioritario di completamento della Circonvallazione di S. Giorgio di Piano in quanto, diversamente da quanto indicato dalla tavola del PTCP, sembra prevedere la riqualificazione di un tratto della via Codronchi che, a nostro parere, non presenta le condizioni richieste oltre a passare troppo in adiacenza alle aree residenziali di via Stanghellini.</p> <p>Si chiede quindi di prevedere un tracciato, che pur deviando il traffico diretto alla Reagens, sia maggiormente simile a quello precedentemente previsto nel PTCP e negli altri strumenti urbanistici.</p>					
Deduzioni					
<p>La richiesta non viene accolta in quanto la realizzazione della variante di Stiatico è stata differentemente collocata a livello temporale nello scenario a regime (oltre lo scenario del PUMS), in quanto non rispondente ai criteri di priorità individuati dal Piano per la rete motorizzata. Tali criteri si basano su 3 principi fondamentali, coerenti con gli obiettivi generali del PUMS: ossia l'incremento della sicurezza stradale, la riduzione delle emissioni all'interno dei centri abitati, il contenimento della competizione con la rete di TPM; partendo da tali obiettivi sono state sviluppate 4 variabili numeriche percentuali quali indicatori per la valutazione degli interventi: ossia riduzione percorrenze nei centri abitati, riduzione km rete in congestione, variazione tempi percorrenza tra comuni di Città metropolitana e Bologna, riduzione passeggeri direttrice SFM.</p> <p>Inoltre, non si ritiene opportuno sostituire il tracciato come richiesto introducendo quello contenuto nel PTCP e negli strumenti urbanistici, in quanto l'approccio relativo alla realizzazione di infrastrutture stradali è cambiato e deve necessariamente tenere conto degli obiettivi di carattere ambientale e di sviluppo sostenibile per tutte le diverse componenti. Il PUMS pertanto persegue soluzioni il più possibile in linea con l'azzeramento del consumo di suolo e della riduzione dell'impatto delle infrastrutture stradali sul territorio; inoltre si sottolinea che la soluzione progettuale per la realizzazione dell'asse dovrà essere accuratamente studiata tra quelle con il miglior rapporto costi-benefici.</p>					
Accoglimento			NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano					
Non comporta modifiche.					

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 695	Proponente	P3-AGRESTE SRL
Contenuto sintetico			
Prevedere espressamente lo stralcio unitamente alla previsione del Passante Nord della relativa e corrispondente fascia di rispetto per l'ambito di Tavernelle.			
Deduzioni			
Il Piano, in coerenza con le disposizioni delle Direttive Ministeriali per la redazione e approvazione dei PUMS ha inserito nello Scenario di Riferimento tutti gli interventi programmati e finanziati di rango sovraordinato (nazionale e regionale) e di livello provinciale, dai quali è escluso il Passante Nord. La tipologia di richiesta comunque non risulta di competenza del PUMS, ma la tematica verrà eventualmente trattata nel redigendo Piano Territoriale Metropolitano che sostituirà il PTCP.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

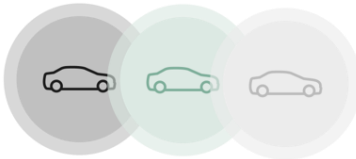
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 696	Proponente	PG 11533
Contenuto sintetico			
Richiesta realizzazione del "Passante Nord".			
Deduzioni			
<p>Il Piano, in coerenza con le disposizioni delle Direttive Ministeriali per la redazione e approvazione dei PUMS ha inserito nello Scenario di Riferimento tutti gli interventi programmati e finanziati di rango sovraordinato (nazionale e regionale) e di livello provinciale, dai quali è escluso il Passante Nord. Pertanto, il progetto di rifunzionalizzazione del nodo autostradale di Bologna di cui al vigente accordo tra Governo Nazionale, Regione e Enti Locali, è stato inserito nello scenario di Riferimento a partire dal quale implementare e confrontare gli scenari di Piano. È opportuno ribadire che le Linee Guida Ministeriali definiscono lo Scenario di Riferimento come "lo scenario che si verifica per la naturale evoluzione -ad esempio demografica - del sistema e per effetto degli interventi realizzati (sul sistema dei trasporti e della mobilità) da altri piani sovraordinati" - cfr. All. 2 punto 2 lettera e).</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

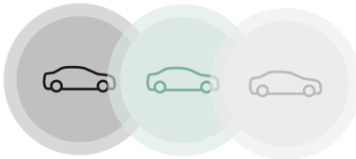
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA				
OSSERVAZIONE	N° 697	Proponente	COMUNE	DI
			MONGHIDORO	
Contenuto sintetico				
<p>Inserimento nuova infrastruttura a sud della città di Bologna (o altri sistemi di trasporto veloci e sicuri che permettano il collegamento con la città e la rete autostradale) e studiare un nuovo tracciato tra Loiano e Rioveggio per la creazione di una bretella autostradale che favorisca il collegamento della Valle di Savena.</p>				
Deduzioni				
<p>Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitan) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. La richiesta di un nuovo collegamento a sud della città di Bologna non è quindi accoglibile, in quanto in contrasto con il principio sopra enunciato. Inoltre, è stato recentemente sviluppato l'aggiornamento della componente trasportistica dello studio di fattibilità della Bretella Reno Setta per la valutazione dell'intervento proposto di collegamento stradale tra le valli, il quale ha confermato e rafforzato la non sostenibilità dell'opera riportando il costo elevato agli esigui traffici automobilistici di previsione. Inoltre, si sottolinea che le opere richieste portano con sé un impatto sul territorio e la sua orografia decisamente consistente, pertanto la richiesta non viene accolta. Tuttavia, nel caso in cui si verificano le condizioni necessarie per gli opportuni approfondimenti, si potrà valutare uno studio di fattibilità sul potenziamento infrastrutturale tra Sasso Marconi e Pianoro. Per quanto riguarda lo sviluppo di altri sistemi di trasporto veloce il PUMS prevede la realizzazione del Passante Ferroviario Porretta/Prato e la revisione della rete del TPL, per i sistemi di vallata e le frazioni, con un incremento radicale dei servizi offerti (raddoppio infrastrutturale porrettana, attraversamento ferroviario di Bologna, collegamenti bus di per adduzione e distribuzione, centri di Mobilità). Il monitoraggio verificherà il realizzarsi delle condizioni previste.</p>				
Accoglimento		NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

OSSERVAZIONE		N° 698	Proponente	UNITI	PER
				L'ALTERNATIVA	
<p>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</p> 					
Contenuto sintetico					
Realizzazione Passante sud.					
Deduzioni					
<p>Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitano) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. La richiesta di inserire il Passante Sud non è quindi accoglibile, in quanto in contrasto con il principio sopra enunciato. Inoltre, i numerosi studi trasportistici portati avanti anche da Autostrade per l'Italia per la valutazione dell'intervento proposto hanno evidenziato la non sostenibilità dell'opera, rapportandone il costo elevato alla sua bassa attrattività in termini di volumi di traffico, pari a solo il 10-15% di quelli giornalieri presenti sul sistema tangenziale esistente. Inoltre, si sottolinea che l'opera porta con sé un impatto sul territorio e la sua orografia decisamente consistente, pertanto la richiesta non viene accolta.</p>					
Accoglimento			NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano					
Non comporta modifiche.					

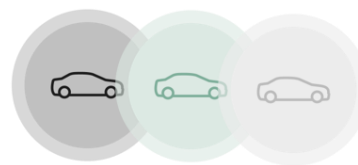
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 699	Proponente	PG 12853
Contenuto sintetico			
Richiesta nuovo ponte sul Reno da Via Traghetto a Via Triumvirato oppure dalla rotonda in località Birra a via del Lazzaretto per alleggerire tangenziale e trasversale.			
Deduzioni			
La realizzazione del Passante di Mezzo, facente parte dello scenario di riferimento del PUMS, prevede già la realizzazione di un nuovo ponte sul Reno tra Via del Chiu e Via del Triumvirato con la medesima funzione di alleggerimento del traffico in attraversamento. Inoltre, tale progetto comprende in corrispondenza anche la realizzazione di infrastruttura ciclabile. La richiesta non viene pertanto accolta.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

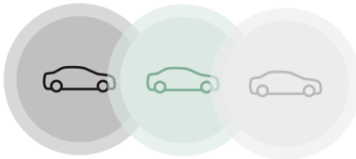
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 700	Proponente	GRUPPO CONSILIARE DEMOCRATICO E PD PERSICETO
Contenuto sintetico			
Zona San Matteo della Decima: Si valuti: un ponte carrabile che unisca il territorio di San Matteo della Decima al territorio comunale di Castello d'Argile.			
Deduzioni			
Pur riconoscendo la funzionalità del collegamento, la richiesta non è accoglibile, in quanto la realizzazione di un nuovo ponte non è compresa né nello scenario di riferimento né nello scenario di Piano, non rientrando tra le opere programmate e/o finanziate; dunque risulta in contrasto con il principio fondante il PUMS di non prevedere la realizzazione di nuove infrastrutture.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

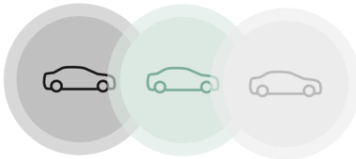
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 701	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
<p>Verificare la coerenza del PUMS con il PRIT in corso di approvazione in Regione, in particolare per quanto concerne la previsione di inserimento del "terzo ponte" fra Pieve di Cento e Cento per collegare l'abitato di Cento alla SP 42 e al casello di Altedo".</p>			
Deduzioni			
<p>Il coordinamento con il PRIT quale piano direttamente sovraordinato è implicita nella elaborazione del PUMS che nello specifico, per quanto riguarda la rete infrastrutturale, in coerenza con quanto già definito nel PTCP, aggiorna la rete stradale metropolitana confermando primi tra i livelli principali la Grande Rete di collegamento regionale-nazionale e la Rete di Base regionale. Inoltre, il PUMS per il proprio aggiornamento quinquennale dovrà coordinarsi con il redigendo PRIT 2025 a seguito della sua entrata in vigore, periodo entro il quale il PUMS dovrà essere integrato anche nel PTM, in qualità di suo piano di settore per la mobilità, anche per quanto concerne la componente strutturale relativa alla rete stradale. Si rimanda dunque alla fase di aggiornamento del Piano prevista nel 2025 per l'eventuale inserimento dell'infrastruttura richiesta nel quadro programmatico del Piano.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

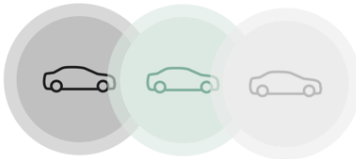
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 702	Proponente	PG 12853
Contenuto sintetico			
Proseguimento delle due corsie sulla Nuova Bazzanese nella tratta da Viale Masini di Zola P a Madonna dei Fornelli.			
Deduzioni			
<p>La richiesta avanzata non può essere accolta in quanto l'ipotesi di allargamento a due corsie è stata superata in fase di programmazione in quanto non sostenibile sia economicamente che dal punto di vista ambientale, mentre i finanziamenti stanziati hanno permesso il completamento della Nuova Bazzanese tra Bazzano e l'area produttiva Via Lunga, con i relativi svincoli di collegamento con la viabilità secondaria; intervento peraltro compreso nello scenario di riferimento del piano in quanto già programmato e finanziato e recentemente realizzato. Inoltre, l'ampliamento non sarebbe coerente con gli indirizzi strategici del PSM 2.0 sulla mobilità e con gli obiettivi del PUMS di riduzione del traffico veicolare e di non competizione del sistema infrastrutturale con la rete di TPM in particolare con il sistema ferroviario metropolitano. L'intervento proposto inoltre risulta in contrasto con il principio fondante il PUMS di non prevedere la realizzazione né il potenziamento di strade di rango metropolitano non già programmate o finanziate, bensì favorire soprattutto la riqualificazione di quelle esistenti anche in un'ottica di pianificazione integrata con le componenti di mobilità attiva.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

OSSERVAZIONE		N° 703		Proponente	COMUNE	DI
					CAMUGNANO	
Contenuto sintetico						
Potenziare investimenti su Porrettana tratto Sasso Marconi-Vergato (nell'ottica di abbandonare bretella Setta).						
Deduzioni						
L'intervento di potenziamento richiesto è già previsto nel piano nello scenario a regime mediante la riqualificazione della tratta della SP64 compresa tra Sasso Marconi e Carbona di Vergato.						
Accoglimento				ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano						
Non comporta modifiche.						

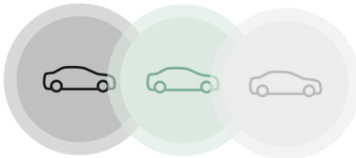


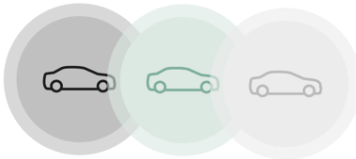
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 704	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI VALSAMOGGIA)
Contenuto sintetico			
Procedere alla progettazione dell'ampliamento a due corsie per senso di marcia per la nuova bazzanese SP569 nel tratto Zola Predosa Centro-Crespellano centro/Casello A1.			
Deduzioni			
<p>La richiesta avanzata non può essere accolta in quanto l'ipotesi di allargamento a due corsie è stata superata in fase di programmazione in quanto non economicamente sostenibile, mentre i finanziamenti stanziati hanno permesso il completamento della Nuova Bazzanese tra Bazzano e l'area produttiva Via Lunga, con i relativi svincoli di collegamento con la viabilità secondaria; intervento peraltro compreso nello scenario di riferimento del piano in quanto già programmato e finanziato e recentemente realizzato. Inoltre, l'ampliamento non sarebbe coerente con gli indirizzi strategici del PSM 2.0 sulla mobilità e con gli obiettivi del PUMS di riduzione del traffico veicolare e di non competizione del sistema infrastrutturale con la rete di TPM in particolare con il sistema ferroviario metropolitano. L'intervento proposto inoltre risulta in contrasto con il principio fondante il PUMS di non prevedere la realizzazione né il potenziamento di strade di rango metropolitano non già programmate o finanziate, bensì favorire soprattutto la riqualificazione di quelle esistenti anche in un'ottica di pianificazione integrata con le componenti di mobilità attiva.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 705	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI ZOLA PREDOSA)
Contenuto sintetico			
Procedere alla progettazione dell'ampliamento a due corsie per senso di marcia per la nuova bazzanese SP569 nel tratto Zola Predosa Centro-Crespellano centro/Casello A1.			
Deduzioni			
<p>La richiesta avanzata non può essere accolta in quanto l'ipotesi di allargamento a due corsie è stata superata in fase di programmazione in quanto non economicamente sostenibile, mentre i finanziamenti stanziati hanno permesso il completamento della Nuova Bazzanese tra Bazzano e l'area produttiva Via Lunga, con i relativi svincoli di collegamento con la viabilità secondaria; intervento peraltro compreso nello scenario di riferimento del piano in quanto già programmato e finanziato e recentemente realizzato. Inoltre, l'ampliamento non sarebbe coerente con gli indirizzi strategici del PSM 2.0 sulla mobilità e con gli obiettivi del PUMS di riduzione del traffico veicolare e di non competizione del sistema infrastrutturale con la rete di TPM in particolare con il sistema ferroviario metropolitano. L'intervento proposto inoltre risulta in contrasto con il principio fondante il PUMS di non prevedere la realizzazione né il potenziamento di strade di rango metropolitano non già programmate o finanziate, bensì favorire soprattutto la riqualificazione di quelle esistenti anche in un'ottica di pianificazione integrata con le componenti di mobilità attiva.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

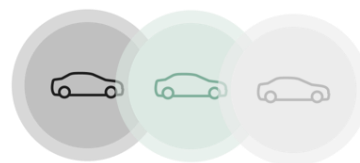
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 706	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede che il punto 10) citato nel paragrafo 7.2 “la configurazione infrastrutturale di riferimento” relativo al potenziamento della SP 3 venga inserito tra gli interventi previsti nella tabella 7.1 del paragrafo 7.4 “interventi per la rete metropolitana” di pagina 185 per metterne in evidenza il livello di priorità.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione non viene accolta in quanto l'intervento relativo alla realizzazione di svincolo e rotatoria per il collegamento diretto tra la Trasversale di Pianura e il casello autostradale di Bologna-Interporto insieme al potenziamento del tratto stradale tra casello e svincolo per Interporto è correttamente collocato nel paragrafo 7.2 relativo allo scenario di riferimento poiché ne fa parte quale intervento già programmato di cui si presuppone l'avvenuta realizzazione indipendentemente dalle scelte del PUMS e su cui viene costruito lo scenario di Piano stesso, costituendone quindi già una vera e propria invariante progettuale.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 707	Proponente	INTERPORTO
Contenuto sintetico			
Potenziamento infrastrutture stradali di collegamento della zona interportuale alle reti autostradali e stradali per l'elevato traffico camionistico e automobilistico.			
Deduzioni			
La richiesta avanzata è già contenuta nello scenario di riferimento di Piano, il quale prevede la realizzazione di uno svincolo e di una rotatoria per il collegamento diretto tra la Trasversale di Pianura e il casello autostradale di Bologna-Interporto ed il potenziamento del tratto tra il casello e lo svincolo per Interporto. Si rimanda all'Allegato QC1 - Nota metodologica dove è riportato l'elenco delle opere costituenti lo scenario di riferimento.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 708	Proponente	A.MO BOLOGNA
Contenuto sintetico			
Eliminare dal Piano scelta "no nuove strade" e rimandare la pianificazione territoriale e degli insediamenti ai piani preposti, come il PTM.			
Deduzioni			
<p>Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitan) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. I contenuti di questa osservazione non sono dunque accoglibili in quanto farebbero venire meno un assunto di valore assiomatico del PUMS. D'altro canto, a ben vedere, la proposta formulata dal Piano è tutt'altro che limitante in quanto, riferendosi unicamente alla viabilità che per le sue funzioni e indipendentemente dal proprio rango ha un ruolo nel funzionamento dello scenario del PUMS, consente la realizzazione di: 1) tutte le opere già programmate dal PTCP e risultate non contraddittorie rispetto agli obiettivi e al funzionamento dello scenario di Piano, 2) nuove varianti locali finalizzate a mitigare situazioni di oggettiva pericolosità 3) interventi di adeguamento in sede della viabilità esistente finalizzati a ridurre criticità funzionali o l'incidentalità, 4) viabilità locali che completano la funzionalità della rete di rango metropolitano, ad esempio per garantire l'accesso ai Centri di Mobilità.</p> <p>Inoltre il PUMS per il proprio aggiornamento quinquennale dovrà coordinarsi con il redigendo PRIT 2025 a seguito della sua entrata in vigore, periodo entro il quale il PUMS dovrà essere integrato anche nel redigendo PTM, in qualità di suo piano di settore per la mobilità, anche per quanto concerne la componente strutturale relativa alla rete stradale.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 709	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
<p>Non escludere la possibilità di ampliamento o nuova realizzazione di strade se non quelle pianificate/finanziate, quali: viabilità ex novo o di potenziamento collegamento Porrettana-Autostrada; Bretella Reno-Setta; ampliamento porrettana tra Sasso e Vergato; completamento Nuova Galliera raccordo Via Colombo.</p>			
Deduzioni			
<p>Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitano) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. I contenuti di questa osservazione non sono dunque accoglibili in quanto farebbero venire meno un assunto di valore assiomatico del PUMS. D'altro canto, a ben vedere, la proposta formulata dal Piano è tutt'altro che limitante in quanto, riferendosi unicamente alla viabilità che per le sue funzioni e indipendentemente dal proprio rango ha un ruolo nel funzionamento dello scenario del PUMS, consente la realizzazione di: 1) tutte le opere già programmate dal PTCP e risultate non contraddittorie rispetto agli obiettivi e al funzionamento dello scenario di Piano, 2) nuove varianti locali finalizzate a mitigare situazioni di oggettiva pericolosità 3) interventi di adeguamento in sede della viabilità esistente finalizzati a ridurre criticità funzionali o l'incidentalità, 4) viabilità locali che completano la funzionalità della rete di rango metropolitano, ad esempio per garantire l'accesso ai Centri di Mobilità.</p> <p>Inoltre il PUMS per il proprio aggiornamento quinquennale dovrà coordinarsi con il redigendo PRIT 2025 a seguito della sua entrata in vigore, periodo entro il quale il PUMS dovrà essere integrato anche nel redigendo PTM, in qualità di suo piano di settore per la mobilità, anche per quanto concerne la componente strutturale relativa alla rete stradale.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



<p>OSSERVAZIONE N° 710</p>	<p>Proponente UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI ZOLA PREDOSA)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Possibilità di ripartire tra i diversi Enti coinvolti la spesa per la realizzazione dello svincolo di collegamento con la SP569 a servizio degli abitanti di Ponte Ronca e Zola Chiesa previsto nel PSC vigente.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>La realizzazione dello svincolo richiesto risulta di carattere propriamente locale e non compete alla pianificazione strategica della rete di rango metropolitano propria del PUMS. Si rimanda dunque alla programmazione locale per la loro eventuale progettazione. Il PUMS raccomanda che gli interventi relativi a varianti locali ai centri abitati e quindi anche i necessari svincoli/raccordi vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a reali necessità di miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, con particolare attenzione a pedoni e ciclisti.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>NON DI COMPETENZA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Modifica testo paragrafo 7.1</p> <p>Per quanto concerne gli interventi relativi alla realizzazione di varianti locali ai centri abitati, compresi i relativi svincoli e raccordi, il PUMS raccomanda che vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.</p>	

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE	N° 711	Proponente	COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Realizzazione di rampe di accesso ed uscita sulla Tangenziale SUD di Persiceto in prossimità del cavalcavia di via Castagnolo.

Deduzioni

La realizzazione dei raccordi richiesti risulta di carattere propriamente locale e non compete alla pianificazione strategica della rete di rango metropolitano propria del PUMS. Si rimanda dunque alla programmazione locale per la loro eventuale progettazione. Il PUMS raccomanda che gli interventi relativi a varianti locali ai centri abitati e quindi anche i necessari svincoli/raccordi vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a reali necessità di miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, con particolare attenzione a pedoni e ciclisti.

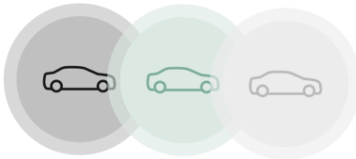
Accoglimento

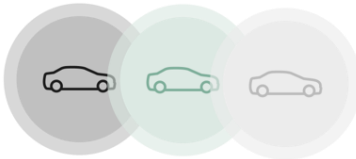
NON DI COMPETENZA

Modifica eventuale al Piano

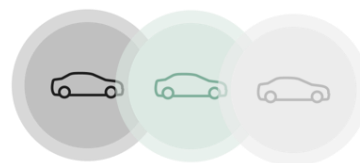
Modifica testo paragrafo 7.1

Per quanto concerne gli interventi relativi alla realizzazione di varianti locali ai centri abitati, compresi i relativi svincoli e raccordi, il PUMS raccomanda che vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 712	Proponente	COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO
Contenuto sintetico			
Necessità di realizzare una rampa di uscita sulla SP 83 in prossimità di via Montirone.			
Deduzioni			
La realizzazione dei raccordi richiesti risulta di carattere propriamente locale e non compete alla pianificazione strategica della rete di rango metropolitano propria del PUMS. Si rimanda dunque alla programmazione locale per la loro eventuale progettazione. Il PUMS raccomanda che gli interventi relativi a varianti locali ai centri abitati e quindi anche i necessari svincoli/raccordi vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a reali necessità di miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, con particolare attenzione a pedoni e ciclisti.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 7.1			
Per quanto concerne gli interventi relativi alla realizzazione di varianti locali ai centri abitati, compresi i relativi svincoli e raccordi, il PUMS raccomanda che vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 713	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
Riqualificazione della viabilità provinciale (Via Bassa Bolognese, Via Galliera e Via Centese) in relazione alla realizzazione dell'accesso nord di interporto.			
Deduzioni			
Tra gli interventi previsti dal PUMS già programmati e finanziati oggetto di valutazione per lo scenario progettuale si distinguono 2 macro-categorie: 1) riqualificazione di infrastrutture esistenti 2)realizzazione di nuovi collegamenti All'interno della prima tipologia è compreso nello scenario a regime la variante della SP42 Centese, con riferimento al potenziamento di via della Costituzione e prolungamento di tale viabilità verso est per collegamento con la SP4 e bypass della zona industriale di Argelato.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE

N° 714

Proponente

PG 6194

Contenuto sintetico

Riqualificazione SP253 San Vitale (Castenaso) - mancata integrazione tra PUMS e Piano risanamento acustico CM 2018 in cui vi è una criticità definita seria sulla stessa strada che il PUMS non individua come oggetto di riqualificazione. Si chiede di prendere in considerazione l'installazione di barriere fonoassorbenti nei tratti adiacenti alle abitazioni.

Deduzioni

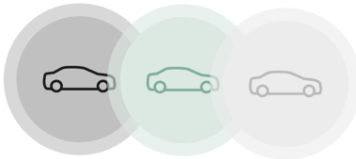
Il PUMS prevede, in continuità con il PTCP, l'introduzione di forme di mitigazione ambientale, differenziate in funzione del contesto interessato e del tipo di infrastruttura. Si accoglie la richiesta avanzata per quanto concerne la necessità di interventi di mitigazione ambientale al fine di ridurre l'impatto acustico (mediante l'installazione di barriere fonoassorbenti) nei tratti adiacenti agli agglomerati residenziali che rimangono comunque di competenza dei comuni attraversati. Si specifica inoltre che la riqualificazione della SP253 non rientra tra gli interventi già programmati e/o finanziati.

Accoglimento


NON DI COMPETENZA

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

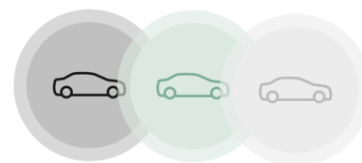
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 715	Proponente	UNIONE D'ACQUA TERRE
Contenuto sintetico			
Necessità di adeguamento SP3 Trasversale di Pianura.			
Deduzioni			
L'intervento di potenziamento richiesto è già previsto nel piano come prioritario nello scenario al 2030, mediante la riqualificazione della tratta della SP3 compresa tra Budrio e Villa Fontana.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 716	Proponente	UNIONE TERRE DI PIANURA
Contenuto sintetico			
Prevedere nuova viabilità di collegamento SP5 E SP4 attraverso SP47 E SP20 per favorire spostamenti da Baricella al casello autostradale di Altedo con contestuale previsione riqualificazione SP20 tra Altedo e San Pietro in Casale.			
Deduzioni			
Tra gli interventi previsti dal PUMS già programmati e finanziati, oggetto di valutazione per lo scenario progettuale, si distinguono 2 macro-categorie: 1) riqualificazione di infrastrutture esistenti 2) realizzazione di nuovi collegamenti			
All'interno della prima tipologia è compreso per lo scenario progettuale a regime la riqualificazione della SP47 tra Altedo e Baricella, ma non tra Altedo e San Pietro in Casale. Si sottolinea tuttavia che in coerenza con gli obiettivi del PUMS di diversione modale il collegamento tra SP5 e SP4 viene servito mediante la rete di mobilità quotidiana del Biciplan metropolitano con l'itinerario trasversale F "Crevalcore-Baricella" che collega appunto Baricella, Altedo, San Pietro in Casale addirittura fino a Pieve di Cento; al tal fine la SP20 sarà comunque interessata da una riprogettazione del canale stradale.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 717	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
<p>Nella Stazione FFSS di San Giorgio di Piano migliorare l'accessibilità per gli autobus con la realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra SP4 e Via Marconi, con eliminazione dell'attuale impianto semaforico.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione non è di competenza del PUMS, dato il livello di dettaglio richiesto. La realizzazione della rotatoria richiesta va opportunamente valutata nell'ottica di favorire in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare e di proteggere comunque entrambe le correnti. Pertanto, si rimanda agli approfondimenti di dettaglio propri delle successive fasi di progettazione in un'ottica integrata, per le quali si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti e la valutazione di soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione.) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica. Si specifica inoltre che tali tipologie di intervento rimangono di competenza dei singoli comuni.</p>			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 7.6</p> <p>La medesima attenzione per la mobilità attiva deve essere garantita anche in incroci ed intersezioni sia in ambito urbano che extraurbano. In particolare la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata nell'ottica di favorire e proteggere in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione..) che si sposino inoltre con una maggior sostenibilità economica.</p> <p>Modifica testo capitolo 11</p> <p>Per quanto concerne gli interventi sui cosiddetti punti neri e più in generale in incroci ed intersezioni</p>			

devono essere cercate soluzioni progettuali atte a proteggere il loro attraversamento da parte di pedoni e ciclisti. In particolare, la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata in nell'ottica di favorire la mobilità attiva; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento in totale sicurezza di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE	N° 718	Proponente	PG 15609
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Messa in sicurezza degli incroci di Via Matteotti/SS64 con nuova rotonda, e quello di Via Sammarina/Intermedia di Pianura tramite progetto presentato dal Comune in data 10/07/2017.

Deduzioni

Si sottolinea che, in coerenza con gli obiettivi del PUMS di diversione modale a favore di forme di mobilità sostenibili, la rete di mobilità quotidiana del Biciplan metropolitano mediante l'itinerario trasversale B "Castelmaggiore-Medicina" ricalca le tratte stradali in cui si trovano gli incroci di cui viene richiesta la messa in sicurezza. La scelta di realizzare rotatorie in tali nodi va dunque opportunamente valutata nell'ottica di favorire in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare e di proteggere comunque entrambe le correnti. Pertanto, si rimanda agli approfondimenti di dettaglio propri delle successive fasi di progettazione in un'ottica integrata, per le quali si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti e la valutazione di soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica. Si specifica inoltre che tali tipologie di intervento rimangono di competenza dei singoli comuni.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

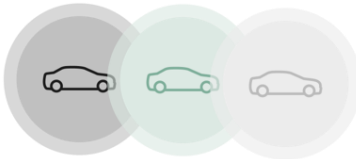
Modifica testo paragrafo 7.6

La medesima attenzione per la mobilità attiva deve essere garantita anche in incroci ed intersezioni sia in ambito urbano che extraurbano. In particolare la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata nell'ottica di favorire e proteggere in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione..) che si sposino inoltre con una maggior sostenibilità economica.

Modifica testo capitolo 11

Per quanto concerne gli interventi sui cosiddetti punti neri e più in generale in incroci ed intersezioni

devono essere cercate soluzioni progettuali atte a proteggere il loro attraversamento da parte di pedoni e ciclisti. In particolare, la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata in nell'ottica di favorire la mobilità attiva; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento in totale sicurezza di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 719	Proponente	UNIONE TERRE DI PIANURA
Contenuto sintetico			
<p>Previsione rotatorie nelle seguenti intersezioni: S. S. n. 64 e S. P. n. 20, S. P. 20 con S. P. 4 in Comune di San Pietro in Casale e tra S. P. 20 e circonvallazione Ovest abitato di Altedo (viale 11 settembre).</p>			
Deduzioni			
<p>Si sottolinea che, in coerenza con gli obiettivi del PUMS di diversione modale a favore di forme di mobilità sostenibili, il collegamento tra SS64 e SP4 viene servito mediante la rete di mobilità quotidiana del Biciplan metropolitano mediante l'itinerario trasversale F "Crevalcore-Baricella" che collega Baricella, Altedo, San Pietro in Casale fino a Pieve di Cento, ricalcando in parte il percorso della SP20 e SS64. La realizzazione delle rotatorie richieste va dunque opportunamente valutata nell'ottica di favorire in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare e di proteggere comunque entrambe le correnti. Pertanto, si rimanda agli approfondimenti di dettaglio propri delle successive fasi di progettazione in un'ottica integrata, per le quali si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti e la valutazione di soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 7.6</p> <p>La medesima attenzione per la mobilità attiva deve essere garantita anche in incroci ed intersezioni sia in ambito urbano che extraurbano. In particolare la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata nell'ottica di favorire e proteggere in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione..) che si sposino inoltre con una maggior sostenibilità economica.</p>			

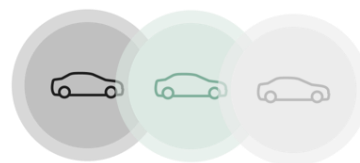
Modifica testo capitolo 11

Per quanto concerne gli interventi sui cosiddetti punti neri e più in generale in incroci ed intersezioni devono essere cercate soluzioni progettuali atte a proteggere il loro attraversamento da parte di pedoni e ciclisti. In particolare, la scelta di realizzare rotonde va opportunamente valutata in nell'ottica di favorire la mobilità attiva; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento in totale sicurezza di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 720	Proponente	COMUNE DI CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
Messa in sicurezza incroci con rotonda via Matteotti/SS64 e via Sammarina/Intermedia di Pianura.			
Deduzioni			
<p>Si sottolinea che, in coerenza con gli obiettivi del PUMS di diversione modale a favore di forme di mobilità sostenibili, la rete di mobilità quotidiana del Biciplan metropolitano mediante l'itinerario trasversale B "Castelmaggiore-Medicina" ricalca le tratte stradali in cui si trovano gli incroci di cui viene richiesta la messa in sicurezza. La scelta di realizzare rotatorie in tali nodi va dunque opportunamente valutata nell'ottica di favorire in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare e di proteggere comunque entrambe le correnti. Pertanto, si rimanda agli approfondimenti di dettaglio propri delle successive fasi di progettazione in un'ottica integrata, per le quali si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti e la valutazione di soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 7.6</p> <p>La medesima attenzione per la mobilità attiva deve essere garantita anche in incroci ed intersezioni sia in ambito urbano che extraurbano. In particolare la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata nell'ottica di favorire e proteggere in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione..) che si sposino inoltre con una maggior sostenibilità economica.</p> <p>Modifica testo capitolo 11</p> <p>Per quanto concerne gli interventi sui cosiddetti punti neri e più in generale in incroci ed intersezioni devono essere cercate soluzioni progettuali atte a proteggere il loro attraversamento da parte di pedoni</p>			

e ciclisti. In particolare, la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata in nell'ottica di favorire la mobilità attiva; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento in totale sicurezza di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE	N° 721	Proponente	COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Necessità di realizzazione di una rotatoria tra l'intersezione di via Fanin e la SP3 che consentirebbe di fluidificare maggiormente il traffico in direzione di San Giovanni in Persiceto ed in direzione di Cento.

Deduzioni

Si sottolinea che, in coerenza con gli obiettivi del PUMS di diversione modale a favore di forme di mobilità sostenibili, la rete di mobilità quotidiana del Biciplan metropolitano mediante l'itinerario trasversale D "Nonantola-Sala Bolognese" ricalca la SP3 in cui si trova l'incrocio di cui viene richiesta la messa in sicurezza. La scelta di realizzare una rotatoria in tale nodo va dunque opportunamente valutata nell'ottica di favorire in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare e di proteggere comunque entrambe le correnti. Pertanto, si rimanda agli approfondimenti di dettaglio propri delle successive fasi di progettazione in un'ottica integrata, per le quali si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti e la valutazione di soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 7.6

La medesima attenzione per la mobilità attiva deve essere garantita anche in incroci ed intersezioni sia in ambito urbano che extraurbano. In particolare la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata nell'ottica di favorire e proteggere in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione..) che si sposino inoltre con una maggior sostenibilità economica.

Modifica testo capitolo 11

Per quanto concerne gli interventi sui cosiddetti punti neri e più in generale in incroci ed intersezioni devono essere cercate soluzioni progettuali atte a proteggere il loro attraversamento da parte di pedoni e ciclisti. In particolare, la scelta di realizzare rotonde va opportunamente valutata in nell'ottica di favorire la mobilità attiva; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento in totale sicurezza di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE

N° 722

Proponente

PG 12853

Contenuto sintetico

Richiesta intervento sulla SP83-SP255 si ravvisa un problema nelle due curve che s'incontrano da Via Bizzarri in direzione S. Matteo della Decima. Lunghezza del tratto 3500m.

Deduzioni

La richiesta avanzata non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, ma riguarda la progettazione di dettaglio per la messa in sicurezza della rete stradale. Si sottolinea comunque che il PUMS promuove interventi di sicurezza stradale nelle strade extraurbane, soprattutto a protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di progettazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, in particolare in attraversamento dei centri abitati. Tale indirizzo strategico verrà meglio esplicitato nel testo del documento di Piano.

Accoglimento

NON DI COMPETENZA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 7.6.1

Inoltre, il PUMS promuove nelle strade extraurbane interventi di sicurezza stradale e moderazione del traffico, per la protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di progettazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, in particolare in corrispondenza dei centri abitati e frazioni minori, con particolare cura per gli attraversamenti ciclopedonali. In fase di attuazione del Piano si valuterà la messa a punto di un sistema integrato per la gestione coordinata degli interventi di sicurezza e limitazione della velocità in cui coinvolgere direttamente i singoli Comuni o Unioni.

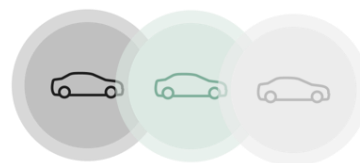
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 723	Proponente	UNIONE TERRE DI PIANURA
Contenuto sintetico			
Richiesta di approfondimenti sulla SS64 Porrettana tratta Ferrara-Bologna: analisi flussi di traffico e soluzioni nodi critici.			
Deduzioni			
L'osservazione non è di competenza del PUMS, dato il livello di dettaglio richiesto proprio degli studi di fattibilità e dei progetti esecutivi. Si sottolinea comunque che il PUMS promuove interventi di sicurezza stradale nelle strade extraurbane, soprattutto a protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di progettazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, in particolare in attraversamento dei centri abitati. Tale indirizzo strategico verrà meglio esplicitato nel testo del documento di Piano.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 7.6.1			
Inoltre, il PUMS promuove nelle strade extraurbane interventi di sicurezza stradale e moderazione del traffico, per la protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di progettazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, in particolare in corrispondenza dei centri abitati e frazioni minori, con particolare cura per gli attraversamenti ciclopeditoni. In fase di attuazione del Piano si valuterà la messa a punto di un sistema integrato per la gestione coordinata degli interventi di sicurezza e limitazione della velocità in cui coinvolgere direttamente i singoli Comuni o Unioni.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



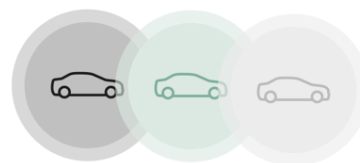
<p>OSSERVAZIONE N° 724</p>	<p>Proponente UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SANT'AGATA BOLOGNESE)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Messa in sicurezza delle strade provinciali n. 16, 255, 568 in corrispondenza degli attraversamenti dei centri abitati.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>La richiesta di intervento è coerente con gli obiettivi di Piano in quanto il PUMS promuove interventi di sicurezza stradale nelle strade extraurbane, soprattutto a protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di progettazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, in particolare in attraversamento dei centri abitati. Tale indirizzo strategico verrà meglio esplicitato nel testo del documento di Piano. Le priorità di intervento verranno valutate in fase di attuazione a valle dell'approvazione del Piano.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Modifica testo paragrafo 7.6.1</p> <p>Inoltre, il PUMS promuove nelle strade extraurbane interventi di sicurezza stradale e moderazione del traffico, per la protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di progettazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, in particolare in corrispondenza dei centri abitati e frazioni minori, con particolare cura per gli attraversamenti ciclopeditoni. In fase di attuazione del Piano si valuterà la messa a punto di un sistema integrato per la gestione coordinata degli interventi di sicurezza e limitazione della velocità in cui coinvolgere direttamente i singoli Comuni o Unioni.</p>	

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



<p>OSSERVAZIONE N° 725</p>	<p>Proponente UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Messa in sicurezza delle strade provinciali in attraversamento del centro abitato.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>La richiesta di intervento è coerente con gli obiettivi di Piano in quanto il PUMS promuove interventi di sicurezza stradale nelle strade extraurbane, soprattutto a protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di progettazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, in particolare in attraversamento dei centri abitati. Tale indirizzo strategico verrà meglio esplicitato nel testo del documento di Piano. Le priorità di intervento verranno valutate in fase di attuazione a valle dell'approvazione del Piano.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Modifica testo paragrafo 7.6.1</p> <p>Inoltre, il PUMS promuove nelle strade extraurbane interventi di sicurezza stradale e moderazione del traffico, per la protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di progettazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, in particolare in corrispondenza dei centri abitati e frazioni minori, con particolare cura per gli attraversamenti ciclopeditoni. In fase di attuazione del Piano si valuterà la messa a punto di un sistema integrato per la gestione coordinata degli interventi di sicurezza e limitazione della velocità in cui coinvolgere direttamente i singoli Comuni o Unioni.</p>	

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE

N° 726

Proponente

PG 13381

Contenuto sintetico

A sostegno dell'intervento di realizzazione della variante SP2 bypass abitati la Villa e Le Budrie.

Deduzioni

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE

N° 727

Proponente

PG 14542

Contenuto sintetico

A sostegno dell'intervento di realizzazione della variante Bretella delle Budrie.

Deduzioni

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.

Accoglimento

ACCOLTA

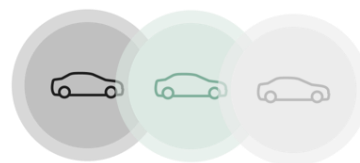
Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE

N° 728

Proponente

PG 15218

Contenuto sintetico

Contraria alla realizzazione del Bypass SP2, propone interventi per allargamento e moderazione del traffico sull'attuale sede.

Deduzioni

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

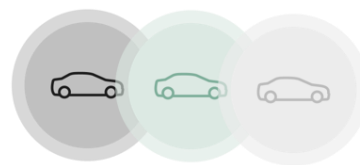
Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE

N° 729

Proponente

PG 15219

Contenuto sintetico

Richiesta mitigazione dell'impatto ambientale del Bypass SP2 Le Budrie.

Deduzioni

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE

N° 730

Proponente

PG 15219

Contenuto sintetico

Richiesta mantenimento del collegamento tra le Budrie e la frazione Castagnolo anche con San Giovanni anche con collegamenti ciclo-pedonali.

Deduzioni

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità, tra cui l'identificazione di adeguati percorsi ciclabili sicuri. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento. Si rimanda alla fase di attuazione la progettazione di dettaglio e i relativi approfondimenti necessari.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

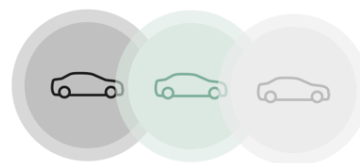
Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE

N° 731

Proponente

PG 15225

Contenuto sintetico

Contrario alla realizzazione del Bypass SP2, propone interventi per allargamento e moderazione del traffico sull'attuale sede.

Deduzioni

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE

N° 732

Proponente

PG 15226

Contenuto sintetico

Variante Bypass Le Budrie SP2 favorevole.

Deduzioni

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.

Accoglimento

ACCOLTA

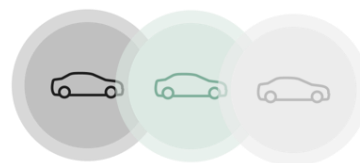
Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE

N° 733

Proponente

PG 15235

Contenuto sintetico

Proposta alternativa alla Variante Bypass Le Budrie SP2, utilizzando Via Bassa.

Deduzioni

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità, tra cui l'identificazione di adeguati percorsi ciclabili sicuri. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento. Si rimanda alla fase di attuazione la progettazione di dettaglio e i relativi approfondimenti necessari.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

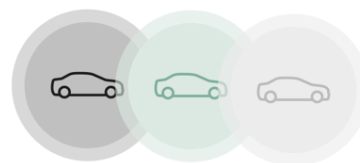
Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE

N° 734

Proponente

PG 15239

Contenuto sintetico

Contrario alla realizzazione del Bypass SP2, propone interventi per allargamento dell'attuale sede.

Deduzioni

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

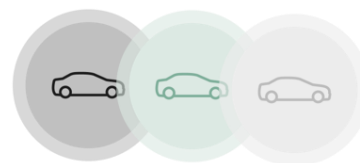
Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE

N° 735

Proponente

PG 15317

Contenuto sintetico

Valutazione delle distanze, tra case e sede stradale, come da PTCP nella realizzazione del Bypass SP2. Chiede attenzione alle barriere antirumore in località Castelletto e valutare pericolosità ingresso Castelletto, svolta a sinistra.

Deduzioni

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità, tra cui l'identificazione di adeguati percorsi ciclabili sicuri. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento. Si rimanda alla fase di attuazione la progettazione di dettaglio e i relativi approfondimenti necessari.

Accoglimento

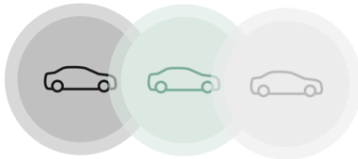
ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 736	Proponente	GRUPPO CONSILIARE DEMOCRATICO E PD PERSICETO
Contenuto sintetico			
<p>Variante alla strada provinciale SP2, si ritiene fondamentale valutare una soluzione che:</p> <ul style="list-style-type: none"> -utilizzi, quanto più possibile, tracciati già esistenti; -sia calibrata ad una distanza opportuna dall'abitato al fine di impedire che l'inquinamento del traffico pesante gravi eccessivamente sull'abitato e non precluda lo sviluppo futuro dell'abitato stesso; -preveda la realizzazione di una pista ciclabile su sede propria lungo l'intero tracciato della Variante stessa; -preveda la realizzazione di opere di mitigazione. 			
Deduzioni			
<p>Il PUMS in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità, tra cui l'identificazione di adeguati percorsi ciclabili sicuri, con l'indirizzo strategico di favorire l'ampliamento in sede. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza. Vanno dunque previsti anche interventi di moderazione del traffico per favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento. Si rimanda alla fase di attuazione la progettazione di dettaglio e i relativi approfondimenti necessari. Infine, si precisa che lungo la direttrice è già prevista nel Biciplan metropolitano una pista ciclabile appartenente alla rete integrativa, rappresentando un ulteriore input fondamentale per un adeguata progettazione integrata dell'intervento.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 7.1			

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

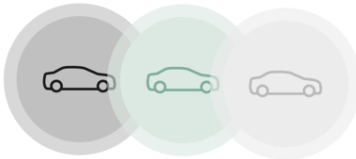
Modifica testo paragrafo 7.1

Per quanto concerne gli interventi relativi alla realizzazione di varianti locali ai centri abitati, compresi i relativi svincoli e raccordi, il PUMS raccomanda che vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



<p>OSSERVAZIONE N° 737</p>	<p>Proponente UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Necessità di realizzare variante SP2.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Modifica testo paragrafo 7.1</p> <p>Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.</p> <p>I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.</p>	

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 738	Proponente	UNIONE D'ACQUA TERRE
Contenuto sintetico			
Necessità di realizzare bretella delle Budrie.			
Deduzioni			
<p>Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 7.1</p> <p>Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.</p> <p>I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.</p>			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE	N° 739	Proponente	COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Dare immediato corso alle urgenti opere indispensabili alla messa in sicurezza della SP2 Budrie, in attesa delle soluzioni strutturali definitive.

Deduzioni

La richiesta di immediato intervento non rientra nell'articolazione temporale prevista dal PUMS, in cui la realizzazione è prevista entro lo scenario 2030. Verrà comunque valutata l'urgenza di intervenire con misure di sicurezza da parte degli uffici preposti della Città metropolitana che esulano dalla diretta competenza del PUMS, rimandando comunque le specifiche soluzioni alla successiva fase di progettazione di dettaglio, raccomandando di procedere secondo il principio di pianificazione integrata sancito dal PUMS.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

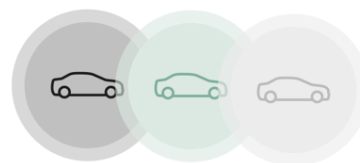
Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 740	Proponente	COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO
Contenuto sintetico			
Istituzione tavolo di concertazione misto politico e tecnico (RER, CM e Comune di San Giovanni) per definire tutte le attività di analisi e pianificazione richieste dal vigente quadro normativo al fine di ridurre i tempi.			
Deduzioni			
La richiesta di un tavolo di concertazione verrà valutata in fase di attuazione degli interventi previsti dal PUMS.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE	N° 741	Proponente	UNIONE D'ACQUA DI DELL'EMILIA)	TERRE (COMUNE ANZOLA)
---------------------	---------------	-------------------	---------------------------------------	------------------------------

Contenuto sintetico

Necessità di uno studio specifico per la variante SP2 tra la località Castelletto e via Sparate rivolto all'individuazione delle soluzioni per la viabilità di servizio ai molti accessi carrabili privati esistenti.

Deduzioni

Il PUMS in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità, tra cui l'identificazione di adeguati percorsi ciclabili sicuri, con l'indirizzo strategico di favorire l'ampliamento in sede. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza. Vanno dunque previsti anche interventi di moderazione del traffico per favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento. Si rimanda alla fase di attuazione la progettazione di dettaglio e i relativi approfondimenti necessari, anche per quanto concerne la viabilità di servizio.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

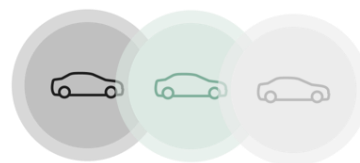
I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano

l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

Modifica testo paragrafo 7.1

Per quanto concerne gli interventi relativi alla realizzazione di varianti locali ai centri abitati, compresi i relativi svincoli e raccordi, il PUMS raccomanda che vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE	N° 742	Proponente	A.MO BOLOGNA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Aggiungere: “La rete di viabilità panoramica sarà destinata esclusivamente alla mobilità dolce, per evitare inquinamento atmosferico e acustico da traffico veicolare in zone di alto interesse paesaggistico e turistico”.

Deduzioni

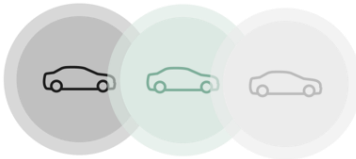
Il PUMS afferma l'opportunità di sviluppare ulteriormente il sistema della viabilità panoramica per valorizzare tratti a vocazione turistica e ricreativa anche ai fini di promuovere l'economia locale. Tuttavia, la funzione di tale rete non può ridursi all'uso esclusivo della mobilità dolce, sia per garantire l'accessibilità e l'inclusione sociale ad abitanti e turisti sia per non penalizzare le realtà produttive eventualmente presenti nelle aree interessate. Si ritiene utile comunque integrare il testo per specificare che verrà favorita la mobilità dolce ed in particolare il cicloturismo su tale rete.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

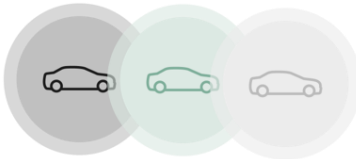
Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 7.1

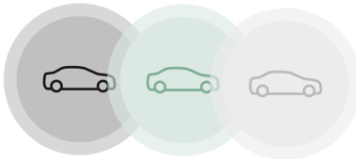
Il PUMS afferma inoltre l'opportunità di sviluppare ulteriormente il sistema della rete di viabilità panoramica per valorizzare i tratti con vocazione turistica e ricreativa, favorendone la fruizione da parte della mobilità attiva ed in particolare del cicloturismo, con riflessi positivi per l'economia locale, la salubrità dell'aria e la qualità del paesaggio, e demandandone il compito agli strumenti di pianificazione metropolitani e comunali appropriati.

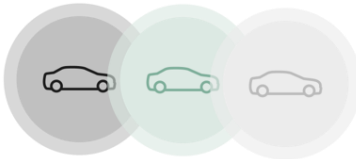
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 743	Proponente	PG 5804
Contenuto sintetico			
No strade, conversione di alcune in aree ciclopedonali.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con i principi alla base del PUMS che prevedono sia la realizzazione in via esclusiva delle infrastrutture già previste dagli strumenti di pianificazione urbanistica sia l'attuazione di misure e strategie volte a incentivare la mobilità ciclo-pedonale. Inoltre, il PUMS, anche su sollecitazione di altri proponenti, afferma l'opportunità di dedicare tratti della viabilità panoramica alla mobilità attiva e nell'ambito dei PGTU la possibilità di declassare le strade F in FBIS con priorità di spostamento per pedoni e ciclisti.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 7.1</p> <p>Il PUMS afferma inoltre l'opportunità di sviluppare ulteriormente il sistema della rete di viabilità panoramica per valorizzare i tratti con vocazione turistica e ricreativa, favorendone la fruizione da parte della mobilità attiva ed in particolare del cicloturismo, con riflessi positivi per l'economia locale, la salubrità dell'aria e la qualità del paesaggio, e demandandone il compito agli strumenti di pianificazione metropolitani e comunali appropriati.</p> <p>Modifica testo paragrafo 7.6.2</p> <p>Il PUMS afferma l'opportunità di declassificazione delle strade F in Fbis, ossia in itinerari destinati prevalentemente alla percorrenza ciclopedonale e caratterizzati da sicurezza intrinseca per la mobilità attiva; in special modo nei Comuni a particolare connotazione rurale nelle strade di pertinenza a basso traffico. Tali tipologie di strade saranno dunque da destinarsi prevalentemente a traffico pedonale e ciclabile anche ad integrazione della rete cicloturistica individuata dal Biciplan. Si rimanda alla pianificazione locale in particolare ai PGTU comunali e ad i relativi Regolamenti Viari l'individuazione delle tratte idonee, raccomandandone la definizione puntuale (cfr. capitolo 11).</p> <p>Modifica testo capitolo 11</p>			

Inoltre, il PUMS promuove nell'ambito dei PGTU l'opportunità di declassificare le strade F in Fbis, ossia in itinerari destinati prevalentemente alla percorrenza ciclopedonale e caratterizzati da sicurezza intrinseca per la mobilità attiva; in special modo nei Comuni a particolare connotazione rurale nelle strade di pertinenza a basso traffico. Tali tipologie di strade sono da destinarsi prevalentemente a traffico pedonale e ciclabile anche ad integrazione della rete cicloturistica individuata dal Biciplan.

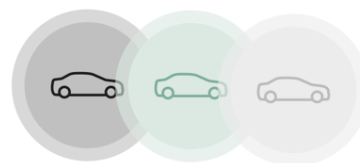
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 744	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
<p>Riclassificazione delle strade urbane: trasformazione STRADE F in strade FBIS, ossia in itinerari destinati prevalentemente alla percorrenza ciclopedonale e caratterizzate da sicurezza intrinseca per l'utenza debole; in special modo nei Comuni a particolare connotazione rurale nelle strade di pertinenza a basso traffico.</p>			
Deduzioni			
<p>Si accoglie la proposta di declassificazione delle strade F in Fbis da destinarsi prevalentemente a traffico pedonale e ciclabile anche ad integrazione della rete cicloturistica individuata dal Biciplan nelle strade a connotazione rurale di pertinenza dei Comuni. Si rimanda alla pianificazione locale in particolare ai PGTU comunali e ad i relativi Regolamenti Viari l'individuazione delle tratte idonee, raccomandandone la definizione puntuale. L'accoglimento della proposta integra il documento di Piano sia al paragrafo 7.6.2 (strade urbane) che al capitolo 11 (Linee guida PGTU).</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 7.6.2</p> <p>Il PUMS afferma l'opportunità di declassificazione delle strade F in Fbis, ossia in itinerari destinati prevalentemente alla percorrenza ciclopedonale e caratterizzati da sicurezza intrinseca per la mobilità attiva; in special modo nei Comuni a particolare connotazione rurale nelle strade di pertinenza a basso traffico. Tali tipologie di strade saranno dunque da destinarsi prevalentemente a traffico pedonale e ciclabile anche ad integrazione della rete cicloturistica individuata dal Biciplan Si rimanda alla pianificazione locale in particolare ai PGTU comunali e ad i relativi Regolamenti Viari l'individuazione delle tratte idonee, raccomandandone la definizione puntuale (cfr. capitolo 11).</p> <p>Modifica testo capitolo 11</p> <p>Inoltre, il PUMS promuove nell'ambito dei PGTU l'opportunità di declassificare le strade F in Fbis, ossia in itinerari destinati prevalentemente alla percorrenza ciclopedonale e caratterizzati da sicurezza intrinseca per la mobilità attiva; in special modo nei Comuni a particolare connotazione rurale nelle strade di pertinenza a basso traffico. Tali tipologie di strade sono da destinarsi prevalentemente a traffico pedonale e ciclabile anche ad integrazione della rete cicloturistica individuata dal Biciplan.</p>			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA				
OSSERVAZIONE	N° 745	Proponente	COMUNE	DI
			BOLOGNA	
Contenuto sintetico				
<p>La tavola 3A della rete stradale del PUMS classifica come viabilità extraurbana secondaria di livello provinciale e interprovinciale (equiparabile alla tipologia C secondo il Codice della Strada), via delle Serre, via del Vivaio e un tratto di via di Mezzo, attribuendo all'itinerario da esse costituito un ruolo di collegamento tra via Marco Emilio Lepido e via Persicetana e, più in generale, come parte della direttrice che unisce Zola Predosa e la Bazzanese con Calderara di Reno, Castello d'Argile e Pieve di cento. Pure riconoscendo la necessità di ricostituire tale collegamento, al momento interrotto, in relazione alle caratteristiche geometriche e funzionali dei tratti stradali in questione e al carico di traffico che essi possono sostenere si ritiene opportuno ricondurli alla classificazione di viabilità locale extraurbana (equiparabile alla tipologia F secondo il Codice della Strada).</p>				
Deduzioni				
<p>Si accoglie la modifica evidenziata che comporterà l'aggiornamento della Tavola A3, in cui la tratta richiesta verrà classificata come viabilità secondaria di rilievo intercomunale. La medesima classificazione verrà assegnata per omogeneità anche alla tratta corrispondente a Via Rigosa che collega la Via Emilia alla Bazzanese.</p>				
Accoglimento		ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano				
MODIFICA TAV.A3				

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 746	Proponente	COMUNE DI IMOLA
Contenuto sintetico			
Indicare nuova San Vitale presente nel PTCP e nel PSC Imola come corridoio di salvaguardia infrastrutturale.			
Deduzioni			
L'osservazione non viene accolta in quanto tale collegamento è soddisfatto dal potenziamento dell'Autostrada A14, non si ritiene quindi necessario mantenere un potenziamento della San Vitale in concorrenza all'autostrada.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 747	Proponente	COMUNE DI IMOLA
Contenuto sintetico			
Indicare l'asse Via Casacce-Via Ferra come viabilità extraurbana secondaria di rilievo intercomunale presente nella TAV. 4A del PTCP e nel PSC Imola.			
Deduzioni			
Il collegamento richiesto risulta di carattere propriamente locale e non compete alla pianificazione strategica della rete di rango metropolitano propria del PUMS. Si rimanda dunque alla programmazione locale l'eventuale progettazione del collegamento richiesto, in cui si dovrà tenere conto con particolare cura anche di soluzioni a favore della mobilità attiva (pedoni e ciclisti). Il collegamento sovralocale è comunque soddisfatto dal potenziamento dell'autostrada A14.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica testo paragrafo 7.1			
Per quanto concerne gli interventi relativi alla realizzazione di varianti locali ai centri abitati, compresi i relativi svincoli e raccordi, il PUMS raccomanda che vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



OSSERVAZIONE	N° 748	Proponente	COMUNE DI IMOLA
---------------------	---------------	-------------------	------------------------

Contenuto sintetico

Indicare la via Lughese come viabilità extraurbana secondaria di rilievo intercomunale come condiviso in sede di riserve provinciali al PSC del Comune di Imola delle quali si riporta stralcio: “si condivide di classificare la SP54 Lughese (tra via Patarini e via Lasie) come viabilità extra urbana secondaria di rilievo intercomunale, nelle more della realizzazione della nuova viabilità di interesse regionale del tratto est della circonvallazione”; in quanto è intenzione dell'Amministrazione proporre una variante urbanistica finalizzata allo stralcio della nuova viabilità prevista tra via Patarini e via Valverda, in quanto non sostenibile in termini finanziari e non più funzionale all’assetto della zona industriale di Imola, si ritiene di confermare la funzione prioritaria della via Lughese come tratto est della circonvallazione di Imola.

Deduzioni

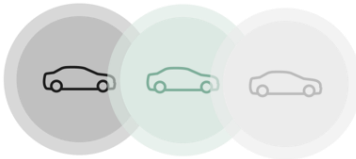
Si accoglie la modifica evidenziata che comporterà l'aggiornamento della Tavola A3.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano


Modifica Tav. A3

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 749	Proponente	COMUNE DI IMOLA
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede, coerentemente con il PGTU vigente del Comune di Imola, di declassare il tratto di circonvallazione interna del capoluogo (viale Carducci-De Amicis) in quanto non adeguato a rivestire la stessa funzione della circonvallazione più esterna costituita da viale Marconi-Resistenza e via Pirandello-Graziadei. Il tratto di via Lasie interno al centro abitato e via Patarini-Turati, che non compaiono nella Tavola, andrebbero al contrario inseriti come principali strade urbane.</p>			
Deduzioni			
Si accoglie la modifica evidenziata che comporterà l'aggiornamento della Tavola A3.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Modifica Tav. A3			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 750	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
<p>Il tratto di Via Barche e Via Saletto indicato come provinciale (SP44) non è esistente in quanto l'attuale strada provinciale ha un altro percorso lungo Via Asinari; tale tratto va dunque indicato come "progetto di nuova realizzazione" (in quanto non esistente con quel percorso).</p>			
Deduzioni			
<p>Il tratto indicato verrà riportato nella tavola della rete stradale come intervento di riqualificazione in coerenza con quanto già previsto dal PTCP.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica Tav. A3 Figure 7.1-7.2 Tabella 7.1.</p>			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 751	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI ANZOLA DELL'EMILIA)
Contenuto sintetico			
Si chiede di rappresentare la rotatoria all'innesto della via Emilia e la SS9 Romano Cocchi tangenziale di Anzola dell'Emilia come prevista dall'accordo di programma del polo industriale "Martignone".			
Deduzioni			
L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la rotatoria indicata è compresa nello scenario di riferimento, tuttavia la scala grafica della tavola non ne consente la rappresentazione.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 752	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)
Contenuto sintetico			
Uniformare sui tratti autostradali urbani metropolitani velocità limite 110 km/h per ridurre inquinamento acustico.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, come sottolineato nel paragrafo 6.2.1 dove è evidenziato tra le azioni promosse dal PUMS il controllo della velocità; al contempo, però, l'osservazione fa riferimento ad un livello di competenza non riferibile ai contenuti propri del PUMS, che non può incidere in modo diretto sui limiti di velocità del sistema autostradale che dipendono soprattutto dal gestore. In fase di attuazione la Città metropolitana si impegna a promuovere tale istanza presso Società Autostrade.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 753	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)
Contenuto sintetico			
Garantire un maggior rispetto dei limiti di velocità sull'asse attrezzato sud ovest (SP 569 di Vignola), anche attraverso l'istituzione di sistemi di rilevamento della velocità non solo puntuale ma sulla tratta quale il sistema tutor.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, come sottolineato nel paragrafo 6.2.1 dove è evidenziato tra le azioni promosse dal PUMS il "controllo della velocità e utilizzo di strumenti telematici, ove consentito, per la sanzione di comportamenti ed infrazioni ad elevato rischio"; al contempo, però, per quanto auspicabile un'attuazione omogenea su tutto il territorio, l'osservazione fa riferimento ad un livello di dettaglio non compatibile con i contenuti propri del PUMS che comunque si rimanda alla fase di attuazione, valutando l'eventuale individuazione di un sistema integrato per la gestione degli interventi di sicurezza in cui coinvolgere direttamente il Settore Viabilità e i singoli Comuni o Unioni.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 754	Proponente	GRUPPO CONSILIARE DEMOCRATICO E PD PERSICETO
Contenuto sintetico			
<p>Zona San Matteo della Decima</p> <p>Si valuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una soluzione per alleggerire via Bevilacqua dal traffico pesante -la realizzazione della rotonda del Chiesolino. 			
Deduzioni			
<p>La richiesta avanzata non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, ma riguarda strumenti di pianificazione e programmazione di livello locale quali in particolare il PGTU, che dovrà individuare misure di regolamentazione della circolazione e interventi mirati a disincentivare il traffico di attraversamento pesante in strade con inadeguate caratteristiche geometrico-funzionali anche mediante un adeguata classificazione. Per quanto concerne la scelta di realizzare rotonde in ambito urbano va opportunamente valutata nell'ottica di favorire in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare e di proteggere comunque entrambe le correnti. Pertanto, si rimanda agli approfondimenti di dettaglio propri delle successive fasi di progettazione in un'ottica integrata, per le quali si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti e la valutazione di soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.</p>			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 7.1</p> <p>Per quanto concerne gli interventi relativi alla realizzazione di varianti locali ai centri abitati, compresi i relativi svincoli e raccordi, il PUMS raccomanda che vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una</p>			

particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.

Modifica testo paragrafo 7.6

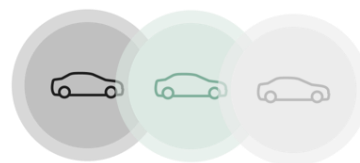
La medesima attenzione per la mobilità attiva deve essere garantita anche in incroci ed intersezioni sia in ambito urbano che extraurbano. In particolare la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata nell'ottica di favorire e proteggere in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione..) che si sposino inoltre con una maggior sostenibilità economica

Modifica testo capitolo 11

Si sottolinea che in ogni caso la previsione di nuove tratte stradali, anche con funzione di circonvallazione al centro abitato, deve essere attentamente valutata e rispondere esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 755	Proponente	PG 9287
Contenuto sintetico			
Implementare i collegamenti tra Via Risorgimento e la Nuova Bazzanese: prosecuzione via dello sport, doppio senso di marcia in via Masini e sottopassaggio ponte sul lavino a monte del centro storico.			
Deduzioni			
La richiesta avanzata non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, al netto degli svincoli di collegamento tra la viabilità secondaria e la Nuova bazzanese già inclusi nello scenario di riferimento di piano, ma riguarda strumenti di pianificazione e programmazione di livello locale.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA



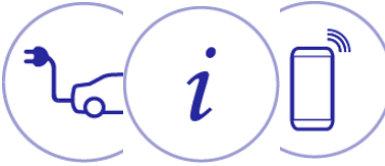
<p>OSSERVAZIONE N° 756</p>	<p>Proponente UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI ANZOLA DELL'EMILIA)</p>
<p>Contenuto sintetico</p>	
<p>Estensione della variante alla via Emilia dalla Cà d'Oro fino alla Cavazzona o alla congiunzione con la variante di Castelfranco Emilia.</p>	
<p>Deduzioni</p>	
<p>Non si ritiene opportuno introdurre il tracciato come richiesto, già contenuto nel PTCP, in quanto l'approccio relativo alla realizzazione di infrastrutture stradali è cambiato e deve necessariamente tenere conto degli obiettivi di carattere ambientale e di sviluppo sostenibile per tutte le diverse componenti. Il PUMS pertanto persegue soluzioni il più possibile in linea con l'azzeramento del consumo di suolo e della riduzione dell'impatto delle infrastrutture stradali sul territorio.</p>	
<p>Accoglimento</p>	<p>NON ACCOLTA</p>
<p>Modifica eventuale al Piano</p>	
<p>Modifica testo paragrafo 7.1</p> <p>Per quanto concerne gli interventi relativi alla realizzazione di varianti locali ai centri abitati, compresi i relativi svincoli e raccordi, il PUMS raccomanda che vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.</p>	

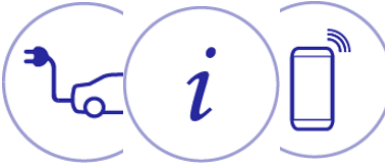
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA				
OSSERVAZIONE	N° 757	Proponente	COMUNE DI SAN GIOVANNI PERSICETO	IN
Contenuto sintetico				
Collegamento stradale diretto tra la stazione ferroviaria di S. G. Persiceto (Centro Modale) e le arterie SP 255 ed SP 568.				
Deduzioni				
Il collegamento richiesto risulta di carattere propriamente locale e non compete alla pianificazione strategica della rete di rango metropolitano propria del PUMS. Si rimanda dunque alla programmazione locale l'eventuale progettazione del collegamento richiesto. Tuttavia, poiché tali tratte risultano funzionali alla realizzazione dell'itinerario trasversale D "Nonantola-Sala Bolognese" previsto dal Biciplan metropolitano si raccomanda alla progettazione di dettaglio una adeguata integrazione con il percorso ciclabile.				
Accoglimento	NON DI COMPETENZA			
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

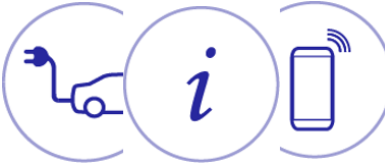
SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA			
OSSERVAZIONE	N° 758	Proponente	COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO
Contenuto sintetico			
<p>Completamento e potenziamento del collegamento tra la via Cento (ex SP 255) e la SP 83 in prossimità dell'area artigianale ex Zuccherificio.</p>			
Deduzioni			
<p>L'intervento richiesto risulta di carattere propriamente locale e non compete alla pianificazione strategica della rete di rango metropolitano propria del PUMS. Si rimanda dunque alla programmazione locale l'eventuale progettazione del collegamento richiesto. Tuttavia, poiché tali tratte risultano funzionali alla realizzazione dell'itinerario trasversale D "Nonantola-Sala Bolognese" previsto dal Biciplan metropolitano si raccomanda alla progettazione di dettaglio una adeguata integrazione con il percorso ciclabile.</p>			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

8 MOBILITÀ INNOVATIVA

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 759	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Estensione della banda larga.			
Deduzioni			
La modifica suggerita, per quanto condivisibile e coerente coi principi di inclusione sociale su cui si fonda il Piano, fa riferimento a temi che esulano dall'ambito di azione del PUMS.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

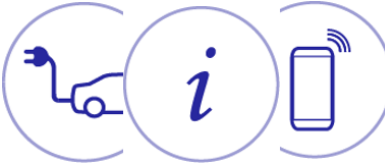
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 760	Proponente	COMUNE DI CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
Permettere accesso a tutti gli utenti, anche nelle frazioni minori, a sistemi informatici (banda larga) per la pianificazione dei viaggi e lo scambio di informazioni tra utenti.			
Deduzioni			
La modifica suggerita, per quanto condivisibile e coerente coi principi di inclusione sociale su cui si fonda il Piano, fa riferimento a temi che esulano dall'ambito di azione del PUMS.			
Accoglimento	NON PERTINENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

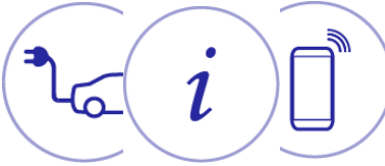
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 761	Proponente	PG 8765
Contenuto sintetico			
Anticipare al 2025 la strategia sul bikesharing.			
Deduzioni			
La richiesta non viene accolta in quanto non risulta possibile anticipare la diffusione del bikesharing su larga scala senza una valutazione dei risultati raggiunti durante la fase di attuazione del Piano e della prima campagna di monitoraggio.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

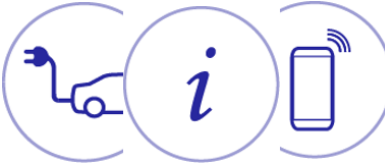
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 762	Proponente	UNIONE TERRE DI PIANURA
Contenuto sintetico			
Estensione servizio bikesharing fino a Granarolo.			
Deduzioni			
L'osservazione è accolta poiché il PUMS prevede la diffusione della mobilità condivisa nei Comuni PAIR e nei principali Centri di Mobilità.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

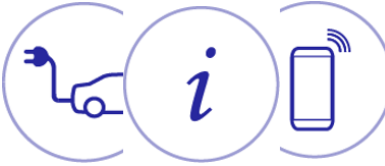
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 763	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI ANZOLA DELL'EMILIA)
Contenuto sintetico			
Estensione del servizio di car sharing free flow di Bologna ai Comuni del circondario.			
Deduzioni			
L'osservazione è accolta poiché il PUMS prevede la diffusione della mobilità condivisa nei Comuni PAIR e nei principali Centri di Mobilità.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 764	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Approntare stazioni attrezzate/info-point del servizio di car/bike sharing in tutte le stazioni dell'SFM.			
Deduzioni			
L'osservazione è accolta in parte poiché pur condividendo il principio di miglioramento dell'intermodalità, tuttavia attualmente i servizi di sharing risultano economicamente sostenibili solo nelle stazioni ad elevata domanda, fermo restando la volontà di attivare tali servizi da parte dei gestori. Pertanto, sono previsti dal PUMS nei Centri di Mobilità.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

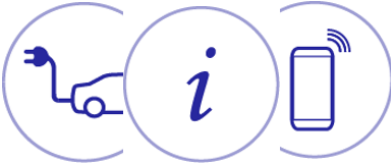
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 765	Proponente	PG 5804
Contenuto sintetico			
Creazione di sportelli della mobilità.			
Deduzioni			
La proposta suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS e viene pertanto accolta e integrata nel documento di Piano.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 8.4:</p> <p>"È dunque decisivo mettere in campo una strategia efficace e univoca su tutto il territorio della Città metropolitana per la comunicazione e l'educazione ai temi della sostenibilità applicati alla mobilità, che sarà realizzata principalmente attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Campagne di sensibilizzazione in particolare sul tema della pedonalità, ciclabilità e delle Città 30; • Campagne di informazione in particolare relativamente a Aree Pedonali, Zone a Traffico Limitato e parcheggi scambiatori (in particolare ZTLA e Area Verde); • Progetti educativi nelle scuole, ricorrendo a specifici ed idonei livelli di comunicazione così da divulgare tali tematiche in modo efficace agli studenti di ogni ordine e grado; • Corsi di formazione ai Mobility Manager. " 			

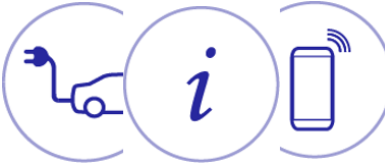
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 766	Proponente	PG 8765
Contenuto sintetico			
<p>Modificare:"...integrando prima possibile tutte le informazioni multimodali soprariportate" invece di integrando anche informazioni multimodali..."</p>			
Deduzioni			
<p>La modifica suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS e viene pertanto accolta e integrata nel documento di Piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 8.3.4:</p> <p>"Gli attuali sistemi di pannelli a messaggio variabile implementati a Bologna, che forniscono informazioni di infomobilità e sullo stato dei varchi di accesso alle zone ZTL, saranno mantenuti e sviluppati, integrando prima possibile tutte le informazioni multimodali soprariportate e favorendo lo stanziamento di risorse per la diffusione di tali strumenti di comunicazione e di strumenti di smart governance su tutto il territorio metropolitano, a partire dai Comuni di cintura".</p>			

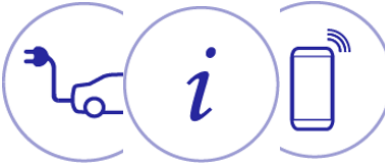
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 767	Proponente	A.MO BOLOGNA
Contenuto sintetico			
<p>Si segnala la mancanza di una stima del numero di utenti SFM/giorno scenario PUMS e si chiede di inserire nel Piano disincentivi diretti all'uso dell'auto privata, specialmente per gli spostamenti dai comuni serviti dal SFM a Bologna e viceversa per arrivare ad obiettivo SFM (2007) 100.000 utenti.</p>			
Deduzioni			
<p>La stima degli utenti del SFM è inclusa nella simulazione dello scenario di Piano in cui è riportata la quota modale di domanda che utilizzerà l'SFM a regime una volta realizzati gli interventi infrastrutturali e attuati la riorganizzazione e il potenziamento dei servizi come previsti dallo scenario di progetto del PUMS (come riportato nelle tabelle al paragrafo 5.4.2). Il Piano prevede inoltre una progressiva restrizione alla circolazione di autoveicoli ad elevata classe emissiva da attuare a partire dalla città di Bologna senza escludere, in linea di principio, la possibilità di accompagnare tali provvedimenti con formule Pay per use finalizzate a realizzare una reinternalizzazione di costi del trasporto stradale. Tale intervento potrà essere esteso ai Comuni di cintura (PAIR).</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni al testo riportate al paragrafo 5.4.2.			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 768	Proponente	UNIONE D'ACQUA TERRE
Contenuto sintetico			
Ruolo indispensabile da far svolgere alla Polizia Municipale nell'attività educativa e nel far rispettare le regole.			
Deduzioni			
La modifica suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS ma è già contenuta nel PUMS (cfr. paragrafo 3.2.5).			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

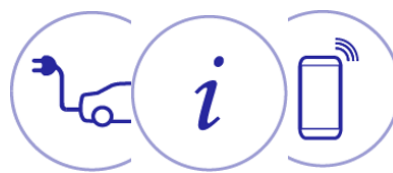
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 769	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Estensione dell'attuale servizio Mobike a tutta la Città metropolitana (o comunque prevedere un sistema che sia utilizzabile da tutti gli abitanti della Città Metropolitana).			
Deduzioni			
L'estensione del servizio di bike sharing è già prevista nei comuni di cintura (Comuni PAIR) e nei Centri di Mobilità e la sua diffusione dipenderà fortemente dalla disponibilità di risorse per l'attivazione e dal gestore, oltre che dalla valutazione dei risultati raggiunti. Il servizio è già utilizzabile sia dai cittadini che dagli city users quindi anche da tutti gli abitanti della Città metropolitana laddove attivo, non si ritiene efficace la diffusione in tutto il territorio anche per le sue caratteristiche fisiche.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 770	Proponente	FEDERMETANO
Contenuto sintetico			
<p>Parte A Mobilità delle persone – 8.3 Strategie per la Smart Mobility</p> <p>[...] Le strategie che il PUMS indica per lo sviluppo della Smart Mobility alla scala della Città metropolitana di Bologna sono descritte nel dettaglio nei paragrafi seguenti e riguardano: [...] o sviluppo della mobilità elettrica, attraverso un processo di integrazione con le iniziative di Sharing Mobility e di incentivi per la diffusione della rete di ricarica e per il rinnovo del parco circolante con mezzi a combustibili alternativi tanto in ambito privato quanto nel pubblico; [...].</p>			
Deduzioni			
<p>La modifica suggerita non è coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione del PUMS che, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni. Tale impostazione verrà rafforzata in ogni parte del documento di Piano. Il PUMS contempla l'uso di carburanti alternativi per le sole flotte pubbliche in ambito extraurbano.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 8.3:</p> <p>"• sviluppo della mobilità elettrica, attraverso un processo di integrazione con le iniziative di Sharing Mobility e di incentivi per la diffusione della rete di ricarica e per il rinnovo del parco circolante con mezzi a zero emissioni tanto in ambito privato quanto nel pubblico".</p>			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 771	Proponente	FEDERMETANO
Contenuto sintetico			
<p>Parte A Mobilità delle persone – 8.3.1 Sharing Mobility</p> <p>[...] La diffusione sul territorio dei servizi di sharing dovrà essere accompagnata inoltre dall'estensione della rete di ricarica elettrica, privilegiando in primis i nodi di interscambio (Centri di Mobilità) e ampliando il ventaglio delle tipologie dei veicoli (e-bike, monopattini, etc.). In tal senso potranno essere estesi gli accordi con i gestori, introducendo la possibilità di installazione di infrastrutture di ricarica pubblica, al fine di favorire, allo stesso tempo, lo sviluppo della mobilità elettrica in generale. In questa prospettiva si dovranno porre le condizioni affinché tutti gli operatori dei servizi di car sharing che opereranno nel territorio metropolitano possano essere dotati, progressivamente, di flotte esclusivamente composte da veicoli elettrici, od ibridi-elettrici o a metano. [...].</p>			
Deduzioni			
<p>La modifica suggerita non è coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione del PUMS che, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni. Tale impostazione verrà rafforzata in ogni parte del documento di Piano. Il PUMS contempla l'uso di carburanti alternativi per le sole flotte pubbliche in ambito extraurbano.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 8.3.1:</p> <p>"In questa prospettiva si dovranno porre le condizioni affinché tutti gli operatori dei servizi di car sharing che opereranno nel territorio metropolitano possano essere dotati, progressivamente, di flotte esclusivamente composte da veicoli elettrici o a zero emissioni. ".</p>			

OSSEVAZIONE		N° 772		Proponente		FEDERMETANO	
<p>SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA</p> 							
Contenuto sintetico							
<p>Parte A Mobilità delle persone – 8.3.2 Mobilità elettrica</p> <p>Proponiamo di ampliare il paragrafo 8.3.2 affinché includa anche la mobilità a metano:</p> <p>La diffusione della mobilità elettrica e a metano può generare numerosi benefici, primi tra tutti quelli che riguardano la qualità dell'aria nelle aree urbane grazie alla riduzione delle emissioni locali, ma anche la riduzione dei costi per i proprietari dei veicoli e la migliore affidabilità dei veicoli stessi. [...] e di estendere quindi anche al metano le misure descritte a pagina 204, in particolare: [...] Insieme allo sviluppo della rete di ricarica occorre incentivare la progressiva sostituzione dei mezzi a carburanti tradizionali con veicoli alimentati a combustibili alternativi conversione dei veicoli alimentati a combustione in veicoli elettrici. Il PUMS propone alcune politiche in tal senso: [...] [...] o le aziende private saranno incentivate alla dotazione di flotte ricaricabili o a metano attraverso agevolazioni fiscali locali legate alle politiche di Mobility Management di area (cfr. paragrafo 8.3.5); o nell'ambito car sharing, nei nuovi bandi si richiederà che la flotta sia costituita almeno per il 60% da veicoli elettrici e/o a metano; o in coerenza con quanto disposto dalla Legge n. 134/2012 e al D. Lgs. 257/2016, sarà avviato il rinnovo delle flotte in dotazione alla Pubblica Amministrazione, traguardando al 2030 la totale trasformazione dell'attuale parco veicolare in veicoli elettrici, o ibridi-elettrici o a metano; o la flotta del trasporto pubblico dovrà essere convertita gradualmente verso l'ibrido-elettrico, o l'elettrico o il metano; o si incentiverà alla conversione della flotta taxi in veicoli ricaricabili e/o a metano attraverso agevolazioni fiscali locali o su aree/orari di lavoro o la concessione di nuove licenze.</p>							
Deduzioni							
<p>La modifica suggerita non è può essere accolta sia perché non coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione della mobilità propri del PUMS oltre che il paragrafo fa riferimento nello specifico alle strategie per la diffusione della mobilità elettrica.</p>							
Accoglimento				NON ACCOLTA			
Modifica eventuale al Piano							
Non comporta modifiche.							

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA



OSSERVAZIONE

N° 773

Proponente

FEDERMETANO

Contenuto sintetico

Modificare Tabella 0-5 Quadro sinottico del processo di attuazione delle PRINCIPALI STRATEGIE del PUMS inserendo anche mezzi ibridi-elettici e a metano.

Deduzioni

Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni, a partire dalle flotte del trasporto pubblico e in dotazione agli Enti fino alle licenze taxi e NCC. Poiché la transizione verso nuove forme di alimentazione dei veicoli si rapporta fortemente con l'evoluzione della tecnologia, sempre per mantenere la coerenza con il Piano Strategico e le sue linee di finanziamento, si intende procedere, esclusivamente per la flotta extraurbana nel breve periodo, con l'acquisto di veicoli a metano (liquido e compresso) e ibridi a metano, per proseguire con l'avvio all'acquisto di mezzi a 0 emissioni (o mezzi a minor impatto ambientale se non fossero disponibili mezzi performanti per questo tipo di servizio) fino al 2025 e concludere con l'acquisizione esclusiva di tali mezzi fino al 2030.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

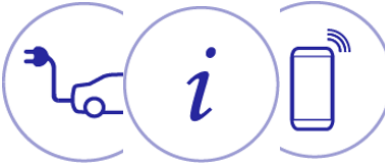
Modifica eventuale al Piano

Integrazioni testo paragrafo 5.6.5

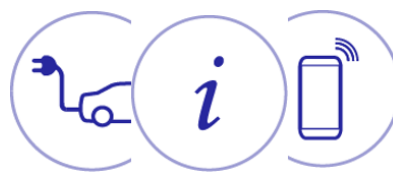
Modifica paragrafo 5.9:

- il rinnovo della flotta urbana tramite acquisto di mezzi esclusivamente a 0 emissioni, in modo da arrivare alla totale eliminazione dei mezzi più inquinanti entro il 2030;
- il rinnovo della flotta extraurbana operante in contesto suburbano (servizio Metrobus) ed extraurbano con autobus a metano (liquido e compresso), ibridi a metano e soprattutto a 0 emissioni.

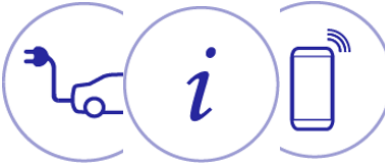
Modifica Tabella 0-5 sezione "Attuazione".

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 774	Proponente	FEDERMETANO
Contenuto sintetico			
<p>Contemplare nel PUMS l'uso dei combustivi alternativi insieme all'elettrico, in quanto di immediata fruibilità e minori costi infrastrutturali e dei mezzi: nello specifico contemplarli nel rinnovo delle flotte TPL, flotte enti pubblici, TAXI, NCC, car-van sharing, oltre a permetterne in generale l'accesso in ZTL ambientale, anche ai veicoli merci.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni, a partire dalle flotte del trasporto pubblico e in dotazione agli Enti fino alle licenze taxi e NCC. Poiché la transizione verso nuove forme di alimentazione dei veicoli si rapporta fortemente con l'evoluzione della tecnologia, sempre per mantenere la coerenza con il Piano Strategico e le sue linee di finanziamento, si intende procedere, esclusivamente per la flotta extraurbana nel breve periodo, con l'acquisto di veicoli a metano (liquido e compresso) e ibridi a metano, per proseguire con l'avvio all'acquisto di mezzi a 0 emissioni (o mezzi a minor impatto ambientale se non fossero disponibili mezzi performanti per questo tipo di servizio) fino al 2025 e concludere con l'acquisizione esclusiva di tali mezzi fino al 2030.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Integrazioni testo paragrafo 5.6.5</p> <p>Modifica paragrafo 5.9:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il rinnovo della flotta urbana tramite acquisto di mezzi esclusivamente a 0 emissioni, in modo da arrivare alla totale eliminazione dei mezzi più inquinanti entro il 2030; • il rinnovo della flotta extraurbana operante in contesto suburbano (servizio Metrobus) ed extraurbano con autobus a metano (liquido e compresso), ibridi a metano e soprattutto a 0 emissioni. <p>Modifica Tabella 0-5 sezione "Attuazione".</p>			

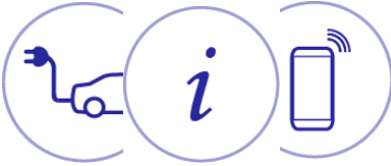
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA



OSSERVAZIONE	N° 775	Proponente	A.MO BOLOGNA
Contenuto sintetico			
Prevedere sostituzione delle flotte anche per HERA e corsi di eco-driving per gli addetti.			
Deduzioni			
La previsione suggerita non è di pertinenza del PUMS ma delle specifiche politiche interne che HERA stessa come Società per Azioni deve promuovere, per di più tra gli azionisti non risulta la Città metropolitana di Bologna.			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

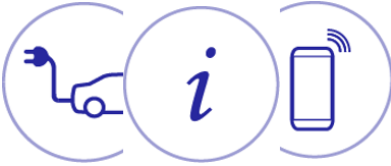
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 776	Proponente	A.MO BOLOGNA
Contenuto sintetico			
<p>Il Piano dovrebbe contenere azioni di limitazione spazio-temporale all'uso di veicoli con motori termici (comprese le auto "ibride") fino al bando completo di tali mezzi entro un orizzonte temporale definito.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni, a partire dalle flotte del trasporto pubblico e in dotazione agli Enti fino alle licenze taxi e NCC. Poiché la transizione verso nuove forme di alimentazione dei veicoli si rapporta fortemente con l'evoluzione della tecnologia, sempre per mantenere la coerenza con il Piano Strategico e le sue linee di finanziamento, si intende procedere, esclusivamente per la flotta extraurbana nel breve periodo, con l'acquisto di veicoli a metano (liquido e compresso) e ibridi a metano, per proseguire con l'avvio all'acquisto di mezzi a 0 emissioni (o mezzi a minor impatto ambientale se non fossero disponibili mezzi performanti per questo tipo di servizio) fino al 2025 e concludere con l'acquisizione esclusiva di tali mezzi fino al 2030.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica tabella.			

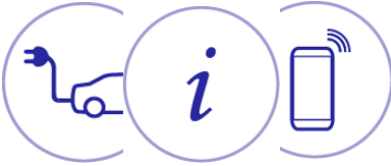
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 777	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Approfondimenti rinnovo parco veicolare sulla base delle innovazioni tecnologiche anche in termini di emissioni (piuttosto che un radicale shift modale!).			
Deduzioni			
<p>Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni, a partire dalle flotte del trasporto pubblico e in dotazione agli Enti fino alle licenze taxi e NCC. La transizione verso nuove forme di alimentazione dei veicoli si rapporterà fortemente con l'evoluzione della tecnologia in coerenza con il Piano Strategico. Corre l'obbligo di sottolineare che, quand'anche il contributo derivante dalla decarbonizzazione del parco veicolare dovesse contribuire a cogliere risultati più lusinghieri, il PUMS propone di mantenere il target del 28% di riduzione del traffico motorizzato a cui è legata la riduzione dei flussi su strada e quindi dei livelli di congestione della rete stradale.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 1.1: "Corre l'obbligo di sottolineare che, quand'anche il contributo derivante dalla decarbonizzazione del parco veicolare dovesse contribuire a cogliere risultati più lusinghieri, il PUMS propone di mantenere il target del 28% di riduzione del traffico motorizzato a cui è legata la riduzione dei flussi su strada e quindi dei livelli di congestione della rete stradale".</p>			

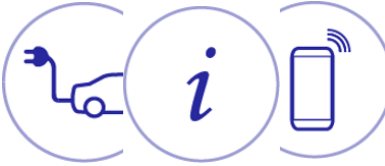
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 778	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
<p>Non si condivide scelta così definitiva sull'elettrico, in quanto mancano ancora dati previsionali certi di mercato; in fase di attuazione del PUMS va dunque dimostrata grande capacità di adattamento e flessibilità rispetto al quadro di innovazioni.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni, a partire dalle flotte del trasporto pubblico e in dotazione agli Enti fino alle licenze taxi e NCC. Poiché la transizione verso nuove forme di alimentazione dei veicoli si rapporta fortemente con l'evoluzione della tecnologia, sempre per mantenere la coerenza con il Piano Strategico e le sue linee di finanziamento, si intende procedere, esclusivamente per la flotta extraurbana nel breve periodo, con l'acquisto di veicoli a metano (liquido e compresso) e ibridi a metano, per proseguire con l'avvio all'acquisto di mezzi a 0 emissioni (o mezzi a minor impatto ambientale se non fossero disponibili mezzi performanti per questo tipo di servizio) fino al 2025 e concludere con l'acquisizione esclusiva di tali mezzi fino al 2030. Durante la fase di attuazione e di monitoraggio del Piano tale impostazione strategica sul rinnovo delle flotte verrà validata e valutata in coerenza con lo stato di innovazione tecnologica raggiunto e anche mediante la partecipazione come previsto per il complesso delle azioni messe in campo dal PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

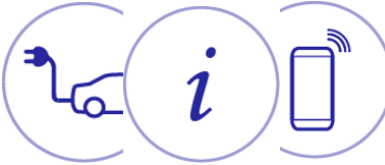
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 779	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)
Contenuto sintetico			
Introdurre politiche di promozione metropolitana per l'utilizzo di auto ibride, prevedendo inoltre la reintroduzione delle precedenti agevolazioni.			
Deduzioni			
La richiesta non è coerente con gli obiettivi del PUMS di progressiva decarbonizzazione entro lo scenario di Piano al 2030 e di rinnovo del parco veicolare "a zero emissioni"; per quanto riguarda le sole flotte pubbliche in ambito extraurbano viene contemplato l'uso di carburanti alternativi.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

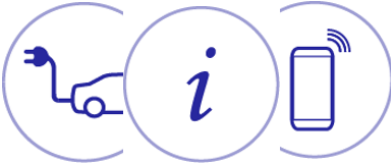
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 780	Proponente	ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE
Contenuto sintetico			
Valorizzazione del GNL per mezzi pesanti.			
Deduzioni			
La richiesta non è coerente con gli obiettivi del PUMS di progressiva decarbonizzazione e di del rinnovo del parco veicolare a zero emissioni entro lo scenario di Piano al 2030. Il PUMS infatti da indicazioni di sostenibilità ambientale in particolare sulle flotte pubbliche, pur promuovendo il rinnovo del parco veicolare privato e dei mezzi pesanti per il trasporto merci. In particolare, nel PUMS si promuove, mediante la certificazione green logistic negli insediamenti industriali con attività di logistica, la creazione di flotte elettriche o a zero emissioni per la distribuzione urbana delle merci.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 781	Proponente	FEDERCHIMICA ASSOGASLIQUIDI
Contenuto sintetico			
<p>Introdurre una previsione in base alla quale le tempistiche previste per la definizione degli Scenari Intermedio (2025) e PUMS (2030) possano essere oggetto di revisione in base all'andamento dell'infrastrutturazione della rete di approvvigionamento dei carburanti a basso impatto e del vettore elettrico, al fine di evitare che l'adozione di misure restrittive non sia accompagnata dalla necessaria rete di rifornimento, con evidenti disagi per gli stessi cittadini.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni, a partire dalle flotte del trasporto pubblico e in dotazione agli Enti fino alle licenze taxi e NCC. Poiché la transizione verso nuove forme di alimentazione dei veicoli si rapporta fortemente con l'evoluzione della tecnologia, sempre per mantenere la coerenza con il Piano Strategico e le sue linee di finanziamento, si intende procedere, esclusivamente per la flotta extraurbana nel breve periodo, con l'acquisto di veicoli a metano (liquido e compresso) e ibridi a metano, per proseguire con l'avvio all'acquisto di mezzi a 0 emissioni (o mezzi a minor impatto ambientale se non fossero disponibili mezzi performanti per questo tipo di servizio) fino al 2025 e concludere con l'acquisizione esclusiva di tali mezzi fino al 2030. Durante la fase di attuazione e di monitoraggio del Piano tale impostazione strategica sul rinnovo delle flotte verrà validata e valutata in coerenza con lo stato di innovazione tecnologica e con la diffusione della rete di ricarica raggiunti, anche mediante la partecipazione come previsto per il complesso delle azioni messe in campo dal PUMS.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 782	Proponente	FEDERCHIMICA ASSOGASLIQUIDI
Contenuto sintetico			
<p>Necessità di ampliare la gamma dei carburanti alternativi scelti per l'alimentazione delle flotte, considerando anche i carburanti gassosi accanto a quelli elettrici ed ibridi, al fine di garantire che – soprattutto in una Visione di scenario immediato ed intermedio – gli obiettivi ambientali possano essere raggiunti potendo contare su diverse scelte tecnologiche alternative rispetto alle motorizzazioni tradizionali e non su un unico vettore.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni, a partire dalle flotte del trasporto pubblico e in dotazione agli Enti fino alle licenze taxi e NCC. Poiché la transizione verso nuove forme di alimentazione dei veicoli si rapporta fortemente con l'evoluzione della tecnologia, sempre per mantenere la coerenza con il Piano Strategico e le sue linee di finanziamento, si intende procedere, esclusivamente per la flotta extraurbana nel breve periodo, con l'acquisto di veicoli a metano (liquido e compresso) e ibridi a metano, per proseguire con l'avvio all'acquisto di mezzi a 0 emissioni (o mezzi a minor impatto ambientale se non fossero disponibili mezzi performanti per questo tipo di servizio) fino al 2025 e concludere con l'acquisizione esclusiva di tali mezzi fino al 2030.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica tabella.			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 783	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Favorire quelle realtà (aziende pubbliche e private) che introdurranno elementi di flessibilità per i dipendenti che dimostreranno di utilizzare un mezzo diverso dai veicoli inquinanti privati.			
Deduzioni			
La modifica suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS per quanto riguarda gli incentivi per lo spostamento sostenibile degli addetti. Si segnala che il Comune di Bologna è partito con un progetto di bike to work da Giugno 2019.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 8.3.5:</p> <p>"In particolare, il PUMS individua e incentiva la diffusione del Telelavoro e dello Smartworking tra le possibili pratiche per il governo della domanda di mobilità al fine di ottimizzare e, progressivamente ridurre, i carichi sulla rete stradale in accesso/egresso ai principali poli attrattori del territorio metropolitano. Al contempo, sempre nell'ottica di incoraggiare forme di pendolarismo salutari ed alternative all'uso del mezzo privato, promuove la diffusione del "Bike to work" attraverso il coordinamento coi Mobility Manager aziendali per fornire informazioni e consigli utili per i nuovi pendolari in bici (in coerenza con la sperimentazione già avviata dal Comune di Bologna), e forme di incentivazione all'acquisto di bici e cargo-bike in sostituzione di auto e moto. "</p>			

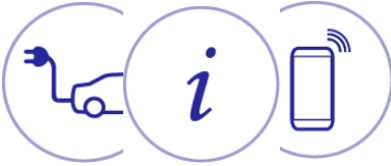
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 784	Proponente	FEDERCHIMICA ASSOGASLIQUIDI
Contenuto sintetico			
<p>Necessità di coordinare le politiche di incentivo/disincentivo all'utilizzo delle diverse forme di energia utilizzate per la mobilità con le normative comunitarie, nazionali, regionali e anche comunali che disciplinano lo sviluppo e la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, al fine di garantire la remunerazione degli investimenti fatti dalle Imprese per venire incontro ai vincoli posti di sviluppo di tutti i carburanti alternativi.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione non è coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione del PUMS che, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

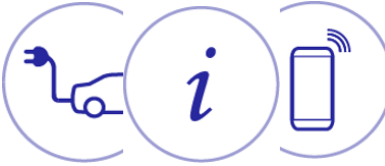
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 785	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Tra i sistemi incentivanti per premiare i cittadini disposti ad abbandonare la propria auto prevedere anche incentivi per chi compra bici e cargo-bike e le usa in via esclusiva, al posto dell'auto/moto.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con la Visione strategica del PUMS che riconosce la necessità di diffondere la mobilità ciclo-pedonale in tutto il territorio metropolitano così come il bisogno di revisionare le strategie di gestione della sosta veicolare. Al contempo, però, risulta insostenibile a livello tecnologico ed economico-finanziario una verifica uniforme in tutta la Città metropolitana che accerti l'uso esclusivo del mezzo privato per gli spostamenti. Rimane comunque valido la volontà del PUMS di estendere gli incentivi all'acquisto di biciclette e cargo bike, alla stregua di quanto già portato avanti fino ad oggi.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 8.3.5: "In particolare, il PUMS individua e incentiva la diffusione del Telelavoro e dello Smartworking tra le possibili pratiche per il governo della domanda di mobilità al fine di ottimizzare e, progressivamente ridurre, i carichi sulla rete stradale in accesso/egresso ai principali poli attrattori del territorio metropolitano. Al contempo, sempre nell'ottica di incoraggiare forme di pendolarismo salutari ed alternative all'uso del mezzo privato, promuove la diffusione del "Bike to work" attraverso il coordinamento coi Mobility Manager aziendali per fornire informazioni e consigli utili per i nuovi pendolari in bici (in coerenza con la sperimentazione già avviata dal Comune di Bologna), e forme di incentivazione all'acquisto di bici e cargo-bike in sostituzione di auto e moto. "			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 786	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Prevedere stanziamenti a livello metropolitano per incentivi al ricambio del parco automezzi.			
Deduzioni			
<p>La modifica suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS ma fa riferimento a temi che esulano dall'ambito di azione del PUMS. È comunque contenuto nel paragrafo 8.3.5 l'elenco degli incentivi al coinvolgimento delle aziende private e pubblico nelle attività di Mobility Management (tra cui il rinnovo del parco circolante) comprese "[...]"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agevolazioni fiscali locali (da stabilire in forma e misura); • Agevolazioni amministrative; • Finanziamenti da fondi pubblici o attraverso sponsorizzazioni di privati; [...]" 			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 787	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Manca un quadro dei costi e dei relativi investimenti per stimare e valutare il tasso di ricambio.			
Deduzioni			
La modifica suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS ma fa riferimento a temi che esulano dall'ambito di azione del PUMS in quanto la stima delle risorse per garantire il ricambio del parco veicolare è influenzata da fattori esogeni (quali ad esempio le dinamiche del mercato a scala nazionale e globale).			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

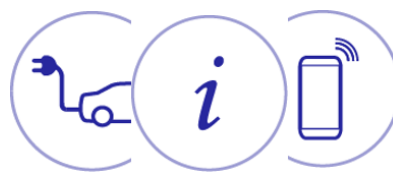
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 788	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Implementare un sistema di varchi per il controllo degli accessi durante i periodi con limitazioni alla circolazione all'Unione Reno Galliera.			
Deduzioni			
La richiesta è coerente con gli obiettivi del PUMS di regolamentazione degli accessi ma l'implementazione di varchi di controllo non rientra nella pianificazione strategica propria del PUMS. Pertanto, si rimanda a strumenti di programmazione propri della fase di attuazione e di competenza dei singoli Comuni.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 789	Proponente	PG 8765
Contenuto sintetico			
Favorire l'intermodalità utilizzando mezzi di comunicazione di elevato impatto visivo come i pannelli a messaggio variabili già utilizzati per il capoluogo (Via Sabotino, Via Massarenti...).			
Deduzioni			
La proposta suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS e viene pertanto accolta e integrata nel documento di Piano.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 8.3.4:</p> <p>"Gli attuali sistemi di pannelli a messaggio variabile implementati a Bologna, che forniscono informazioni di infomobilità e sullo stato dei varchi di accesso alle zone ZTL, saranno mantenuti e sviluppati, integrando prima possibile tutte le informazioni multimodali soprariportate e favorendo lo stanziamento di risorse per la diffusione di tali strumenti di comunicazione e di strumenti di smart governance su tutto il territorio metropolitano, a partire dai Comuni di cintura".</p>			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 790	Proponente	PG 15211
Contenuto sintetico			
Condividere le esperienze di cui al punto precedente con le città emiliano romagnole, italiane e europee.			
Deduzioni			
La modifica suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS ma fa riferimento a temi che esulano dall'ambito di azione del PUMS in quanto, pur incentivando la diffusione di tali sperimentazioni, il Piano non ha coerenza sulle restanti città della Regione Emilia-Romagna.			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

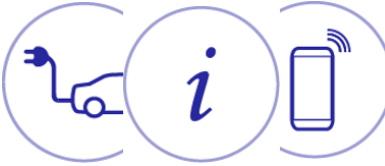
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 791	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Chiediamo pertanto di prevedere nel quadro dello SCENARIO IMMEDIATO (2020), strategia “SERVIZI SHARING”, alle voci “BIKE SHARING”, “CAR SHARING” e “ALTRE FORME DI SHARING” il seguente intervento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prevedere un sistema integrato di sharing mobility fruibile per tutto il territorio metropolitano bolognese (ad es. tramite un'unica app). 			
Deduzioni			
<p>La richiesta temporale non è generalizzabile ma dovrà essere concordata con i singoli gestori e operatori, quindi non viene prevista la modifica della Tabella 02 del PUMS. Tuttavia, si sottolinea che entro lo scenario di Piano il PUMS intende portare avanti la realizzazione di un sistema integrato di Mobility as a Service (MaaS) nel quale possano concorrere tutte i servizi di mobilità sostenibile attivi, tra i quali quelli di sharing.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

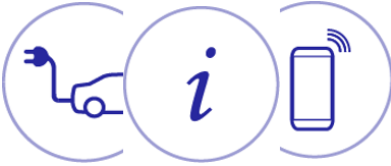
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA

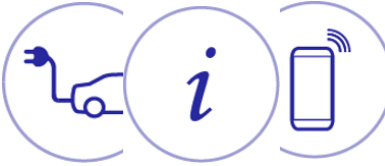


OSSERVAZIONE	N° 792	Proponente	PG 15607
Contenuto sintetico			
Creazione di APP per ciclisti con coincidenze bus e noleggio bici, attrazioni turistiche ecc.			
Deduzioni			
La richiesta fa riferimento a una tipologia di intervento che esula dagli ambiti di azione del PUMS e dal suo livello di pianificazione strategica.			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 793	Proponente	UNIONE TERRE DI PIANURA
Contenuto sintetico			
Prevedere sistemi di incentivazione per la diffusione di operatori MAAS sul territorio provinciale, in particolare in area urbana/periurbana.			
Deduzioni			
La richiesta è coerente con gli obiettivi del PUMS ma è già contenuta nel Piano (cfr. paragrafo 8.4).			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

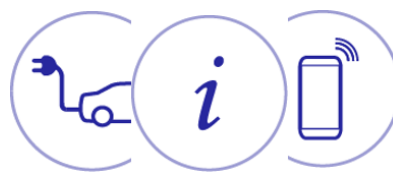
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 794	Proponente	UNIONE TERRE DI PIANURA
Contenuto sintetico			
<p>Potenziamento applicazione ROGER per consentire rilevazione in tempo reale ritardi e orario di arrivo dei mezzi, in funzione percorso utente da integrare con altri servizi di trasporto alternativi (bikesharing, disponibilità sosta...) e conseguente implementazione di piattaforma MAAS con il coinvolgimento di altri operatori.</p>			
Deduzioni			
<p>La proposta suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS e viene pertanto accolta. Nel documento di Piano verrà integrato il testo citando la APP Roger quale servizio integrato già disponibile attivato dalla Regione Emilia-Romagna da potenziare mediante l'implementazione di piattaforma MaaS con il coinvolgimento di tutti gli operatori interessati.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Integrare paragrafo 8.3.3:</p> <p>"A titolo d'esempio è possibile citare l'App Roger, attiva dal 2018 in Emilia-Romagna, che consente al singolo utente di costruirsi un'offerta di mobilità personalizzata, attraverso l'integrazione con le App Trenitalia, Mobike, Enjoy, etc. L'obiettivo è arrivare ad un modello integrato tipo Whim, o ad un vero e proprio accordo con quest'ultima come avvenuto a Helsinki, Birmingham o Anversa. ".</p>			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 795	Proponente	PG 8765
Contenuto sintetico			
Pubblicizzare servizi tipo MaaS già disponibili per rendere l'accesso al mezzo pubblico più comodo e facile per l'utente fino ad arrivare alla realizzazione di un servizio omnicomprensivo (tipo Whim).			
Deduzioni			
La proposta suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS e viene pertanto accolta. Nel documento di Piano verrà integrato il testo citando la APP Roger quale servizio integrato già disponibile attivato dalla Regione Emilia-Romagna.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Integrare paragrafo 8.3.3: "A titolo d'esempio è possibile citare l'App Roger, attiva dal 2018 in Emilia-Romagna, che consente al singolo utente di costruirsi un'offerta di mobilità personalizzata, attraverso l'integrazione con le App Trenitalia, Mobike, Enjoy, etc. L'obiettivo è arrivare ad un modello integrato tipo Whim, o ad un vero e proprio accordo con quest'ultima come avvenuto a Helsinki, Birmingham o Anversa. "			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 796	Proponente	PG 8765
Contenuto sintetico			
<p>Si propone di aggiungere il seguente paragrafo: "Un primo importante esempio, attivo dal novembre 2018, è costituito dall'APP Roger, attiva in tutta la regione Emilia-Romagna, che combinata ad esempio con le APP di Trenitalia, Mobike, Enjoy e it Taxi, permetterebbe al singolo utente di costruirsi una vera e propria offerta personalizzata di mobilità. L'obiettivo è comunque arrivare ad un modello integrato tipo Whim, o ad un vero e proprio accordo con quest'ultima come avvenuto ad Helsinki, Birmingham e Anversa.</p>			
Deduzioni			
<p>La modifica suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS e viene pertanto accolta e integrata nel documento di Piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Integrare paragrafo 8.3.3:</p> <p>"A titolo d'esempio è possibile citare l'App Roger, attiva dal 2018 in Emilia-Romagna, che consente al singolo utente di costruirsi un'offerta di mobilità personalizzata, attraverso l'integrazione con le App Trenitalia, Mobike, Enjoy, etc. L'obiettivo è arrivare ad un modello integrato tipo Whim, o ad un vero e proprio accordo con quest'ultima come avvenuto a Helsinki, Birmingham o Anversa. ".</p>			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 797	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Creare una piattaforma digitale per il car pooling che incroci le esigenze di spostamento di più persone (sull'esempio di esperienze quali Bla bla car).			
Deduzioni			
Il carpooling è tra le iniziative private promosse dal PUMS per incentivare la mobilità condivisa, mentre la creazione di una piattaforma dedicata dipende direttamente dal gestore e potrà essere integrata nel sistema MaaS previsto dal Piano.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA



OSSERVAZIONE	N° 798	Proponente	PG 8765
Contenuto sintetico			
Rendicontare l'attività dei Mobility Manager e definire possibili miglioramenti.			
Deduzioni			
La modifica suggerita non è in linea con i contenuti propri del PUMS.			
Accoglimento	NON PERTINENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

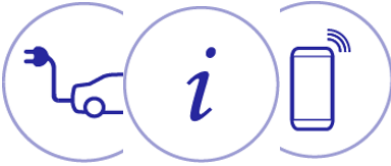
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 799	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Incentivare il mobility management sia tra le aziende private sia nella P. A., Ad es. promuovendo convenzioni quadro con Tper e Trenitalia, individuando le piste ciclabili (o costruendo ex novo l'ultimo miglio)</p> <p>nei percorsi di spostamento tra le aree di residenza e quelle di lavoro, individuando e predisponendo punti di ricovero per le biciclette in ogni sede di lavoro e favorendo progetti di car pooling, ecc.</p>			
Deduzioni			
La modifica suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS ed è già contenuta nel PUMS (cfr. paragrafo 8.3.5).			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

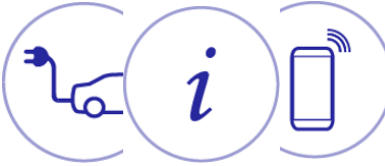
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 800	Proponente	PG 8765
Contenuto sintetico			
<p>Aggiungere nel quadro di sintesi i risultati relativi agli accordi vigenti e indicare perché 21 MM non hanno sottoscritto accordi.</p>			
Deduzioni			
<p>La modifica suggerita non è in linea con i contenuti propri del PUMS.</p>			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non comporta modifiche.</p>			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 801	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Nel quadro dello SCENARIO INTERMEDIO (2025) chiediamo sia previsto il seguente intervento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prevedere un sistema di monitoraggio di tutti i sistemi di sharing mobility, al fine di valutare il c. d. "effetto sostituzione" sulle abitudini di spostamento private e per quanto riguarda il numero di veicoli privati circolanti sul territorio metropolitano. 			
Deduzioni			
<p>La richiesta temporale non è generalizzabile ed è comunque previsto biennialmente il monitoraggio di tutte le azioni di Piano messe in campo tra cui la mobilità condivisa per valutarne effetti e risultati, pertanto non viene prevista la modifica della Tabella 02 del PUMS.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

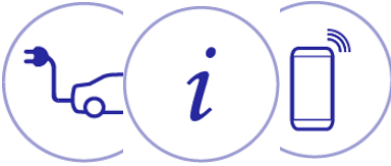
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 802	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Prevedere sistemi di monitoraggio di tutti i sistemi di sharing mobility adottati a livello metropolitano al fine di valutare il cosiddetto “effetto di sostituzione” rispetto ad altre modalità di trasporto (privato ed inquinante).			
Deduzioni			
La richiesta è coerente con le modalità di attuazione del PUMS che prevedono biennialmente il monitoraggio di tutte le azioni di Piano messe in campo tra cui la mobilità condivisa per valutarne effetti e risultati da sottoporre anche alla partecipazione.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

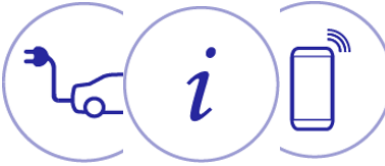
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 803	Proponente	ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE
Contenuto sintetico			
Programmazione e utilizzo dei mezzi NCC.			
Deduzioni			
L'utilizzo di mezzi NCC è previsto dal Piano (cfr. pag. 97 e 201). La richiesta di programmazione esula dalla competenza del livello strategico del PUMS.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

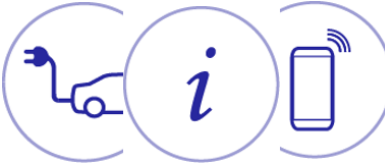
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 804	Proponente	PG 8765
Contenuto sintetico			
<p>Modificare: "attivazione di almeno 5 punti di ricarica nei comuni della Città metropolitana con popolazione superiore a 10.000 abitanti e due in quelli con popolazione inferiore entro il 2025" invece di un solo punto di ricarica in ogni comune.</p>			
Deduzioni			
<p>Si ritiene utile il principio sotteso alla proposta di attivazione di più punti di ricarica nei Comuni anche sulla base della popolazione residente, da valutare se adottare come criterio durante la successiva fase attuazione nei Piani di Azione specifici, anche mediante il monitoraggio dei risultati ottenuti e del livello di infrastrutturazione raggiunto. La dicitura "almeno un punto di ricarica " è da intendersi in maniera incrementale per cui senz'altro nello scenario di Piano 2030 è verosimilmente possibile raggiungere o superare il numero di installazioni richieste che dipenderanno anche dalla diffusione dei mezzi elettrici privati. Non si intende tuttavia apportare ulteriori specificazioni numeriche che potrebbero essere anche limitanti.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 805	Proponente	COMUNE DI SALA BOLOGNESE
Contenuto sintetico			
Inserimento tra aree potenzialmente idonee per la ricarica elettrica anche Sala Bolognese, Padulle, Osteria Nuova e stazione ferroviaria (parcheggio scambiatore di Osteria Nuova).			
Deduzioni			
La modifica suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS come confermato dai target individuati per la diffusione delle colonnine nei diversi scenari temporali, partendo dalla previsione di almeno un punto di ricarica per ciascun Comune della Città metropolitana in un'ottica incrementale. La valutazione per il posizionamento delle colonnine di ricarica rappresentata nel documento di Piano è indicativa e deriva dall'applicazione della metodologia rigorosa illustrata nella Nota Metodologica (Allegato QC1) e quindi tali figure verranno più opportunamente mantenute solo nella nota. La definizione delle postazioni per i singoli Comuni viene demandata alla successiva fase di attuazione anche mediante specifici Piani di Azione e dipenderà dal livello di infrastrutturazione raggiunto.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Eliminazione figure 8-3 e 8-4 conseguente adeguamento del testo paragrafo 8.3.2.1.			

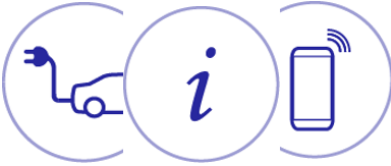
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 806	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
Promuovere stazioni di ricarica per veicoli elettrici presso le aziende.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS ed è già contenuta nel Piano (cfr. paragrafo 8.3).			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

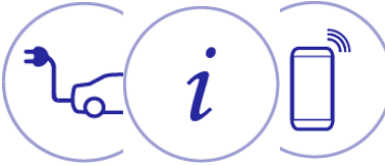
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 807	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Installazione colonnine di ricarica per veicoli elettrici nel territorio dell'Unione Reno Galliera, a partire dai centri urbani e dai Centri di mobilità.			
Deduzioni			
La richiesta è coerente con gli obiettivi del PUMS come confermato dai target individuati per la diffusione delle colonnine nei diversi scenari temporali, partendo dalla previsione di almeno un punto di ricarica per ciascun Comune della Città metropolitana in un'ottica incrementale. La definizione delle postazioni per i singoli Comuni viene demandata alla successiva fase di attuazione anche mediante specifici Piani di Azione e dipenderà fortemente dal livello di infrastrutturazione raggiunto.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

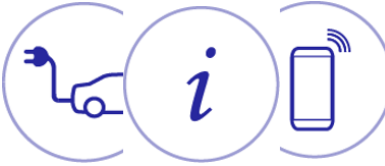
OSSERVAZIONE		N° 808	Proponente	UNITI	PER
				L'ALTERNATIVA	
<p>SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA</p> 					
Contenuto sintetico					
Installazione dei punti di ricarica pubblici zone montane.					
Deduzioni					
La richiesta è coerente con gli obiettivi del PUMS come confermato dai target individuati per la diffusione delle colonnine nei diversi scenari temporali, partendo dalla previsione di almeno un punto di ricarica per ciascun Comune della Città metropolitana in un'ottica incrementale. La definizione delle postazioni per i singoli Comuni viene demandata alla successiva fase di attuazione anche mediante specifici Piani di Azione e dipenderà fortemente dal livello di infrastrutturazione raggiunto.					
Accoglimento			ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano					
Non comporta modifiche.					

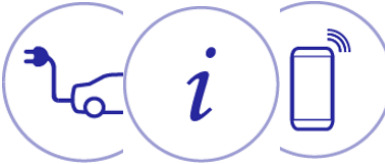
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 809	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI ANZOLA DELL'EMILIA)
Contenuto sintetico			
Prevedere una dotazione di colonnine per la ricarica elettrica per Anzola dell'Emilia.			
Deduzioni			
La richiesta è coerente con gli obiettivi del PUMS come confermato dai target individuati per la diffusione delle colonnine nei diversi scenari temporali, partendo dalla previsione di almeno un punto di ricarica per ciascun Comune della Città metropolitana in un'ottica incrementale. La definizione delle postazioni per i singoli Comuni viene demandata alla successiva fase di attuazione anche mediante specifici Piani di Azione e dipenderà fortemente dal livello di infrastrutturazione raggiunto.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

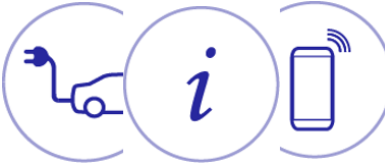
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 810	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SALA BOLOGNESE)
Contenuto sintetico			
Prevedere una dotazione di colonnine per la ricarica elettrica per Sala Bolognese segnalando la stazione ferroviaria (parcheggio scambiatore di Osteria Nuova).			
Deduzioni			
La richiesta è coerente con gli obiettivi del PUMS come confermato dai target individuati per la diffusione delle colonnine nei diversi scenari temporali, partendo dalla previsione di almeno un punto di ricarica per ciascun Comune della Città metropolitana in un'ottica incrementale. Al contempo, però la valutazione per il posizionamento delle colonnine di ricarica rappresentata nel documento di Piano è indicativa e deriva dall'applicazione della metodologia rigorosa illustrata nella Nota Metodologica (Allegato QC1). La definizione delle postazioni per i singoli Comuni viene demandata alla successiva fase di attuazione anche mediante specifici Piani di Azione.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

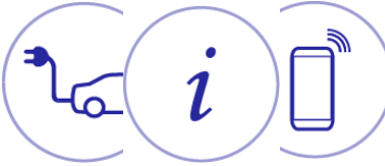
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 811	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA
Contenuto sintetico			
I comuni di Calderara, Sala Bolognese e Anzola dell'Emilia restano esclusi dall'ipotesi di posizionamento delle colonnine di ricarica.			
Deduzioni			
L'osservazione non viene accolta in quanto non corrispondente a quanto previsto dal Piano che diversamente da quanto segnalato, confermato dai target individuati per la diffusione delle colonnine nei diversi scenari temporali, partendo dalla previsione di almeno un punto di ricarica per ciascun Comune della Città metropolitana in un'ottica incrementale. Al contempo, si sottolinea che la valutazione per il posizionamento delle colonnine di ricarica rappresentata nel documento di Piano è indicativa e deriva dall'applicazione della metodologia rigorosa illustrata nella Nota Metodologica (Allegato QC1). La definizione delle postazioni per i singoli Comuni viene demandata alla successiva fase di attuazione anche mediante specifici Piani di Azione.			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 812	Proponente	A.MO BOLOGNA
Contenuto sintetico			
<p>Eliminare questa preclusione dal Piano: "Visti gli obiettivi del PUMS, non saranno messe in atto politiche per incentivare sistemi di scooter sharing, puntando piuttosto ai sistemi di bike sharing elettrico o ad altre tipologie di veicoli". (Relazione Parte A).</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS intende favorire i sistemi più innovativi di sharing che consentano spostamenti ecologici quali la micromobilità elettrica (es. monopattini elettrici), anche in relazione alle recenti evoluzioni normative. Non verrà tuttavia preclusa la possibilità di attivare forme di sharing con ciclomotori elettrici, favorendo tuttavia le tecnologie meno impattanti sia dal punto di vista ambientale che di occupazione dello spazio pubblico. Il concetto non verrà dunque eliminato ma modificato.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 8.3.1:</p> <p>"In coerenza con gli obiettivi del PUMS, saranno messe in atto politiche per incentivare in particolare sistemi innovativi di sharing compresa la micromobilità elettrica (quali i monopattini elettrici), oltre a sistemi di bike sharing elettrico e altre tipologie di veicoli tra cui anche i ciclomotori elettrici.</p>			

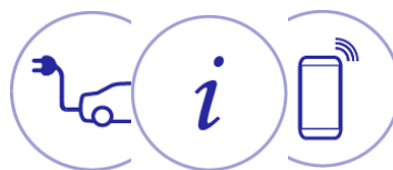
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 813	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Utilizzare le tecnologie meno impattanti anche per i sistemi di mobilità condivisa: Se verrà introdotto un sistema di scooter sharing impiegare i mezzi più performanti (solo elettrici puri) dal punto di vista ambientale rispetto alla tecnologia esistente.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS intende favorire i sistemi più innovativi di sharing che consentano spostamenti ecologici quali la micromobilità elettrica (es. monopattini elettrici), anche in relazione alle recenti evoluzioni normative. Non verrà tuttavia preclusa la possibilità di attivare forme di sharing con ciclomotori elettrici, favorendo tuttavia le tecnologie meno impattanti sia dal punto di vista ambientale che di occupazione dello spazio pubblico. Il concetto non verrà dunque eliminato ma modificato.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 8.3.1: "In coerenza con gli obiettivi del PUMS, saranno messe in atto politiche per incentivare in particolare sistemi innovativi di sharing compresa la micromobilità elettrica (quali i monopattini elettrici), oltre a sistemi di bike sharing elettrico e altre tipologie di veicoli tra cui anche i ciclomotori elettrici.</p>			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 814	Proponente	PG 5804
Contenuto sintetico			
Installazione strumenti di smart governance in ogni quartiere o centro periferico.			
Deduzioni			
La proposta suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS viene pertanto accolta e integrata nel documento di Piano.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 8.3.4:</p> <p>"Gli attuali sistemi di pannelli a messaggio variabile implementati a Bologna, che forniscono informazioni di infomobilità e sullo stato dei varchi di accesso alle zone ZTL, saranno mantenuti e sviluppati, integrando prima possibile tutte le informazioni multimodali soprariportate e favorendo lo stanziamento di risorse per la diffusione di tali strumenti di comunicazione e di strumenti di smart governance su tutto il territorio metropolitano, a partire dai Comuni di cintura".</p>			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 815	Proponente	PG 5804
Contenuto sintetico			
Incentivare forme di telelavoro e Smartworking.			
Deduzioni			
La modifica suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS ed è già contenuta nel PUMS (cfr. paragrafo 8.3.5 tra i temi trattati dai PSCL).			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Inserire nel paragrafo 8.3.5 la frase:</p> <p>"In particolare, il PUMS individua e incentiva la diffusione del Telelavoro e dello Smartworking tra le possibili pratiche per il governo della domanda di mobilità al fine di ottimizzare e, progressivamente ridurre, i carichi sulla rete stradale in accesso/egresso ai principali poli attrattori del territorio metropolitano. Al contempo, sempre nell'ottica di incoraggiare forme di pendolarismo salutari ed alternative all'uso del mezzo privato, promuove la diffusione del "Bike to work" attraverso il coordinamento coi Mobility Manager aziendali per fornire informazioni e consigli utili per i nuovi pendolari in bici (in coerenza con la sperimentazione già avviata dal Comune di Bologna), e forme di incentivazione all'acquisto di bici e cargo-bike in sostituzione di auto e moto. "</p>			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 816	Proponente	SINDACATO URITAXI EMILIA-ROMAGNA
Contenuto sintetico			
<p>Potenziare offerta taxi Comuni di area vasta (9 Comuni): rimodulare attuazione delibere di giunta in merito a assegnazione nuove licenze per favorire installazioni di punti di ricarica sia per taxi che per privati su Comuni esterni rivedere accordi licenze territoriali 2008 svincolando presidio dopo le ore 17.00 per garantire 9 vetture in più ogni giorno su Bologna.</p>			
Deduzioni			
<p>Relativamente ai proventi a seguito del rilascio delle nuove licenze, si informa che sono destinati per legge nella misura del 20% esclusivamente ad interventi per il miglioramento del servizio taxi da effettuarsi solo nei territori dei Comuni facenti parte dell'Area Sovracomunale Taxi regolata da apposita convenzione e relativo regolamento (Anzola dell'Emilia, Bologna, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Ozzano Emilia, Pianoro, Sasso Marconi, Zola Predosa). Infine, non si esclude a priori la possibilità di una revisione degli accordi infraprocedimentali delle licenze residenziali che consenta lo svincolo dal presidio dopo le ore 17 e, inoltre, la possibilità di prelievo dell'utenza nei principali posteggi che però dovrà essere attentamente valutata considerando gli effetti e, in caso di riscontro positivo delle valutazioni svolte, decisa di concerto anche con le altre Amministrazioni Comunali interessate.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA



OSSERVAZIONE

N° 817

Proponente

FILT-CGIL

Contenuto sintetico

Potenziare offerta taxi Comuni di area vasta (9 Comuni):

rimodulare attuazione delibere di giunta in merito a assegnazione nuove licenze per favorire installazioni di punti di ricarica sia per taxi che per privati su Comuni esterni rivedere accordi licenze territoriali 2008 svincolando presidio dopo le ore 17.00 per garantire 9 vetture in più ogni giorno su Bologna.

Deduzioni

Relativamente ai proventi a seguito del rilascio delle nuove licenze, si informa che sono destinati per legge nella misura del 20% esclusivamente ad interventi per il miglioramento del servizio taxi da effettuarsi solo nei territori dei Comuni facenti parte dell'Area Sovracomunale Taxi regolata da apposita convenzione e relativo regolamento (Anzola dell'Emilia, Bologna, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Ozzano Emilia, Pianoro, Sasso Marconi, Zola Predosa). Infine, non si esclude a priori la possibilità di una revisione degli accordi infraprocedimentali delle licenze residenziali che consenta lo svincolo dal presidio dopo le ore 17 e, inoltre, la possibilità di prelievo dell'utenza nei principali posteggi che però dovrà essere attentamente valutata considerando gli effetti e, in caso di riscontro positivo delle valutazioni svolte, decisa di concerto anche con le altre Amministrazioni Comunali interessate.

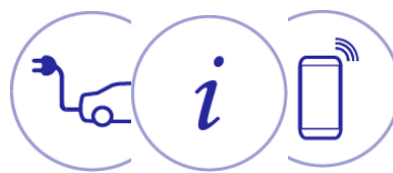
Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA



OSSERVAZIONE

N° 818

Proponente

COTABO

Contenuto sintetico

Potenziare offerta taxi Comuni di area vasta (9 Comuni):

rimodulare attuazione delibere di giunta in merito a assegnazione nuove licenze per favorire installazioni di punti di ricarica sia per taxi che per privati su Comuni esterni rivedere accordi licenze territoriali 2008 svincolando presidio dopo le ore 17.00 per garantire 9 vetture in più ogni giorno su Bologna.

Deduzioni

Relativamente ai proventi a seguito del rilascio delle nuove licenze, si informa che sono destinati per legge nella misura del 20% esclusivamente ad interventi per il miglioramento del servizio taxi da effettuarsi solo nei territori dei Comuni facenti parte dell'Area Sovracomunale Taxi regolata da apposita convenzione e relativo regolamento (Anzola dell'Emilia, Bologna, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Ozzano Emilia, Pianoro, Sasso Marconi, Zola Predosa). Infine, non si esclude a priori la possibilità di una revisione degli accordi infraprocedimentali delle licenze residenziali che consenta lo svincolo dal presidio dopo le ore 17 e, inoltre, la possibilità di prelievo dell'utenza nei principali posteggi che però dovrà essere attentamente valutata considerando gli effetti e, in caso di riscontro positivo delle valutazioni svolte, decisa di concerto anche con le altre Amministrazione Comunali interessate.

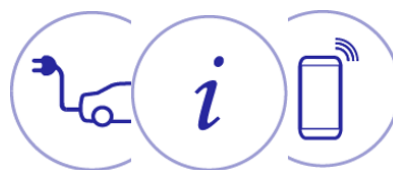
Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA



OSSERVAZIONE

N° 819

Proponente

PG 15582

Contenuto sintetico

Potenziare offerta taxi Comuni di area vasta (9 Comuni):

rimodulare attuazione delibere di giunta in merito a assegnazione nuove licenze per favorire installazioni di punti di ricarica sia per taxi che per privati su Comuni esterni rivedere accordi licenze territoriali 2008 svincolando presidio dopo le ore 17.00 per garantire 9 vetture in più ogni giorno su Bologna.

Deduzioni

Relativamente ai proventi a seguito del rilascio delle nuove licenze, si informa che sono destinati per legge nella misura del 20% esclusivamente ad interventi per il miglioramento del servizio taxi da effettuarsi solo nei territori dei Comuni facenti parte dell'Area Sovracomunale Taxi regolata da apposita convenzione e relativo regolamento (Anzola dell'Emilia, Bologna, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Ozzano Emilia, Pianoro, Sasso Marconi, Zola Predosa). Infine, non si esclude a priori la possibilità di una revisione degli accordi infraprocedimentali delle licenze residenziali che consenta lo svincolo dal presidio dopo le ore 17 e, inoltre, la possibilità di prelievo dell'utenza nei principali posteggi che però dovrà essere attentamente valutata considerando gli effetti e, in caso di riscontro positivo delle valutazioni svolte, decisa di concerto anche con le altre Amministrazione Comunali interessate.

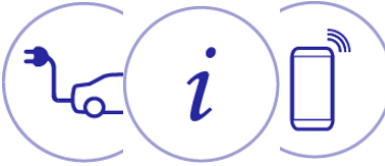
Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

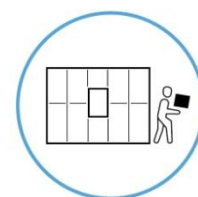
SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 820	Proponente	ASCOM TAXI
Contenuto sintetico			
<p>Potenziare offerta taxi Comuni di area vasta (9 Comuni): assegnazione nuove licenze per favorire installazioni di punti di ricarica sia per taxi che per privati su Comuni esterni.</p>			
Deduzioni			
<p>Relativamente ai proventi a seguito del rilascio delle nuove licenze, si informa che sono destinati per legge nella misura del 20% esclusivamente ad interventi per il miglioramento del servizio taxi da effettuarsi solo nei territori dei Comuni facenti parte dell'Area Sovracomunale Taxi regolata da apposita convenzione e relativo regolamento (Anzola dell'Emilia, Bologna, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Ozzano Emilia, Pianoro, Sasso Marconi, Zola Predosa).</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 8 - MOBILITA' INNOVATIVA			
OSSERVAZIONE	N° 821	Proponente	CONFARTIGIANATO IMPRESE BO E IMOLA
Contenuto sintetico			
<p>Potenziare offerta taxi Comuni di area vasta rimodulare attuazione delibere di giunta in merito a licenze per favorire installazioni sia per taxi che per privati su Comuni esterni rivedere accordi licenze territoriali 2008.</p>			
Deduzioni			
<p>Relativamente ai proventi a seguito del rilascio delle nuove licenze, si informa che sono destinati per legge nella misura del 20% esclusivamente ad interventi per il miglioramento del servizio taxi da effettuarsi solo nei territori dei Comuni facenti parte dell'Area Sovracomunale Taxi regolata da apposita convenzione e relativo regolamento (Anzola dell'Emilia, Bologna, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Ozzano Emilia, Pianoro, Sasso Marconi, Zola Predosa).</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

9 LOGISTICA – PULS

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 822	Proponente	PERICUS IMMOBILIARE SRL
Contenuto sintetico			
Richiesta inserimento dell'insediamento del Postrino come nuovo insediamento logistico perché rispondente ai criteri del PUMS, raggiungibile per addetti e per merci.			
Deduzioni			
<p>La richiesta non può essere accolta in quanto le funzioni di logistica industriale sono state localizzate dal Piano, oltre che ad Interporto, nei quattro ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale con potenzialità di sviluppo (come definiti dal PTCP vigente) in diretta corrispondenza dei caselli autostradali. Infatti, gli ambiti selezionati sono stati scelti sulla base di una precisa logica funzionale, di accessibilità e sostenibilità, al fine di garantire il minor impatto ambientale e trasportistico delle diverse funzioni di logistica, privilegiando anche localizzazioni che consentano l'accessibilità degli addetti al sistema ferroviario regionale per il raggiungimento del posto di lavoro mediante sistemi di mobilità sostenibile. L'insediamento del Postrino, pur rientrando tra gli ambiti suddetti suscettibili di sviluppo per funzioni miste, non si trova ad una distanza adeguatamente ravvicinata al casello autostradale che possa favorire il trasporto merci su gomma senza interferenze con la viabilità in adduzione a tale area produttiva. Il criterio di selezione degli ambiti verrà comunque meglio esplicitato nella relazione di Piano - Parte B.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.2			
inserimento nuova figura 4.3			
sostituzione figura 4.4			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS



OSSERVAZIONE

N° 823

Proponente

PG 15328

Contenuto sintetico

Inserimento Area Industriale Beni Comunali in Comune di Crevalcore in quanto ha anche un collegamento con la ferrovia.

Deduzioni

La richiesta non può essere accolta in quanto le funzioni di logistica industriale sono state localizzate dal Piano, oltre che ad Interporto, nei quattro ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale con potenzialità di sviluppo (come definiti dal PTCP vigente) in diretta corrispondenza dei caselli autostradali. Infatti, gli ambiti selezionati sono stati scelti sulla base di una precisa logica funzionale, di accessibilità e sostenibilità, al fine di garantire il minor impatto ambientale e trasportistico delle diverse funzioni di logistica, privilegiando anche localizzazioni che consentano l'accessibilità degli addetti al sistema ferroviario regionale per il raggiungimento del posto di lavoro mediante sistemi di mobilità sostenibile. L'insediamento del Postrino, pur rientrando tra gli ambiti suddetti suscettibili di sviluppo per funzioni miste, non si trova ad una distanza adeguatamente ravvicinata al casello autostradale che possa favorire il trasporto merci su gomma senza interferenze con la viabilità in adduzione a tale area produttiva. Il criterio di selezione degli ambiti verrà comunque meglio esplicitato nelle relazione di Piano - Parte B.

Accoglimento

NON ACCOLTA

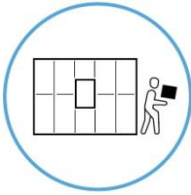
Modifica eventuale al Piano

Integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.2

inserimento nuova figura 4.3

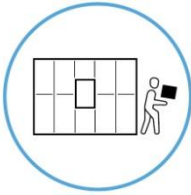
sostituzione figura 4.4

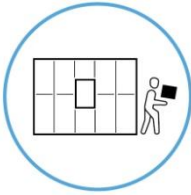
SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 824	Proponente	P3-AGRESTE SRL
Contenuto sintetico			
Inserire tra gli ambiti Tavernelle.			
Deduzioni			
<p>La richiesta non può essere accolta in quanto le funzioni di logistica industriale sono state localizzate dal Piano, oltre che ad Interporto, nei quattro ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale con potenzialità di sviluppo (come definiti dal PTCP vigente) in diretta corrispondenza dei caselli autostradali. L'area produttiva di Tavernelle peraltro rientra tra gli ambiti produttivi consolidati. Tuttavia, le attività di logistica vengono concesse limitatamente a quanto definito nell'accordo territoriale vigente. Il criterio di selezione degli ambiti verrà comunque meglio esplicitato nella relazione di Piano - Parte B.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.2</p> <p>inserimento nuova figura 4.3</p> <p>sostituzione figura 4.4</p>			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 825	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI BOLOGNESE) SALA
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede che il PULS espliciti la possibilità di prevedere (e confermare) attività di logistica anche per l'ambito produttivo "Tavernelle" di cui all'Accordo territoriale per gli ambiti produttivi sovracomunali dell'associazione Terred'acqua approvato con DCC n. 45 del 8/06/2005 (Fase I e Fase II dell'Accordo). Tale richiesta è motivata, da un lato, dalla necessità di consolidare e implementare previsioni già programmate e, dall'altro, con riferimento all'Atto di indirizzo di cui alla DCC n. 47 del 20/12/2018 (approvato ai sensi dell'art. 4 della LR 24/2017) nell'ambito del quale è stata presentata apposita manifestazione di interesse da parte di operatore privato per l'attuazione, con funzioni logistiche, dell'ambito produttivo (APR. SB_II – II fase dell'Accordo territoriale) con apposito studio viabilistico finalizzato a dimostrare la sostenibilità della proposta con riferimento alle infrastrutture esistenti.</p>			
Deduzioni			
<p>La richiesta non può essere accolta in quanto le funzioni di logistica industriale sono state localizzate dal Piano, oltre che ad Interporto, nei quattro ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale con potenzialità di sviluppo (come definiti dal PTCP vigente) in diretta corrispondenza dei caselli autostradali. L'area produttiva di Tavernelle peraltro rientra tra gli ambiti produttivi consolidati. Tuttavia, le attività di logistica vengono concesse limitatamente a quanto definito nell'accordo territoriale vigente. Il criterio di selezione degli ambiti verrà comunque meglio esplicitato nella relazione di Piano - Parte B.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.2 inserimento nuova figura 4.3 sostituzione figura 4.4</p>			

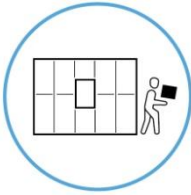
SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 826	Proponente	CEDRO SRL²
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede la localizzazione di un nuovo insediamento logistico con superficie maggiore di 5.000/10.000mq nell'ambito di Via Lunga e quindi di assimilare l'ambito sovracomunale consolidato di Via Lunga all'ambito del Martignone in quanto con caratteristiche analoghe (prossimità casello Valsamoggia e Nuova Bazzanese e vicinanza stazione ferroviaria Via Lunga per TPL addetti).</p>			
Deduzioni			
<p>La richiesta non può essere accolta in quanto le funzioni di logistica industriale sono state localizzate dal Piano, oltre che ad Interporto, nei quattro ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale con potenzialità di sviluppo (come definiti dal PTCP vigente) in diretta corrispondenza dei caselli autostradali. L'area produttiva di Via Lunga, pur essendo relativamente vicina al casello di Valsamoggia e alla linea S2A del SFM, rientra tra gli ambiti produttivi consolidati non suscettibili di sviluppo per altre funzioni e non risulta dunque assimilabile alla zona industriale del Martignone, che invece ha un'accessibilità più diretta, quasi dedicata, al casello di Valsamoggia. Il criterio di selezione degli ambiti verrà comunque meglio esplicitato nella relazione di Piano - Parte B.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.2 inserimento nuova figura 4.3. sostituzione figura 4.4</p>			

² Errore materiale indicazione proponente

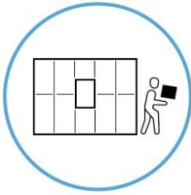
SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 827	Proponente	INTERPORTO
Contenuto sintetico			
Togliere Altedo e Martignone tra gli ambiti in quanto non serviti da collegamenti ferroviari che permettano l'intermodalità ferroviaria delle merci.			
Deduzioni			
<p>La richiesta non può essere accolta in quanto le funzioni di logistica industriale sono state localizzate dal Piano, oltre che ad Interporto, nei quattro ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale con potenzialità di sviluppo (come definiti dal PTCP vigente) in diretta corrispondenza dei caselli autostradali. Infatti gli ambiti selezionati sono stati scelti sulla base di una precisa logica funzionale, di accessibilità e sostenibilità, al fine di garantire il minor impatto ambientale e trasportistico delle diverse funzioni di logistica su gomma, privilegiando anche localizzazioni adiacenti al sistema ferroviario regionale non tanto per l'interscambio ferroviario con le merci, bensì per favorire l'accessibilità degli addetti nel raggiungimento del posto di lavoro mediante sistemi di mobilità sostenibile. L'intermodalità ferroviaria delle merci viene rilanciata dal Piano nell'ambito di Interporto quale hub logistico per eccellenza, mediante la definizione degli interventi per il suo miglioramento infrastrutturale e tecnologico (in particolare per quanto concerne il terminal) e per lo sviluppo di servizi logistico-ferroviari innovativi. Il criterio di selezione degli ambiti verrà comunque meglio esplicitato nella relazione di Piano, oltre a rafforzare e meglio evidenziare gli interventi di potenziamento e rifunzionalizzazione dedicati ad Interporto.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.1 e 4.2.</p> <p>inserimento nuova figura 4.3</p> <p>sostituzione figura 4.4</p>			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 828	Proponente	COMUNE DI SALA BOLOGNESE
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede che il PULS espliciti la possibilità di prevedere (e confermare) attività di logistica anche per l'ambito produttivo "Tavernelle" di cui all'Accordo territoriale per gli ambiti produttivi sovracomunali dell'associazione Terred'acqua approvato con DCC n. 45 del 8/06/2005 (Fase I e Fase II dell'Accordo). Tale richiesta è motivata, da un lato, dalla necessità di consolidare e implementare previsioni già programmate e, dall'altro, con riferimento all'Atto di indirizzo di cui alla DCC n. 47 del 20/12/2018 (approvato ai sensi dell'art. 4 della LR 24/2017) nell'ambito del quale è stata presentata apposita manifestazione di interesse da parte di operatore privato per l'attuazione, con funzioni logistiche, dell'ambito produttivo (APR. SB_II – II fase dell'Accordo territoriale) con apposito studio viabilistico finalizzato a dimostrare la sostenibilità della proposta con riferimento alle infrastrutture esistenti.</p>			
Deduzioni			
<p>La richiesta non può essere accolta in quanto le funzioni di logistica industriale sono state localizzate dal Piano, oltre che ad Interporto, nei quattro ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale con potenzialità di sviluppo (come definiti dal PTCP vigente) in diretta corrispondenza dei caselli autostradali. L'area produttiva di Tavernelle peraltro rientra tra gli ambiti produttivi consolidati. Tuttavia, le attività di logistica vengono concesse limitatamente a quanto definito nell'accordo territoriale vigente. Il criterio di selezione degli ambiti verrà comunque meglio esplicitato nella relazione di Piano - Parte B.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.2 inserimento nuova figura 4.3 sostituzione figura 4.4</p>			

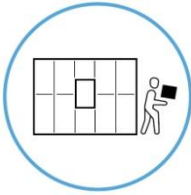
SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 829	Proponente	PG 15607
Contenuto sintetico			
Noleggio Cargo Bike.			
Deduzioni			
<p>La ciclogistica risulta ormai tra le best-practices a livello internazionale per la distribuzione urbana delle merci nei centri urbani. Senz'altro l'impiego di cargo-bikes richiede, come previsto dal PULS, comporta nuovi modelli di business non più tradizionali che consentono di ottimizzare i costi e razionalizzare il servizio, tra cui anche il noleggio.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 830	Proponente	PG 15640
Contenuto sintetico			
Utilizzo della rete tramviaria anche per il trasporto merci e rifiuti.			
Deduzioni			
La rete tranviaria è stata dimensionata sulla domanda di mobilità delle persone e non delle merci per cui si intende prioritariamente soddisfare con la sua implementazione lo spostamento quotidiano e erratico di cittadini e city users.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 831	Proponente	PG 15640
Contenuto sintetico			
Promuovere l'interscambio tram/treno merci.			
Deduzioni			
La rete tranviaria è stata dimensionata sulla domanda di mobilità delle persone e non delle merci per cui si intende prioritariamente soddisfare con la sua implementazione lo spostamento quotidiano e erratico di cittadini e city users.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

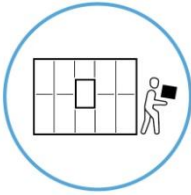
SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 832	Proponente	FEDERMETANO
Contenuto sintetico			
<p>Parte B – Mobilità delle Merci – 3.4 Centri di consolidamento urbano</p> <p>Proponiamo di specificare che per i centri di consolidamento urbano (CCU) e dunque per la distribuzione urbana delle merci è consentito l'utilizzo anche di mezzi a metano.</p>			
Deduzioni			
L'osservazione è accoglibile solo per quanto concerne il breve termine o comunque seconda la progressione di regolamentazione degli accessi definita nella tabella 3-1.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 833	Proponente	INTERPORTO
Contenuto sintetico			
<p>Riutilizzo aree ferroviarie nodo bolognese per progetti di city logistic per la distribuzione dell'ultimo miglio, a partire da San Donato anche come occasione di un più ampio progetto di rigenerazione urbana.</p>			
Deduzioni			
<p>L'intervento richiesto è previsto dal PULS a partire da San Donato, proposta condivisa anche mediante un tavolo con RFI. Altre aree sono state ritenute meno favorevoli sia a livello trasportistico che logistico. Tuttavia, si rimanda alla fase di attuazione per i necessari studi di approfondimento e per la progettazione di dettaglio.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

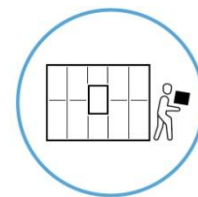
SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 834	Proponente	INTERPORTO
Contenuto sintetico			
<p>Politiche di localizzazione insediamenti logistici che individuino altre aree dedicate alla logistica purché concepite e realizzate secondo logiche manageriali simili a quelle adottate da Interporto Bologna spa.</p>			
Deduzioni			
<p>Gli ambiti selezionati sono stati scelti sulla base di una precisa logica funzionale, di accessibilità e sostenibilità, al fine di garantire il minor impatto ambientale e trasportistico delle diverse funzioni di logistica, privilegiando anche localizzazioni che consentano l'accessibilità degli addetti al sistema ferroviario regionale e al sistema di trasporto pubblico per il raggiungimento del posto di lavoro mediante sistemi di mobilità sostenibile. Tali vocazioni logistiche sono coerenti con gli obiettivi del PULS e le indicazioni del PTCP sugli ambiti produttivi sovracomunali. L'intermodalità ferroviaria delle merci viene rilanciata dal Piano nell'ambito di Interporto quale hub logistico per eccellenza, mediante la definizione degli interventi per il suo miglioramento infrastrutturale e tecnologico (in particolare per quanto concerne il terminal) e per lo sviluppo di servizi logistico-ferroviari innovativi. L'introduzione di logiche manageriali nella gestione e governance degli ambiti verrà discussa e valutata in fase di attuazione del Piano attraverso lo strumento di partecipazione della Freight Quality Partnership permanente di cui Interporto è tra i principali interlocutori.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 835	Proponente	SFM ULTIMA CHIAMATA
Contenuto sintetico			
Potenziare infrastrutture (ferro) interporto.			
Deduzioni			
La richiesta di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie di Interporto viene accolta e già contenuta tra le azioni individuate dal Piano, in quanto prioritaria per un efficiente funzionamento di tale hub logistico mirato a rafforzare la sua funzione intermodale per lo spostamento di merci su ferro. Si ritiene utile meglio esplicitare tale strategia nel testo della relazione di Piano (paragrafo 4.1), rafforzando il ruolo di Interporto e aggiornando lo stato dei servizi attuali erogati per il trasporto merci.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.1			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 836	Proponente	INTERPORTO
Contenuto sintetico			
Potenziamento infrastruttura terminalistica.			
Deduzioni			
<p>La richiesta di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria terminalistica di Interporto viene accolta e già contenuta tra le azioni individuate dal Piano in linea con il Piano di Sviluppo di RFI, in quanto prioritaria per un efficiente funzionamento di tale hub logistico e mirata a rafforzare la sua funzione intermodale per lo spostamento di merci su ferro. Si specificherà meglio nel testo della relazione di Piano (paragrafo 4.1), come il potenziamento del terminal ferroviario, vada inteso sia lato infrastruttura e che lato dotazioni, anche in adeguamento agli standard europei.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.1			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 837	Proponente	ANCE
Contenuto sintetico			
<p>Si propone di chiarire che i limiti posti dal PTCP agli insediamenti di logistica non valgono per gli insediamenti di logistica industriale e per la logistica specializzata collegata ad operatori di commercio elettronico (tipo Amazon).</p>			
Deduzioni			
<p>La possibilità di insediamento di attività logistiche superiori ai 10.000 mq di superficie fondiaria in ambiti produttivi sovracomunali di sviluppo viene normata dal PTCP (art. 12.11, indirizzo al comma 3) prevedendo che tali attività vengano insediate preferibilmente nelle piattaforme esistenti adeguatamente infrastrutturate (Interporto, scalo merci di Imola, CAAB per settore agroalimentare, Centergross per settore abbigliamento e Aeroporto). Il PUMS ammette possibilità più estese di localizzazione per le funzioni di logistica industriale, individuando quattro ambiti in diretta corrispondenza dei caselli autostradali (Martignone nei comuni di Valsamoggia e Anzola dell'Emilia, S. Carlo nei comuni di Castel San Pietro e Castel Guelfo, Imola e Altedo nei comuni di Malalbergo, San Pietro in Casale e Bentivoglio). Si può asserire dunque che il PUMS, supera l'impostazione del PTCP, in quanto esso dava un'indicazione di localizzazione preferenziale e non esclusiva, che quindi nel PUMS viene meglio articolata. In tal senso è lecita una interpretazione non più restrittiva degli indirizzi del PTCP, pertanto si sottolineerà nella relazione di Piano che le indicazioni del PULS specificano e integrano l'articolo 12.11 "Indirizzi per la logistica" del PTCP.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 4.2:</p> <p>Si può asserire dunque che il PUMS, supera l'impostazione del PTCP, in quanto quest'ultimo dava un'indicazione di localizzazione preferenziale e non esclusiva, che quindi nel PUMS viene meglio articolata, ammettendo possibilità più estese. In tal senso è lecita una interpretazione non più restrittiva degli indirizzi del PTCP e pertanto le indicazioni del presente PULS specificano e integrano l'articolo 12.11 "Indirizzi per la logistica" del PTCP.</p>			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS



OSSERVAZIONE	N° 838	Proponente	P3-AGRESTE SRL
---------------------	---------------	-------------------	-----------------------

Contenuto sintetico

Inserire disposizione normativa atta a garantire l'adeguamento, in via dinamica e automatica, degli strumenti di programmazione territoriale antecedenti l'entrata in vigore del nuovo PUMS e con esso eventualmente contrastanti.

Deduzioni

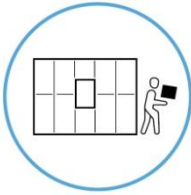
La possibilità di insediamento di attività logistiche superiori ai 10.000 mq di superficie fondiaria in ambiti produttivi sovracomunali di sviluppo viene normata dal PTCP (art. 12.11, indirizzo al comma 3) prevedendo che tali attività vengano insediate preferibilmente nelle piattaforme esistenti adeguatamente infrastrutturate (Interporto, scalo merci di Imola, CAAB per settore agroalimentare, Centergross per settore abbigliamento e Aeroporto). Il PUMS ammette possibilità più estese di localizzazione per le funzioni di logistica industriale, individuando quattro ambiti in diretta corrispondenza dei caselli autostradali (Martignone nei comuni di Valsamoggia e Anzola dell'Emilia, S. Carlo nei comuni di Castel San Pietro e Castel Guelfo, Imola e Altedo nei comuni di Malalbergo, San Pietro in Casale e Bentivoglio). Si può asserire dunque che il PUMS, supera l'impostazione del PTCP, in quanto esso dava un'indicazione di localizzazione preferenziale e non esclusiva, che quindi nel PUMS viene meglio articolata. In tal senso è lecita una interpretazione non più restrittiva degli indirizzi del PTCP, pertanto si sottolineerà nella relazione di Piano che le indicazioni del PULS specificano e integrano l'articolo 12.11 "Indirizzi per la logistica" del PTCP.

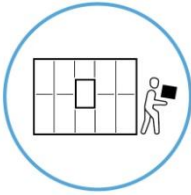
Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 4.2:

Si può asserire dunque che il PUMS, supera l'impostazione del PTCP, in quanto quest'ultimo dava un'indicazione di localizzazione preferenziale e non esclusiva, che quindi nel PUMS viene meglio articolata, ammettendo possibilità più estese. In tal senso è lecita una interpretazione non più restrittiva degli indirizzi del PTCP e pertanto le indicazioni del presente PULS specificano e integrano l'articolo 12.11 "Indirizzi per la logistica" del PTCP.

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 839	Proponente	PG 15205
Contenuto sintetico			
<p>Precisare come si possa raggiungere l'obiettivo di +135% merci su rotaia mediante il potenziamento scalo INTERPORTO e adeguamento linee (es. Bologna-Prato).</p>			
Deduzioni			
<p>Il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie di Interporto, contenuto tra le azioni individuate dal Piano, è considerato assolutamente prioritario per un efficiente funzionamento di tale hub logistico mirato a rafforzare la sua funzione intermodale per lo spostamento di merci su ferro a livello regionale e nazionale. Si ritiene quindi utile meglio esplicitare tale strategia nel testo della relazione di Piano (paragrafo 4.1) anche per chiarire meglio l'efficacia di tale misura e quindi l'allineamento con il target individuato dal PULS per lo spostamento di merci su rotaia quale risultato atteso. Tuttavia, si rimanda al Piano di Sviluppo di RFI e a strumenti programmatici propri della fase di attuazione la valutazione di adeguare le linee ferroviarie presenti sul territorio per lo spostamento merci, anche a seguito dei risultati raggiunti con l'infrastrutturazione di Interporto e l'implementazione dei servizi innovativi previsti.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.1</p>			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 840	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Proponiamo che i target di riduzione delle emissioni imputabili al traffico delle merci così come della congestione sul traffico urbano abbiano obiettivi più coraggiosi o in linea con gli obiettivi di riduzione generale di emissioni e congestione, sia previsti dal presente piano, dal -15% al -50%, obiettivo del tutto realistico da raggiungersi nell'arco dei 10 anni previsti, con tutte le politiche previste di creazione di spazi logistici di prossimità con incentivazione dell'uso di ciclogistica a impatto emissioni 0 e impatto di congestione minimo.</p>			
Deduzioni			
<p>Si specifica che i target presi come riferimento si riferiscono all'intero territorio della CM e non ai centri storici dei principali Comuni per i quali è prevista una maggiore percentuale di riduzione delle emissioni inquinanti. Per Bologna ad esempio è prevista la riduzione delle emissioni pari al 100% nell'area del centro storico, grazie al graduale inasprimento delle regole di accesso dei veicoli merci a combustione. Per quanto riguarda invece il territorio della CM, sono stati proposti schemi di trasporto che razionalizzano le percorrenze ma si deve considerare che ci sarà sempre una quota di traffico di attraversamento e di origine/destinazione di lunga percorrenza impossibile da convertire sul treno.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 841	Proponente	ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE
Contenuto sintetico			
Nuova forma consortile nel centro storico tra tutti i soggetti interessati ai bisogni e servizi.			
Deduzioni			
Il contributo offerto non è di competenza del livello strategico del PUMS che tuttavia nell'ambito delle attività della Freight Quality Permanente favorisce la partecipazione sulle tematiche legate alla logistica tra autorità e stakeholder. Tale misura può favorire anche forme di consorzio.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 842	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Riprendere dialogo con associazioni di categoria per analizzare esigenze, sviluppo tecnologico, opportunità di sostenibilità, in quanto la logistica rappresenta una leva di sviluppo per l'economia sul territorio.			
Deduzioni			
L'osservazione è accolta ed è previsto dal PULS nell'ambito delle attività della Freight Quality Partnership permanente.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 843	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Convocare un Tavolo Merci dedicato per giungere ad accordo sulle fasce orarie specifiche per la consegna merci con le Associazioni di Categoria.			
Deduzioni			
L'osservazione è accolta ed è previsto dal PULS nell'ambito delle attività della Freight Quality Partnership permanente.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

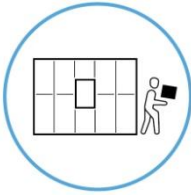
SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 844	Proponente	ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE
Contenuto sintetico			
Aree di sosta che tengano conto di consegne notturne e APP per conoscere la disponibilità.			
Deduzioni			
L'osservazione individua un'azione già sostanzialmente prevista dal Piano quale la sperimentazione di consegne notturne anche in area urbana, a cui potrebbe essere associata anche una app dedicata per valutare la disponibilità delle aree di carico/scarico che si rimanda al livello di dettaglio proprio della fase di attuazione, anche a seguito dei risultati raggiunti con le misure di regolamentazione.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 845	Proponente	ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE
Contenuto sintetico			
Deroghe ai limiti legati alla natura dei mezzi.			
Deduzioni			
L'osservazione non può essere accolta in quanto la regolamentazione degli accessi per la distribuzione delle merci si basa sulla classe ambientale dei veicoli anche in allineamento con la progressione delle restrizioni previste dal PAIR.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

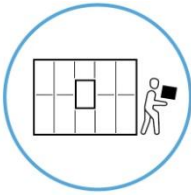
SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 846	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Proponiamo e chiediamo infine di trattare a parte l'area "T", prevedendo una restrizione molto più forte di quella ipotizzata, considerata anche la possibilità di raggiungere facilmente dalle vie laterali i recapiti commerciali posti nelle tre strade.</p>			
Deduzioni			
<p>La proposta è in linea con la strategia di regolamentazione degli accessi nel Centro Storico. L'ulteriore restrizione per l'area T verrà valutata in fase di attuazione sulla base dei progressivi risultati raggiunti anche rispetto alla realizzazione della Linea Rossa del tram e della rete tranviaria nel suo complesso.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 847	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Non si condivide scelta solo elettrico al 2030, in quanto mancano ancora dati certi sullo sviluppo tecnologico, diffusione e costi.			
Deduzioni			
L'osservazione non è coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione della distribuzione urbana delle merci proprie del PULS, sui quali si fondano le misure di regolazione e premialità che favoriscono mezzi a zero emissioni accesso ai centri, tra cui mezzi elettrici e cargobikes. I risultati della regolamentazione degli accessi verranno monitorati in fase di attuazione ed implementati sulla base dello sviluppo dell'innovazione tecnologica.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 848	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Non si condivide scelta di escludere Euro 6 diesel al 2025 (anche da ZTL speciali e Aree Pedonali).			
Deduzioni			
L'osservazione è accolta e verrà permessa la circolazione agli Euro 6 diesel al 2025 durante la fascia di morbida ristretta. Si specifica che le limitazioni di accesso alla ZTL dovranno comunque seguire la progressione dettata dalle indicazioni del PAIR sulla classe ambientale.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica Tabella 3.1 inserendo nel 2025 per i veicoli merci a diesel/benzina la possibilità per gli euro 6 e classi superiori di muoversi in ZTL nella fascia di morbida e nelle ZTL speciali e AP nella morbida ristretta.			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 849	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Proponiamo e chiediamo che la fascia morbida sia limitata al massimo a 6 ore diurne giornaliere, da individuarsi nel corso della giornata in accordo con gli operatori, a e 4 ore diurne la fascia morbida ristretta, al fine di attuare un vero cambiamento nelle politiche di organizzazione della consegna merci.</p>			
Deduzioni			
<p>Il contributo offerto rafforza la politica di regolamentazione degli accessi delle merci prevista nel Piano e verrà portata alla discussione in fase di attuazione del piano nell'ambito delle attività proprie della Freight Quality Partnership permanente (Tavolo merci). La regolamentazione delle merci dovrà comunque essere coerente con le modalità generali di accesso alla ZTL.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Eliminazione Figura 3.3</p> <p>Modifica testo paragrafo 3.1 come segue:</p> <p>La dicitura H24 consente infatti l'accesso durante l'intera giornata, "morbida" impone il divieto di accesso nelle fasce orarie di picco massimo mentre "morbida ristretta" pone il divieto di accesso in tutte le fasce orarie di picco. La definizione delle fasce orarie di morbida e morbida ristretta dovrà essere individuata in fase di attuazione del PUMS nell'ambito delle attività di competenza della FQP permanente, partendo dalle restrizioni vigenti e sulla base dell'avanzamento del ricambio veicolare in atto e tenendo conto che l'attuazione dovrà avvenire con gradualità anche tramite sperimentazioni già a partire dal 2020, senza comunque pregiudicare gli obiettivi dell'intervento.</p>			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 850	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Proponiamo e chiediamo in ogni caso di modificare le nuove fasce orarie proposte dal piano per gli accessi in “ZTL speciali” e in “Aree pedonali” in modo che in nessuna delle fasi temporali e categorie emissive previste risultino più ampie di quelle attualmente vigenti.</p>			
Deduzioni			
<p>La proposta di allineamento delle modalità di regolamentazione a partire dalla situazione attuale è assolutamente pertinente. Tuttavia, si rimanda alla fase di attuazione vista la specificità della proposta.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Eliminazione Figura 3.3</p> <p>Modifica testo paragrafo 3.1 come segue:</p> <p>La dicitura H24 consente infatti l'accesso durante l'intera giornata, “morbida” impone il divieto di accesso nelle fasce orarie di picco massimo mentre “morbida ristretta” pone il divieto di accesso in tutte le fasce orarie di picco. La definizione delle fasce orarie di morbida e morbida ristretta dovrà essere individuata in fase di attuazione del PUMS nell'ambito delle attività di competenza della FQP permanente, partendo dalle restrizioni vigenti e sulla base dell'avanzamento del ricambio veicolare in atto e tenendo conto che l'attuazione dovrà avvenire con gradualità anche tramite sperimentazioni già a partire dal 2020, senza comunque pregiudicare gli obiettivi dell'intervento.</p>			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 851	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Studiare con attenzione ed estrema cautela fasce orarie di consegna merci e relative restrizioni, tenendo conto ricambio mezzi che le aziende stanno già portando avanti.			
Deduzioni			
Il contributo offerto è in linea con la strategia già contenuta nel Piano di progressiva introduzione di restrizioni nell'accesso alla ZTL fondata anche sul ricambio del parco veicolare in atto. Si rimanda alla fase di attuazione e monitoraggio del Piano la validazione delle fasce orarie e relative restrizioni messe in campo, anche mediante la partecipazione nell'ambito della Freight Quality Partnership.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Eliminazione Figura 3.3			
Modifica testo paragrafo 3.1 come segue:			
La dicitura H24 consente infatti l'accesso durante l'intera giornata, "morbida" impone il divieto di accesso nelle fasce orarie di picco massimo mentre "morbida ristretta" pone il divieto di accesso in tutte le fasce orarie di picco. La definizione delle fasce orarie di morbida e morbida ristretta dovrà essere individuata in fase di attuazione del PUMS nell'ambito delle attività di competenza della FQP permanente, partendo dalle restrizioni vigenti e sulla base dell'avanzamento del ricambio veicolare in atto e tenendo conto che l'attuazione dovrà avvenire con gradualità anche tramite sperimentazioni già a partire dal 2020, senza comunque pregiudicare gli obiettivi dell'intervento.			


SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 852	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Non puntare solo su miglioramento condizioni ambientali di esercizio dei servizi logistici, ma anche nella ricerca di più adeguati livelli di efficienza ed economicità dei servizi resi dagli operatori.			
Deduzioni			
La questione sembra orientata al mercato e difficilmente controllabile da un piano.			
Accoglimento	NON PERTINENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 853	Proponente	PG 6862
Contenuto sintetico			
Regolamentazione dell'artigianato di servizio ormai mobile su furgoncini (officina/deposito ecc.) che utilizzano le sedi stradali.			
Deduzioni			
L'osservazione si accoglie parzialmente in quanto lo schema dei permessi è già abbastanza articolato per accogliere i servizi di artigianato. Inoltre, il PULS prevede anche l'istituzione di spazi di logistica urbani nei quali eventualmente consentire tali utilizzazioni.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 854	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Si manifestano dubbi su rottura di carico negli SLP e proseguimento con cargo-bikes.			
Deduzioni			
La ciclogistica risulta ormai tra le best-practices a livello internazionale per la distribuzione urbana delle merci nei centri urbani. Senz'altro l'impiego di cargo-bikes, come previsto dal PULS, comporta nuovi modelli di business non più tradizionali che consentono di ottimizzare i costi e razionalizzare il servizio.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS			
OSSERVAZIONE	N° 855	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Per la reale valorizzazione dell'utilizzo degli spazi logistici di prossimità occorre prevedere una disincentivazione reale tramite progressivo divieto di utilizzo di mezzi di carico/scarico merci conto proprio se non utilizzati al massimo della loro efficienza.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è accolta in quanto prevista dal PULS con la regolamentazione incrementale degli accessi per la distribuzione urbana delle merci sulla base della classe ambientale; tale azione dovrebbe incidere anche sull'efficientamento e la razionalizzazione delle operazioni di carico/scarico in coordinamento che le altre misure previste per la distribuzione urbana delle merci.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

10 PIANIFICAZIONE URBANISTICA

SEZIONE 10 - PIANIFICAZIONE URBANISTICA		 PUMS BOLOGNA METROPOLITANA	
OSSERVAZIONE	N° 856	Proponente	PG 5804
Contenuto sintetico			
Negozi per la mobilità sostenibile.			
Deduzioni			
Il contributo offerto non è pertinente in quanto la pianificazione del PUMS non entra nel merito dell'apertura di esercizi commerciali.			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 10 - PIANIFICAZIONE URBANISTICA**OSSERVAZIONE****N° 857****Proponente****PG 5804****Contenuto sintetico**

Tutela del suolo e delle aree naturali.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS ed è già contenuta nel Piano (cfr. paragrafo 2.3) che orienta la pianificazione territoriale verso l'azzeramento della dispersione insediativa in ambito rurale.

Accoglimento**ACCOLTA****Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

SEZIONE 10 - PIANIFICAZIONE URBANISTICA**OSSERVAZIONE****N° 858****Proponente****PG 5804****Contenuto sintetico**

Localizzazione dei servizi (ospedali) in luoghi facilmente raggiungibili. Perseguire i principi della comunità centriche (servizi prioritari raggiungibili a piedi o entro un certo raggio) - tutelare aree fragili ai confini comunali.

Deduzioni

Le tematiche evidenziate sono centrali e vanno trattate anche ed in particolare nell'ambito dei PUG comunali e ancor prima nel redigendo Piano Territoriale Metropolitano, rispetto al quale il PUMS si configura come Piano di settore per la Mobilità. Si sottolinea che il PUMS adottato da già un preciso orientamento alla pianificazione territoriale al fine di contrastare la dispersione insediativa e a prevedere nuovi insediamenti solo laddove presenti servizi adeguati alla mobilità sostenibile, oltre a promuovere la rigenerazione urbana. In particolare, il PUMS assume la maglia del SFM come riferimento fondante per le politiche territoriali e urbanistiche di sviluppo e rigenerazione degli insediamenti, insieme alla rete del Biciplan metropolitano. Si ritiene accolta l'osservazione i cui principi sono già contenuti nel Piano, tuttavia si ritiene utile sottolineare nel documento, anche in allineamento agli indirizzi strategici del PSM 2.0, la coerenza dello sviluppo del sistema ospedaliero-sanitario con il sistema di mobilità sostenibile pianificato dal PUMS.

Accoglimento**ACCOLTA****Modifica eventuale al Piano**

Modifica paragrafo 2.3.2

Particolare attenzione va data allo sviluppo del sistema scolastico, del sistema ospedaliero e dell'assistenza sanitaria territoriale che dovrà essere coerente con il sistema di mobilità sostenibile individuato dal PUMS.

SEZIONE 10 - PIANIFICAZIONE URBANISTICA



OSSERVAZIONE	N° 859	Proponente	A.MO BOLOGNA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Motivare idea rinunciataria della pianificazione territoriale e favorire una presa di posizione politica che ribadisca la competenza esclusiva delle amministrazioni locali sulla pianificazione territoriale, che non può e non deve ammettere “episodi non pianificabili né programmabili”.

Deduzioni

La richiesta viene parzialmente accolta in quanto gli orientamenti del PUMS nei confronti della pianificazione territoriale, diversamente da quanto osservato, stabiliscono dei criteri di localizzazione per i nuovi insediamenti strettamente legati agli interventi di mobilità sostenibile indicati come "requisiti di sostenibilità", secondo un approccio integrato tra sviluppo urbanistico e infrastrutturale per il quale le scelte urbanistiche e quelle della mobilità saranno coerenti e integrate per migliorare la qualità urbana e la vivibilità delle città. Si ritiene utile rafforzare nel testo del documento di Piano e meglio esplicitare tali requisiti e la loro funzione, anche in estensione all'approccio del PTCP. Tuttavia, non si può accogliere l'indicazione relativa all'esclusiva competenza dei Comuni sulla pianificazione territoriale che verrà delineata nel redigendo Piano Territoriale Metropolitano di cui il PUMS costituirà la componente sulla mobilità.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 2.1

Oggi a fronte di una domanda di sviluppo territoriale, caratterizzata da episodi non pianificati né programmati nel loro sorgere nel tempo e nello spazio, la risposta del PTCP in termini di governo del territorio non può più essere sufficiente, piuttosto va implementata la sua capacità di definizione di indirizzi e scelte territoriali coerenti con lo sviluppo sostenibile del sistema di mobilità e da una chiara individuazione e applicazione di requisiti di sostenibilità (in particolare quelli relativi all'accessibilità, al trasporto collettivo, alla mobilità attiva) anche al fine di gestire le singole istanze di sviluppo insediativo.


Modifica paragrafo 2.3

Si esplicita fin d'ora un aspetto essenziale: i “requisiti di sostenibilità” delle singole trasformazioni dovranno essere verificati in relazione alle condizioni “di fatto” in essere al momento della proposta, e

non a quelle prefigurate in uno scenario di prospettiva - ossia, per quanto riguarda la mobilità, in relazione alla rete infrastrutturale e al livello di servizi di trasporto in essere o, tutt'al più, in relazione ad investimenti già in corso o concordati con i soggetti coinvolti dai nuovi insediamenti, di cui siano stanziati le risorse e siano certi i tempi di realizzazione.

Modifica paragrafo 2.3.3

Come già evidenziato in precedenza, anche per questi casi è necessario rispettare la contiguità dell'art. 5 della L.R. 24/2017, cercando comunque di preferire una selezione di collocazione o ricollocazione in localizzazioni idonee verso cui convogliare le domande, come avveniva nel PTCP. La Città metropolitana e le amministrazioni comunali dovranno quindi perseguire il principio di sostenibilità verificando se esistono le condizioni per una strategia di trasferimento in località più idonee, o in seconda battuta definendo una griglia adeguata di criteri e condizioni di sostenibilità ed eventualmente una propria mappa di soluzioni preferenziali.


SEZIONE 10 - PIANIFICAZIONE URBANISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 860	Proponente	ANCE
Contenuto sintetico			
<p>Proporre che gli insediamenti residenziali e produttivi vengano programmati in previsione del futuro sviluppo del TPM e della rete stradale di servizio.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è accolta parzialmente in quanto fa riferimento in parte a contenuti già presenti nel documento; infatti il PUMS assume la maglia del SFM come riferimento fondante per le politiche territoriali e urbanistiche di sviluppo e rigenerazione degli insediamenti, insieme alla rete del Biciplan metropolitano, non sempre coincidenti con lo sviluppo della rete stradale di cui viene assunto nel Piano solo quanto già finanziato o programmato ma non nuove strade. Si ritiene utile rafforzare e meglio evidenziare nel testo del documento di Piano tale impostazione alla luce di quanto osservato.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 2.1</p> <p>Il PUMS, in applicazione della legge Del Rio, assegna alla pianificazione territoriale criteri di localizzazione per i nuovi insediamenti strettamente legati agli interventi di mobilità sostenibile, secondo un approccio integrato tra sviluppo urbanistico e infrastrutturale, per il quale le scelte urbanistiche e quelle sulla mobilità saranno coerenti e integrate per migliorare la qualità urbana e la vivibilità delle città. In questo senso il presente Piano dà indicazioni volte a contrastare la dispersione insediativa e a favorire i nuovi insediamenti solo laddove presenti i servizi della rete portante del trasporto pubblico e reti ciclabili in grado di soddisfare la domanda e costituire una reale alternativa al mezzo privato. In particolare, il PUMS assume la maglia del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) come riferimento fondante per le politiche territoriali e urbanistiche di sviluppo e rigenerazione degli insediamenti, insieme alla rete del Biciplan metropolitano.</p> <p>Modifica paragrafo 2.3</p> <ul style="list-style-type: none"> • la sostenibilità della crescita urbana (residenziale e produttiva,) ammettendola solo in presenza del Servizio Ferroviario Metropolitano e dei servizi di Metrobus, insieme alla rete del Biciplan metropolitano, oltre che della gamma completa dei servizi alla persona, ad eccezione delle nuove 			

attività economiche che possono essere collocate anche al di fuori del SFM, nelle aree produttive sovra comunali di sviluppo che individuerà il PTM e che dovranno essere servite dalla rete di TPM oltre che dalla rete del Biciplan metropolitano;

Modifica paragrafo 2.3.2

Il PUMS prescrive quindi che le eventuali nuove quote di espansione urbana siano contigue non a un qualsiasi perimetro di territorio urbanizzato, ma solo a quello dei centri abitati principali, maggiormente dotati di una gamma completa di servizi e serviti da servizi di trasporto pubblico, con riferimento a quello su ferro (criterio-guida già del PTCP) e del Metrobus, oltre alla rete del Biciplan metropolitano.

11 RISORSE E SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

SEZIONE 11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA			
OSSERVAZIONE	N° 861	Proponente	UNIONE RENO-GALLIERA
Contenuto sintetico			
Non si fa cenno su come saranno reperite le risorse economiche per la realizzazione delle opere e per successive manutenzioni.			
Deduzioni			
<p>Il PUMS rappresenta un piano strategico che rende complessa la previsione delle modalità di reperimento delle risorse ad un orizzonte temporale ultradecennale; tuttavia, l'osservazione fa riferimento alla necessità di un maggior esplicitazione nel capitolo dedicato alla sostenibilità economica nel documento di Piano (capitolo 10) che verrà dunque integrato. Per quanto concerne il tema della manutenzione si rimanda la competenza ai singoli Comuni; in particolare per quanto concerne la manutenzione delle piste ciclabili si segnala che verrà inserito uno specifico paragrafo di approfondimento. Le possibili fonti di finanziamento che si intende mettere in campo in maniera sinergica durante la fase di attuazione del Piano sono state indicate nel capitolo dedicato alla sostenibilità economica.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni al testo riportate al capitolo 10.			

SEZIONE 11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA			
OSSERVAZIONE	N° 862	Proponente	SFM ULTIMA CHIAMATA
Contenuto sintetico			
<p>Si propone di destinare all'attuazione del PUMS i ricavi da multe e sanzioni stradali. Si chiede pertanto che venga inserito nel PUMS l'impegno esplicito a destinare alla mobilità sostenibile le risorse annuali provenienti da sanzioni stradali.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS rappresenta un piano strategico che rende complessa la previsione delle modalità di reperimento delle risorse ad un orizzonte temporale ultradecennale; tuttavia, l'osservazione fa riferimento ad elementi che necessitano di un maggior esplicitazione nel capitolo dedicato alla sostenibilità economica nel documento di Piano (capitolo 10) che verrà dunque integrato. Viene pertanto accolta positivamente la richiesta di dare una indicazione esplicita sulla destinazione delle risorse provenienti da multe per infrazioni al codice della strada per interventi sulla mobilità sostenibile, così come peraltro già previsto dal codice della strada, facendo diventare tale adempimento un elemento premiante nell'individuazione dei Comuni virtuosi.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Integrazioni al testo riportate al capitolo 10.			

SEZIONE 11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA**OSSERVAZIONE****N° 863****Proponente****PG 15609****Contenuto sintetico**

Investire i proventi del rilevamento della velocità sulla Via Ferrarese SS64 per mettere in sicurezza la stessa SS64, e la ciclabile per la connessione della località Sabbiuino.

Deduzioni

Il PUMS rappresenta un piano strategico che rende complessa la previsione delle modalità di reperimento delle risorse ad un orizzonte temporale ultradecennale; tuttavia, l'osservazione fa riferimento ad elementi che necessitano di un maggior esplicitazione nel capitolo dedicato alla sostenibilità economica nel documento di Piano (capitolo 10) che verrà dunque integrato. Viene pertanto accolta positivamente la richiesta di dare una indicazione esplicita sulla destinazione delle risorse provenienti da multe per infrazioni al codice della strada per interventi sulla mobilità sostenibile, così come peraltro già previsto dal codice della strada, facendo diventare tale adempimento un elemento premiante nell'individuazione dei Comuni virtuosi. In questa fase non è tuttavia possibile indicare con esattezza come verranno destinati i proventi.

Accoglimento**ACCOLTA PARZIALMENTE****Modifica eventuale al Piano**

Integrazioni al testo riportate al capitolo 10.

SEZIONE 11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA



OSSERVAZIONE	N° 864	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	

Contenuto sintetico

Si propone di rinegoziare costo bus/km del servizio di Trasporto Pubblico per recuperare ogni anno dal semplice esercizio ordinario del TPL risorse consistenti. Si chiede pertanto che venga inserito nel PUMS l'impegno esplicito a destinare alla mobilità sostenibile le risorse annuali risparmiate grazie alla gara sull'affidamento del TPL.

Deduzioni

Il PUMS è lo strumento con il quale si pianifica una completa riorganizzazione della rete e servizi del TPM, per la cui completa realizzazione sarà necessario una profonda riorganizzazione del Contratto di Servizio, che potrà avvenire nelle forme e nelle modalità decise dagli Enti. Per quanto riguarda le eventuali risorse risparmiate dalla gara, queste si concorda che debbano essere destinate al rafforzamento della rete di trasporto pubblico.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Integrazioni al testo riportate al capitolo 10.

SEZIONE 11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA



OSSERVAZIONE	N° 865	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	

Contenuto sintetico

Affiancare informazione a comunicazione ed educazione: punti di informazione a tutte le fermate principali, e di prevederne alcuni da attivare subito e anche durante il corso dei lavori, con funzioni diverse dai Centri di Mobilità; totem informativi nei pressi delle fermate principali del trasporto pubblico; notizie indispensabili per rendere efficiente e facilmente utilizzabile il sistema di tutta la mobilità innovativa (Smart Mobility); presenza di personale addetto; materiale di comunicazione su mezzi e pensili/bacheche/stazioni. capitolo di spesa appositamente dedicato.


Deduzioni

Il contributo è pienamente coerente con l'importanza strategica che il PUMS dà ad informazione e comunicazione, non solo riguardo ai servizi ed alla accessibilità alle varie modalità di trasporto ma anche a tutte fasi di attuazione delle strategie previste dal Piano. Nel momento in cui si delineeranno i principi della governance del TPM e si individuerà il soggetto a cui andrà in capo, si dovrà provvedere a definire precisi capitoli di spesa e le risorse necessarie per tutte le suddette attività.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA			
OSSERVAZIONE	N° 866	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA
Contenuto sintetico			
Prevedere stanziamento di risorse destinate ad implementare sui territori comunali dell'area metropolitana la comunicazione (con pannelli a messaggio variabile) delle informazioni sulla qualità dell'aria e dei conseguenti blocchi della circolazione.			
Deduzioni			
Il contributo è pienamente coerente con l'importanza strategica che il PUMS dà ad informazione e comunicazione, non solo riguardo ai servizi ed alla accessibilità alle varie modalità di trasporto ma anche a tutte fasi di attuazione delle strategie previste dal Piano. Nel momento in cui si delineeranno i principi della governance del TPM e si individuerà il soggetto a cui andrà in capo, si dovrà provvedere a definire precisi capitoli di spesa e le risorse necessarie per tutte le suddette attività.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA			
OSSERVAZIONE	N° 867	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA
Contenuto sintetico			
Prevedere specifiche risorse per i Comuni interessati dall'ampliamento della rete ciclabile metropolitana anche per raggiungere obiettivo PAIR (1,5 m pro ab).			
Deduzioni			
La proposta è coerente con quanto già previsto in linea generale dal PUMS, il quale in primo luogo fornisce indicazioni strategiche ai Comuni affinché nell'ambito del proprio territorio possano anche programmare direttamente l'attuazione e inoltre prefigura che la concessione di finanziamenti sia subordinata alla dimostrazione di una Visione e una programmazione comunale solidali e coerenti con gli obiettivi e le strategie del PUMS. Tuttavia, al momento non è possibile individuare specifici finanziamenti in quanto attualmente non esistono linee di finanziamento già definite ma dovranno essere individuate in maniera coordinata da tutti gli enti coinvolti.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA



OSSERVAZIONE	N° 868	Proponente	COMUNE	DI
			CASTELMAGGIORE	

Contenuto sintetico

Garantire collegamenti con frazioni minori e "città diffusa": è necessario che il tema sia correttamente inquadrato, e trattato sia sotto il profilo del collegamento ciclabile, con linee guida e appositi finanziamenti, sia con lo studio di ipotesi di collegamenti trasversali, ossia non radiali centro periferia, ma intersecanti anche i settori più rarefatti ricompresi tra le linee di forza principali nel TPL.


Deduzioni

La proposta è coerente con quanto già previsto in linea generale dal PUMS, il quale prevede già collegamenti trasversali e con le frazioni minori, fornendo anche indicazioni strategiche ai Comuni affinché nell'ambito del proprio territorio possano programmarne direttamente l'attuazione; infine prefigura che la concessione di finanziamenti sia subordinata alla dimostrazione di una Visione e una programmazione comunale solidali e coerenti con gli obiettivi e le strategie del PUMS. Tuttavia, al momento non è possibile individuare specifici finanziamenti in quanto non esistono linee di finanziamento già definite ma dovranno essere individuate in maniera coordinata da tutti gli enti coinvolti. Il PUMS inoltre contiene le linee guida per la progettazione della rete ciclabile assumendo quelle recentemente approvate dalla Regione.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Integrazioni testo paragrafo 4.4.4 "Criteri di buona progettazione" (ex "Proposta di abaco delle soluzioni")
 sostituzione Allegato 3

SEZIONE 11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA			
OSSERVAZIONE	N° 869	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI SASSO MARCONI)
Contenuto sintetico			
Mancanza di risorse per completare la rete di percorsi ciclopedonali previsti dal PSC (anche su alcune tratte della Porrettana da Borgonuovo a Pontecchio).			
Deduzioni			
La proposta è coerente con quanto già previsto in linea generale dal PUMS, il quale in primo luogo fornisce indicazioni strategiche ai Comuni affinché nell'ambito del proprio territorio possano anche programmare direttamente l'attuazione e inoltre prefigura che la concessione di finanziamenti sia subordinata alla dimostrazione di una Visione e una programmazione comunale solidali e coerenti con gli obiettivi e le strategie del PUMS. Tuttavia, al momento non è possibile individuare specifici finanziamenti in quanto attualmente non esistono linee di finanziamento già definite ma dovranno essere individuate in maniera coordinata da tutti gli enti coinvolti.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA



OSSERVAZIONE

N° 870

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

Valorizzare l'iniziativa spontanea e associativa organizzata legata al mondo dei ciclisti per creare consenso e attrattività verso il modello di sviluppo della città ciclabile attraverso stanziamento di fondi dedicati e a mantenere e valorizzare la collaborazione istituzionale di consulte territoriali della bicicletta.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con i principi del PUMS per quanto riguarda la promozione della ciclabilità e la partecipazione diretta delle associazioni. Il reperimento dei fondi necessari per tali attività si rimanda alla legge nazionale L. 2/2018 art. 10 lett. d): per la definizione del quadro finanziario concorrono gli eventuali proventi di sponsorizzazioni da parte di soggetti privati, nonché i lasciti, le donazioni e altri atti di liberalità finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica; ai finanziamenti regionali e a ulteriori fondi da individuare a livello locale.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 4.4.9

Per quanto riguarda il reperimento dei fondi necessari per la promozione della ciclabilità e la partecipazione diretta delle associazioni si rimanda ai finanziamenti nazionali, regionali e a ulteriori fondi da individuare a livello locale.

SEZIONE 11 - RISORSE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA



OSSERVAZIONE	N° 871	Proponente	INTERPORTO
---------------------	---------------	-------------------	-------------------

Contenuto sintetico

Chiarire meglio come reperire gli strumenti finanziari per raggiungere gli obiettivi del PULS di diversione modale su ferro.

Deduzioni

L'osservazione è accolta e verrà meglio specificato nel documento che gli strumenti finanziari necessari al raggiungimento degli obiettivi di diversione modale su ferro devono trovare una loro collocazione soprattutto nell'ambito del Contratto di Programma che Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) sottoscritto con le Regioni d'Italia. Considerato che la proprietà dell'infrastruttura ferroviaria è di Rfi va data valenza regionale all'operazione di potenziamento delle strutture intermodali ed in particolare di quelle dell'Interporto di Bologna. Operazione analoga alla realizzazione della officina o delle infrastrutture per il servizio fast già attivato.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica capitolo 1-PARTE B:

In particolare, gli strumenti finanziari necessari al raggiungimento degli obiettivi di diversione modale su ferro devono trovare una loro collocazione soprattutto nell'ambito del Contratto di Programma che Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) sottoscritto con le Regioni d'Italia. Considerato che la proprietà dell'infrastruttura ferroviaria è di Rfi va data valenza regionale all'operazione di potenziamento delle strutture intermodali ed in particolare di quelle dell'Interporto di Bologna. Si rimanda alla sezione relativa all'Attuazione del Piano del presente documento, l'individuazione delle diverse competenze delle azioni messe in campo dal PULS (cfr. tabella 0-10 Enti competenti).

12 ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

SEZIONE 12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO			
OSSERVAZIONE	N° 872	Proponente	IMA - OZZANO
Contenuto sintetico			
Mancanza di indicazioni prettamente normative.			
Deduzioni			
<p>L'opportunità e la necessità di evidenziare il valore normativo del PUMS come in parte osservato viene accolta, in quanto fondamentale anche per regolare e indirizzare con maggior concretezza e chiarezza la fase di attuazione del Piano, anche ai fini di un miglior coordinamento con gli strumenti di pianificazione territoriali vigenti e in corso di redazione e non ultimo per una adeguata comprensione delle competenze dei soggetti coinvolti. Il documento verrà dunque integrato con una premessa dedicata a mettere in luce e a chiarire la valenza normativa già insita nella natura del Piano stesso e derivante dalle competenze proprie della Città metropolitana in tema di pianificazione della mobilità, e fondata su obiettivi e principi definiti e condivisi.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Introduzione PREMESSA NORMATIVA integrazioni capitolo 2.</p>			

SEZIONE 12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO			
OSSERVAZIONE	N° 873	Proponente	SFM ULTIMA CHIAMATA
Contenuto sintetico			
Mancanza di indicazioni prettamente normative: redigere un articolato quadro di norme.			
Deduzioni			
L'opportunità e la necessità di evidenziare il valore normativo del PUMS come in parte osservato viene accolta, in quanto fondamentale anche per regolare e indirizzare con maggior concretezza e chiarezza la fase di attuazione del Piano, anche ai fini di un miglior coordinamento con gli strumenti di pianificazione territoriali vigenti e in corso di redazione e non ultimo per una adeguata comprensione delle competenze dei soggetti coinvolti. Il documento verrà dunque integrato con una premessa dedicata a mettere in luce e a chiarire la valenza normativa già insita nella natura del Piano stesso e derivante dalle competenze proprie della Città metropolitana in tema di pianificazione della mobilità, e fondata su obiettivi e principi definiti e condivisi.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Introduzione PREMESSA NORMATIVA integrazioni capitolo 2.			

SEZIONE 12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO



OSSERVAZIONE	N° 874	Proponente	COMUNE	DI
			CASTELMAGGIORE	

Contenuto sintetico

Istituire un tavolo di monitoraggio dell'attuazione del PUMS a cadenza almeno annuale partecipato da comuni e decisori pubblici che riferisca sul raggiungimento obiettivi, progressi e ritardi.

Deduzioni

Il contributo offerto corrisponde a quanto già contenuto nel Piano per la fase di monitoraggio, la quale si fonda sul mantenimento di una attività di partecipazione permanente durante l'attuazione delle azioni e degli interventi previsti. Si riporta quanto espressamente indicato al paragrafo 1.1.1 dell'Allegato 1 Governance e monitoraggio: "Sia le Linee Guida Eltis della Commissione Europea, sia le più recenti Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la redazione dei PUMS assegnano al monitoraggio un ruolo di primo piano all'interno della fase di attuazione del PUMS, affiancando ad esso un percorso di partecipazione che, riprendendo il concetto espresso dal Ministero, dovrà avere lo scopo di "verificare il progressivo conseguimento degli obiettivi e di individuare eventuali problemi e criticità che ostacolano la regolare attuazione del Piano". Questa fase deve rappresentare una continuità logica con il processo partecipativo concepito e realizzato per la costruzione del Piano e quindi indirizzarsi e coinvolgere in primo luogo la platea già protagonista delle prime fasi di partecipazione, platea che compone il Forum metropolitano per la mobilità sostenibile; in parallelo la partecipazione ex-post deve strutturare strumenti di coinvolgimento anche dei singoli cittadini, sia in termini generali, attraverso le varie forme di comunicazione previste con le quali il processo di partecipazione dovrà continuare a integrarsi ed interagire, sia in termini specifici in relazione alla promozione ed implementazione di determinate azioni e misure. Andrà inoltre mantenuto ed alimentato un dialogo e un confronto aperto con le Istituzioni a livello metropolitano (Unioni) e a livello di capoluogo (Quartieri)". Inoltre, la valutazione ex- post prevede una specifica attività legata alla redazione del Report di Monitoraggio in cui vengono coinvolti tutti gli attori che hanno concorso alla partecipazione del Piano che l'Allegato 1 prevede ogni due anni in allineamento alla cadenza delle attività proprie del monitoraggio. Si ritiene utile elaborare un report sull'attuazione del Piano, a cadenza più ravvicinata ossia annualmente, accogliendo la sollecitazione suggerita, ossia un Report Sintetico di Comunicazione del Piano nel quale verranno condivisi i risultati raggiunti rispetto agli obiettivi principe del PUMS.

Accoglimento	ACCOLTA
Modifica eventuale al Piano	
<p data-bbox="188 398 475 427">Modifica paragrafo 8.4.1</p> <p data-bbox="188 454 1417 712">Contestualmente, attraverso la redazione periodica (annuale/biennale) di report sul livello di attuazione del PUMS (“Report Sintetico di Comunicazione del Piano”, cfr. Allegato 1 – Governance e Monitoraggio paragrafo 2.1.6) sarà possibile aumentare la consapevolezza della cittadinanza sulle tematiche affrontate dal Piano, illustrando il contributo del PUMS alla creazione di una mobilità nuova per Bologna e l’intero territorio metropolitano e, al contempo, facilitando l’attuazione delle azioni previste.</p> <p data-bbox="188 790 608 819">Modifica Allegato 1 paragrafo 2.1.6</p> <p data-bbox="188 846 1417 1010">La comunicazione dei risultati che vengono ottenuti attraverso l’attuazione e la declinazione delle politiche e azioni di mobilità verrà resa efficace e concreta proprio grazie alla diffusione di alcuni indicatori illustrati nei paragrafi precedente, che verranno pubblicati a cadenza annuale nel “Report sintetico di comunicazione del Piano”.</p>	

SEZIONE 12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO



OSSERVAZIONE	N° 875	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	

Contenuto sintetico


Mantenere attivo il confronto periodico con Cittadini e Stakeholders che hanno accompagnato la fase preparatoria, fissando tappe di verifica sull'attuazione progressiva.

Deduzioni


Il contributo offerto corrisponde a quanto già contenuto nel Piano per la fase di monitoraggio, la quale si fonda sul mantenimento di una attività di partecipazione permanente durante l'attuazione delle azioni e degli interventi previsti. Si riporta quanto espressamente indicato al paragrafo 1.1.1 dell'Allegato 1 Governance e monitoraggio: "Sia le Linee Guida Eltis della Commissione Europea, sia le più recenti Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la redazione dei PUMS assegnano al monitoraggio un ruolo di primo piano all'interno della fase di attuazione del PUMS, affiancando ad esso un percorso di partecipazione che, riprendendo il concetto espresso dal Ministero, dovrà avere lo scopo di "verificare il progressivo conseguimento degli obiettivi e di individuare eventuali problemi e criticità che ostacolano la regolare attuazione del Piano". Questa fase deve rappresentare una continuità logica con il processo partecipativo concepito e realizzato per la costruzione del Piano e quindi indirizzarsi e coinvolgere in primo luogo la platea già protagonista delle prime fasi di partecipazione, platea che compone il Forum metropolitano per la mobilità sostenibile; in parallelo la partecipazione ex-post deve strutturare strumenti di coinvolgimento anche dei singoli cittadini, sia in termini generali, attraverso le varie forme di comunicazione previste con le quali il processo di partecipazione dovrà continuare a integrarsi ed interagire, sia in termini specifici in relazione alla promozione ed implementazione di determinate azioni e misure.

Andrà inoltre mantenuto ed alimentato un dialogo e un confronto aperto con le Istituzioni a livello metropolitano (Unioni) e a livello di capoluogo (Quartieri)". Inoltre, la valutazione ex- post prevede una specifica attività legata alla redazione del Report di Monitoraggio in cui vengono coinvolti tutti gli attori che hanno concorso alla partecipazione del Piano che l'Allegato 1 prevede ogni due anni in allineamento alla cadenza delle attività proprie del monitoraggio. Si ritiene inoltre utile elaborare un report sull'attuazione del Piano, a cadenza più ravvicinata ossia annualmente, ossia un Report Sintetico di Comunicazione del Piano nel quale verranno condivisi i risultati raggiunti rispetto agli obiettivi principe del PUMS.

Accoglimento	ACCOLTA
Modifica eventuale al Piano	
<p>Modifica paragrafo 8.4.1</p> <p>Contestualmente, attraverso la redazione periodica (annuale/biennale) di report sul livello di attuazione del PUMS (“Report Sintetico di Comunicazione del Piano”, cfr. Allegato 1 – Governance e Monitoraggio paragrafo 2.1.6) sarà possibile aumentare la consapevolezza della cittadinanza sulle tematiche affrontate dal Piano, illustrando il contributo del PUMS alla creazione di una mobilità nuova per Bologna e l’intero territorio metropolitano e, al contempo, facilitando l’attuazione delle azioni previste.</p> <p>Modifica Allegato 1 paragrafo 2.1.6</p> <p>La comunicazione dei risultati che vengono ottenuti attraverso l’attuazione e la declinazione delle politiche e azioni di mobilità verrà resa efficace e concreta proprio grazie alla diffusione di alcuni indicatori illustrati nei paragrafi precedente, che verranno pubblicati a cadenza annuale nel “Report sintetico di comunicazione del Piano”.</p>	

SEZIONE 12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO			
OSSERVAZIONE	N° 876	Proponente	SFM ULTIMA CHIAMATA
Contenuto sintetico			
<p>Valorizzare il ruolo degli abbonati annuali, di cui si conoscono i recapiti, per realizzare un processo di fidelizzazione, anche tramite incontri periodici per zone omogenee o linee problematiche, in accordo con i Comuni interessati.</p>			
Deduzioni			
<p>Gli abbonati costituiscono solo una, sebbene preziosa e da privilegiare, delle componenti di domanda. L'incentivo alla fidelizzazione richiamato nell'osservazione può essere approfondito in fase di attuazione del Piano anche mediante l'eventuale responsabilizzazione degli abbonati con riferimento alla segnalazione di disservizi attraverso un processo di comunicazione strutturato e tecnologicamente assistito da collocarsi tra le attività di partecipazione ex-post.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO				
OSSERVAZIONE	N° 877	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	
Contenuto sintetico				
Dare vita al "Comitato Utenti" previsto dalla Legge Regionale.				
Deduzioni				
<p>Attualmente è già costituito il Comitato Consultivo Regionale degli Utenti ferroviari della Regione Emilia-Romagna (CRUFER) come previsto dall'art. 17 della L. R. 30/98, costituito da una serie di comitati locali di cui molti afferenti alle linee SFM.</p> <p>Già dal 2008 SRM, che ricopre un ruolo di riferimento e di organizzazione del rapporto con gli utenti, ha avviato le attività di costituzione del Comitato Consultivo Utenti del Trasporto Pubblico (CCU).</p> <p>Ad oggi l'esperienza ha evidenziato diverse problematiche, pertanto SRM si riserva di modificare i criteri di costituzione e sta lavorando ad una bozza di nuovo regolamento che sarà oggetto di confronto nel Comitato Tecnico di direzione del PUMS. Dunque, si rimanda alla successiva fase di attuazione del Piano, relativamente all'implementazione del TPM e in particolare nella definizione del suo sistema di governance, la valutazione di come e se istituire un Comitato Utenti del TPM. Ne deriva che l'osservazione presentata viene accolta parzialmente.</p>				
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO			
OSSERVAZIONE	N° 878	Proponente	SFM ULTIMA CHIAMATA
Contenuto sintetico			
Sottoporre il piano alla discussione e valutazione dei Consigli dei Comuni della Città Metropolitana e delle proprie articolazioni in "Quartieri" o "Zone", sulla base dei rispettivi Regolamenti.			
Deduzioni			
<p>Per le competenze attribuite in linea generale e specifica dalla legislazione vigente e dai regolamenti interni degli Enti nonché dal D. M. 04/08/17 recante "Linee Guida per la redazione e approvazione dei PUMS " alle Città Metropolitane, la funzione degli organi di governo locale può essere solo consultiva in quanto il PUMS della Città Metropolitana è uno strumento di pianificazione settoriale strategica di area vasta. A tale funzione, nel corso della redazione del PUMS è stato dato ampio rilievo sin dalla fase di definizione degli obiettivi e costruzione degli scenari di Piano attraverso un processo di ascolto e confronto sviluppato per singole Unioni di Comuni. È facoltà delle stesse Unioni o dei singoli Comuni esprimersi con atti ufficiali sul Piano medesimo nei limiti implicitamente fissati dalla vigente normativa generale e inerente al caso specifico considerata la natura dello strumento di pianificazione. La discussione nei singoli Consigli Comunali e quartieri o frazioni è dunque demandata alle specifiche attività di ciascun ente.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO			
OSSERVAZIONE	N° 879	Proponente	COMUNE DI CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
<p>Programmare attuazione PUMS dando priorità agli interventi sui territori di comuni che garantiscono pronta disponibilità di progetti, programmi, finanziamenti.</p>			
Deduzioni			
<p>La proposta è accolta in quanto riconducibile a quanto già previsto in linea generale dal PUMS, il quale in primo luogo fornisce indicazioni strategiche ai Comuni affinché nell'ambito del proprio territorio possano programmarne direttamente l'attuazione e inoltre prefigura che la concessione di finanziamenti sia subordinata alla dimostrazione di una Visione e una programmazione comunale solidali e coerenti con gli obiettivi e le strategie del PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non comporta modifiche.</p>			

SEZIONE 12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO**OSSERVAZIONE****N° 880****Proponente****PG 15609****Contenuto sintetico**

Programmazione e prioritarizzazione ciclabili entro il 2022.

Deduzioni

La programmazione e le specifiche priorità di intervento della rete ciclabile definita dal Biciplan verranno individuate in fase di attuazione del PUMS, di concerto con Comuni ed Unioni anche sulla base delle risorse economiche disponibili.

Accoglimento**ACCOLTA PARZIALMENTE****Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

SEZIONE 12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO			
OSSERVAZIONE	N° 881	Proponente	COMUNE DI CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
<p>Portare avanti monitoraggio attuazione PUMS con un approccio scientifico, non solo politico e tecnico procedurale: analisi numeriche flussi di trasporto e loro evoluzioni, misurazioni relative al trasporto pubblico, misurazioni permanenti traffico veicolare e ciclabile mediante sistemi di rilevamento elettronico.</p>			
Deduzioni			
<p>Il contributo offerto è in linea con i principi fondanti l'attività di monitoraggio del Piano che per sua natura si basa su un approccio scientifico in particolare nella costruzione di un set di indicatori, i quali vengono a costituire un cruscotto funzionale all'analisi di contesto e alla valutazione delle azioni di piano mediante appunto un approccio scientifico che deve permettere di ottenere risultati immediatamente misurabili e comparabili. L'attività di monitoraggio sarà anche funzionale alla partecipazione ex-post sulle azioni messe in campo dal PUMS e sui risultati raggiunti. Le misurazioni permanenti dei flussi di traffico tramite sistemi di rilevamento elettronico risultano di difficile implementazione ed applicazione estese all'intero territorio metropolitano, comportando la necessità di risorse sia economiche che umane di difficile reperibilità che risulterebbero comunque di competenza delle singole amministrazioni locali.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO



OSSERVAZIONE	N° 882	Proponente	A.MO BOLOGNA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Indagini non solo su area vasta ma anche puntuali soprattutto nelle zone in cui persisteranno le maggiori concentrazioni da traffico su gomma: città della Tangenziale, i quartieri lambiti dal ramo Verde, da viale Europa, Sabotino-Tolmino-Gandhi-Togliatti, Viale Pertini, Via Stalingrado e simili. In questo caso sarebbe opportuno partire già ora nella raccolta di dati attraverso campagne di monitoraggio specifiche.


Deduzioni

La tipologia di indagini richieste fa riferimento a strumenti programmatici aventi un livello di dettaglio non di competenza della pianificazione strategica propria del PUMS, quali campagne di indagine e monitoraggio del sistema di mobilità in specifiche aree, peraltro difficilmente sostenibili economicamente. Tuttavia, si specifica che durante la fase di attuazione del PUMS è previsto un'assidua attività di monitoraggio dei risultati complessivi che comprende anche attività di raccolta dati e analisi che periodicamente (almeno 1 volta l'anno) verrà condivisa e partecipata attraverso report dedicati (Report Sintetico di Comunicazione e Report di Monitoraggio).

Accoglimento	NON DI COMPETENZA
---------------------	--------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO			
OSSERVAZIONE	N° 883	Proponente	COMUNE DI CASTELMAGGIORE
Contenuto sintetico			
Effettuare un efficace monitoraggio per il controllo della congruità dei costi in particolare quando di competenza di altri soggetti pubblici o partecipati, agenzie di controllo o società erogatrici di servizi.			
Deduzioni			
L'osservazione non è di competenza del PUMS, in quanto esula dal monitoraggio proprio previsto per l'attuazione del Piano. Infatti, il monitoraggio dei costi degli investimenti e della gestione di infrastrutture e servizi potrebbe rientrare solo in misura limitata, ed in ogni caso come attività subordinata, tra le attività previste dal monitoraggio del PUMS. Spetta certamente al PUMS segnalare eventuali significativi scostamenti in senso peggiorativo dei costi di attuazione e funzionamento dello scenario di piano, essendo questo aspetto un elemento altamente critico ai fini dell'attuazione del PUMS e della sua sostenibilità economica.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO**OSSERVAZIONE****N° 884****Proponente****SFM****ULTIMA****CHIAMATA****Contenuto sintetico**

Affiancare all'azione informativa una nuova capacità di interagire con i cittadini per rispondere alle loro richieste ed osservazioni. In coerenza con il ruolo di pianificazione e controllo del servizio di trasporto pubblico, sarebbe compito di SRM, non dell'azienda di gestione, fare da interlocutore degli utenti rispetto a segnalazioni e osservazioni su disservizi o suggerimenti per migliorare il servizio.

Deduzioni

La mission di SRM contempla le seguenti funzioni: 1) l'affidamento e la gestione delle variazioni dei servizi effettuati per conto degli EE. LL. secondo principi di trasparenza e con l'obiettivo di fornitura di un servizio in grado di soddisfare le esigenze dei fruitori;

2) la verifica costante degli impegni assunti dagli affidatari dei contratti di servizio;


3) lo sviluppo di progetti e la ricerca di finanziamenti per il miglioramento della mobilità nel territorio di propria competenza;


4) la gestione efficace di tutte le funzioni relative alla mobilità affidate ad SRM dagli EE. LL.

Non è invece esplicitamente contemplata la funzione di "sportello" per la segnalazione di disservizi o richieste di modifica degli orari da parte di gruppi o singoli cittadini che, in base alle funzioni e alle attuali modalità operative di SRM, devono interloquire con SRM per il tramite delle rispettive Amministrazioni Comunali. L'eventuale implementazione di un ruolo di riferimento e organizzazione con l'utenza, per essere incisivo ha dei riflessi sulle funzioni attribuite rispetto alla mission aziendale prevista dalla Legge Regionale di istituzione delle agenzie per la mobilità.


Accoglimento**NON ACCOLTA****Modifica eventuale al Piano**


Non comporta modifiche.

SEZIONE 12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO			
OSSERVAZIONE	N° 885	Proponente	SFM ULTIMA CHIAMATA
Contenuto sintetico			
<p>Affidare ad SRM su delega della Città metropolitana il compito di raccogliere tutti i dati informativi sul funzionamento effettivo del Sistema Metropolitano di Mobilità, sia su ferro che su gomma, in modo da disporre di una base dati oggettiva e misurabile che permetta di correlare le osservazioni dei cittadini e i dati forniti dalle società di gestione del servizio.</p>			
Deduzioni			
<p>La mission di SRM contempla le seguenti funzioni: 1) l'affidamento e la gestione delle variazioni dei servizi effettuati per conto degli EE. LL. secondo principi di trasparenza e con l'obiettivo di fornitura di un servizio in grado di soddisfare le esigenze dei fruitori;</p> <p>2) la verifica costante degli impegni assunti dagli affidatari dei contratti di servizio;</p> <p>3) lo sviluppo di progetti e la ricerca di finanziamenti per il miglioramento della mobilità nel territorio di propria competenza;</p> <p>4) la gestione efficace di tutte le funzioni relative alla mobilità affidate ad SRM dagli EE. LL.</p> <p>Pertanto, la raccolta di dati informativi inerenti al funzionamento del servizio di TPL ai fini del monitoraggio dei livelli e della qualità della produzione rientra tra i compiti di istituto di SRM.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			


SEZIONE 12 - ATTUAZIONE E MONITORAGGIO			
OSSERVAZIONE	N° 886	Proponente	SFM ULTIMA CHIAMATA
Contenuto sintetico			
<p>Si propone di costruire un sistema partecipativo sostanziale e condiviso. Perciò, tenendo conto delle diversità oggettive tra i vari servizi, urbano ed extraurbano, si propone che SRM, sempre su delega della Città Metropolitana, assuma il ruolo di riferimento e organizzazione del rapporto con gli utenti e con le loro diverse e autonome organizzazioni.</p>			
Deduzioni			
<p>La proposta di partecipazione "ex-post" successiva all'approvazione del Piano è centrale ed è già contemplata dalle Linee Guida Ministeriali nell'ambito del processo di monitoraggio a ciclo biennale che deve essere anch'esso accompagnato da un processo partecipativo (ai sensi del punto XX dell'Allegato 1 del D. M. 04/08/17). SRM ha assunto e continuerà ad assumere un ruolo centrale nel gruppo di lavoro anche per l'attuazione e il monitoraggio del Piano e la relativa partecipazione. Non è invece esplicitamente contemplata la funzione di "sportello" e di diretto rapporto con gli utenti, infatti in base alle sue funzioni e alle attuali modalità operative, essi devono interloquire con SRM per il tramite delle rispettive Amministrazioni Comunali. L'eventuale implementazione di un ruolo di riferimento e organizzazione con l'utenza, per essere incisivo ha dei riflessi sulle funzioni attribuite rispetto alla mission aziendale prevista dalla Legge Regionale di istituzione delle agenzie per la mobilità.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

13 VARIE E VAS

SEZIONE 13 - VARIE E VAS			
OSSERVAZIONE	N° 887	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Mancanza dati mobilità in serie storica necessari per valutazioni qualitative e quantitative.			
Deduzioni			
L'osservazione fa riferimento a dati difficilmente comparabili dal momento che non è possibile paragonare i dati storici sugli spostamenti sistematici (desumibili da ISTAT) con l'indagine sulla domanda di mobilità condotta preliminarmente al PUMS; quest'ultima, infatti, ha consentito di caratterizzare il sistema di mobilità metropolitano bolognese, anche con riferimento agli spostamenti erratici. Al contempo si evidenzia che il fenomeno della mobilità è legato a variabili esogene, anche a scala nazionale e globale, che rendono poco rappresentativi i dati storici sulla mobilità sistematica. Tuttavia, si specifica che durante la fase di attuazione del PUMS è previsto un'assidua attività di monitoraggio dei risultati complessivi che periodicamente (almeno 1 volta l'anno) verrà condivisa e partecipata attraverso report dedicati (Report Sintetico di Comunicazione e Report di Monitoraggio).			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 13 - VARIE E VAS			
OSSERVAZIONE	N° 888	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Aggregazione territoriale non del tutto rappresentativa (confini amministrativi).			
Deduzioni			
L'osservazione non viene accolta in quanto fa riferimento alla suddivisione territoriale per singolo Comune che sì, è stata utilizzata nella fase di implementazione del modello di simulazione, ma nel PUMS è stata poi tradotta nella suddivisione politico-amministrativa istituzionale del territorio metropolitano relativa all'aggregazione per Unioni di Comuni.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 13 - VARIE E VAS			
OSSERVAZIONE	N° 889	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Mancanza analisi delle tendenze della domanda/offerta di mobilità nelle grandi polarità metropolitane dalla Stazione Centrale all'Aeroporto Marconi.			
Deduzioni			
La disponibilità di dati storici su domanda/offerta per specifici poli, pur rivestendo un indubbio interesse per una rappresentazione complessiva del funzionamento territoriale, risulta in alcuni casi un dato di difficile reperimento, ma non si configura come elemento imprescindibile per illustrare il fenomeno della mobilità delle persone sul territorio metropolitano bolognese nel suo complesso, indagato già con indagini ad hoc. Alcuni dati su tali poli sono stati inseriti nel documento di studio preliminare del PUMS (Mobility Report). Tuttavia, si specifica che durante la fase di attuazione è prevista un'assidua attività di monitoraggio dei risultati complessivi mediante attività di raccolta dati e analisi del sistema di mobilità, la quale periodicamente (almeno 1 volta l'anno) verrà condivisa e partecipata attraverso report dedicati (Report Sintetico di Comunicazione e Report di Monitoraggio), anche per la verifica del raggiungimento dei target individuati.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 13 - VARIE E VAS			
OSSERVAZIONE	N° 890	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
<p>Mancanza analisi delle tendenze della domanda/offerta di mobilità nei grandi centri della logistica (Interporto, Centergross, CAAB e Fiera): nella parte B relativa al PULS vengono riportati separatamente solo dati merci negli hub commerciali.</p>			
Deduzioni			
<p>La disponibilità di dati storici su domanda/offerta per specifici poli, pur rivestendo un indubbio interesse per una rappresentazione complessiva del funzionamento territoriale, risulta in alcuni casi un dato di difficile reperimento, ma non si configura come elemento imprescindibile per illustrare il fenomeno della mobilità delle persone sul territorio metropolitano bolognese nel suo complesso, indagato già con indagini ad hoc. Alcuni dati su tali poli sono stati inseriti nel documento di studio preliminare del PUMS (Mobility Report). Tuttavia, si specifica che durante la fase di attuazione è prevista un'assidua attività di monitoraggio dei risultati complessivi mediante attività di raccolta dati e analisi del sistema di mobilità, la quale periodicamente (almeno 1 volta l'anno) verrà condivisa e partecipata attraverso report dedicati (Report Sintetico di Comunicazione e Report di Monitoraggio), anche per la verifica del raggiungimento dei target individuati. L'osservazione evidenzia un approfondimento che è risultato necessario nel PULS per capire il peso dei più grandi hub commerciali gravitanti sul Capoluogo sulla distribuzione urbana delle merci.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 13 - VARIE E VAS**PUMS**
BOLOGNA
METROPOLITANA**OSSERVAZIONE****N° 891****Proponente****UNIONE****RENO-****GALLIERA****Contenuto sintetico**

Nelle planimetrie trasmesse non sono riportati il Riolo e il Canale Emiliano Romagnolo.

Deduzioni

La modifica richiesta verrà riportata su tutte le tavole di Piano.

Accoglimento**ACCOLTA****Modifica eventuale al Piano**

MODIFICARE TAVOLE.

SEZIONE 13 - VARIE E VAS**OSSERVAZIONE****N° 892****Proponente****PG 5804****Contenuto sintetico**


Monitorare il rumore della mobilità insostenibile.


Deduzioni

Il monitoraggio del rumore non è compito del PUMS, bensì dei piani di monitoraggio delle opere, dei piani di risanamento acustico e dei piani d'azione sul rumore. Tuttavia, si precisa che il Rapporto Ambientale ha evidenziato che gli effetti complessivi delle azioni messe in campo sono positivi, rispetto alla popolazione esposta ad alti livelli acustici, riducendone la percentuale.

Accoglimento**NON DI COMPETENZA****Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

SEZIONE 13 - VARIE E VAS			
OSSERVAZIONE	N° 893	Proponente	FEDERMETANO
Contenuto sintetico			
Modificare Tabella 0-7 Quadro sinottico del processo di attuazione delle PRINCIPALI STRATEGIE del PUMS inserendo anche mezzi ibridi-elettici e a metano.			
Deduzioni			
<p>Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, si pone in maniera decisiva l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni, a partire dalle flotte del trasporto pubblico e in dotazione agli Enti fino alle licenze taxi e NCC. Poiché la transizione verso nuove forme di alimentazione dei veicoli si rapporta fortemente con l'evoluzione della tecnologia, sempre per mantenere la coerenza con il Piano Strategico e le sue linee di finanziamento, si intende procedere, esclusivamente per la flotta extraurbana nel breve periodo, con l'acquisto di veicoli a metano (liquido e compresso) e ibridi a metano, per proseguire con l'avvio all'acquisto di mezzi a 0 emissioni (o mezzi a minor impatto ambientale se non fossero disponibili mezzi performanti per questo tipo di servizio) fino al 2025 e concludere con l'acquisizione esclusiva di tali mezzi fino al 2030.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica tabella 0-7 quadro sinottico principali strategie PUMS (Rapporto Ambientale).			

SEZIONE 13 - VARIE E VAS			
OSSERVAZIONE	N° 894	Proponente	A.MO BOLOGNA
Contenuto sintetico			
<p>Il PUMS è incoerente con le previsioni di PTCP e PMP (passante nord, completamento accordi SFM 2007). si propone di creare un nuovo scenario senza Passante di mezzo e con tutti gli interventi previsti per SFM.</p>			
Deduzioni			
<p>Il Piano, in coerenza con le disposizioni delle Direttive Ministeriali per la redazione e approvazione dei PUMS ha inserito nello Scenario di Riferimento (*) tutti gli interventi programmati e finanziati di rango sovraordinato (nazionale e regionale) e di livello provinciale. Pertanto, il progetto di rifunzionalizzazione del nodo autostradale di Bologna di cui al vigente accordo tra Governo Nazionale, Regione e Enti Locali, è stato inserito in tale scenario a partire dal quale è stato implementato e lo Scenario di Piano. (* Le Linee Guida Ministeriali definiscono lo Scenario di Riferimento come "lo scenario che si verifica per la naturale evoluzione -ad esempio demografica - del sistema e per effetto degli interventi realizzati (sul sistema dei trasporti e della mobilità) da altri piani sovraordinati" - cfr. All. 2 punto 2 lettera e). Diversamente, il progetto SFM, rispetto al quale il PUMS ha introdotto significative innovazioni, è stato inserito nello Scenario di Piano. L'osservazione per quanto sopra non viene accolta.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 13 - VARIE E VAS**OSSERVAZIONE****N° 895****Proponente****A.MO BOLOGNA****Contenuto sintetico**


In tutte le valutazioni relative a traffico, qualità dell'aria e rumore, sia nella Relazione che soprattutto nel Rapporto Ambientale di VAS, va evidenziato il dato relativo al Comune di Bologna, estraendolo dai dati aggregati a livello di area vasta o di "Comuni PAIR". Occorre inoltre segnalare in un'apposita sezione del Rapporto Ambientale di VAS il contributo del sistema tangenziale-autostrada in tutti gli scenari (attuale, tendenziale e di Piano), ecc...

Deduzioni

Il campo d'azione del PUMS è la Città metropolitana e la valutazione dei possibili effetti delle azioni messe in campo dal Piano va fatta dunque nel complesso del territorio metropolitano e gli effetti vanno valutati complessivamente, non sulla singola strada o Comune, ancorché importanti. L'osservazione non viene pertanto accolta. Si precisa inoltre che si sono fatti approfondimenti sulla qualità dell'aria relativamente all'agglomerato dei 12 Comuni indicati dal PAIR 2020.

Accoglimento**NON ACCOLTA****Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

SEZIONE 13 - VARIE E VAS			
OSSERVAZIONE	N° 896	Proponente	A.MO BOLOGNA
Contenuto sintetico			
La tabella 1.8.12 (lunghezza della rete del TPM) è evidentemente sbagliata: la lunghezza della rete SFM coincide con quella del trasporto urbano, e vengono assegnati oltre 4.000 km al People Mover - correggere.			
Deduzioni			
L'osservazione è accolta, si procederà a correggere la tabella coerentemente alla tabella 9-9 del PUMS.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
MODIFICA TABELLA 1.8.12.			

SEZIONE 13 - VARIE E VAS**OSSERVAZIONE****N° 897****Proponente****A.MO BOLOGNA****Contenuto sintetico**


Le tabelle relative al TPM nei diversi scenari sono aggregate a livello di area vasta. vanno ripartite nelle diverse modalità (SFM, Crealis, Tram, ecc.), come è stato fatto per la sola tabella 1.8.27.

Deduzioni

La VAS ha il compito di valutare i possibili effetti del Piano, i quali risultano evidenti con il potenziamento e miglioramento del servizio del trasporto pubblico nel suo complesso di azioni sulla rete con il conseguente aumento dei passeggeri. La richiesta espressa non viene pertanto accolta. Per ulteriori aspetti di dettaglio si rimanda al relativo capitolo della relazione di Piano sul TPM (capitolo 5).

Accoglimento**NON ACCOLTA****Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

SEZIONE 13 - VARIE E VAS			
OSSERVAZIONE	N° 898	Proponente	A.MO BOLOGNA
Contenuto sintetico			
<p>Anche per la valutazione sanitaria e la popolazione esposta la necessità di disaggregare i dati a livello dei singoli centri urbani interessati dal PAIR. Aggiungere una valutazione di impatto sanitario vero e proprio, in termini di mortalità, morbilità e accesso ai servizi sanitari, secondo le Linee Guida pubblicate dal Ministero della Salute nel 2016.</p>			
Deduzioni			
<p>Il campo d'azione del PUMS è la Città metropolitana e la valutazione dei possibili effetti delle azioni messe in campo dal Piano va fatta dunque nel complesso del territorio metropolitano. Si precisa che nella VAS si è evidenziato l'effetto positivo in termini di potenziale esposizione della popolazione, pertanto non si ritiene né utile, né necessaria una valutazione sanitaria. Pertanto, l'osservazione non viene accolta.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 13 - VARIE E VAS

OSSERVAZIONE	N° 899	Proponente	A.MO BOLOGNA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Tabella 1.9.12: riportare l'esposizione prevista a diversi livelli di concentrazione (mgr/m³) degli inquinanti, ed evidenziare % di popolazione esposta a livelli di concentrazione superiori ai limiti di legge. Inoltre, come sopra, vanno riportati i dati disaggregati almeno a livello di singoli comuni PAIR.

Deduzioni

Per valutare i possibili effetti del PUMS sono sufficienti le emissioni. Le valutazioni sulle concentrazioni competono ai piani dell'aria. A questo si aggiunga che il PUMS raggiunge obiettivi superiori a quelli che il PAIR si è dato per garantire il rispetto dei limiti normativi sulla qualità dell'aria.


Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 13 - VARIE E VAS			
OSSERVAZIONE	N° 900	Proponente	LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA
Contenuto sintetico			
<p>Per il contenimento degli inquinanti atmosferici prevedere, almeno come misura da attuare in caso di “emergenza smog”, l’applicazione della gestione dinamica della velocità massima consentita in funzione della qualità dell’aria per gli autoveicoli che transitano sulle autostrade che attraversano Bologna.</p>			
Deduzioni			
<p>L’osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, come sottolineato nel paragrafo 6.2.1 della relazione di Piano, dove è evidenziato tra le azioni promosse dal PUMS anche il controllo della velocità; al contempo, però, non è compito del PUMS individuare misure di emergenza smog proprie dei Piani sulla Qualità dell’Aria (PAIR) e nemmeno può incidere in modo diretto sui limiti di velocità del sistema autostradale che dipendono soprattutto dal gestore.</p>			
Accoglimento		NON DI COMPETENZA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

14 OSSERVAZIONI D'UFFICIO

SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO		 PUMS BOLOGNA METROPOLITANA	
ARGOMENTO: PIANIFICAZIONE TERRITORIALE			
PROTOCOLLO GENERALE	14225	Proponente	SERVIZIO PIANIFICAZIONE MOBILITA'
Contenuto dell'osservazione			
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.			
Modifica al Piano			
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'acceso 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 ciclopedonali 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).

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

Valutare la sostenibilità sociale degli insediamenti logistici anche mediante la definizione di protocolli per la sostenibilità dell'occupazione negli ambiti logistici.

Modifica al Piano

Modifica PARTE B - paragrafo 4.2

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.

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

