

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.