




## 13 VARIE E VAS

<b>SEZIONE 13 - VARIE E VAS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 887</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Mancanza dati mobilità in serie storica necessari per valutazioni qualitative e quantitative.			
<b>Deduzioni</b>			
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).			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 13 - VARIE E VAS</b>		 <b>PUMS</b> BOLOGNA METROPOLITANA	
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 888</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Aggregazione territoriale non del tutto rappresentativa (confini amministrativi).			
<b>Deduzioni</b>			
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.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 13 - VARIE E VAS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 889</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Mancanza analisi delle tendenze della domanda/offerta di mobilità nelle grandi polarità metropolitane dalla Stazione Centrale all'Aeroporto Marconi.			
<b>Deduzioni</b>			
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.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 13 - VARIE E VAS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 890</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 13 - VARIE E VAS****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**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 893</b>	<b>Proponente</b>	<b>FEDERMETANO</b>
---------------------	---------------	-------------------	--------------------

**Contenuto sintetico**

Modificare Tabella 0-7 Quadro sinottico del processo di attuazione delle PRINCIPALI STRATEGIE del PUMS inserendo anche mezzi ibridi-elettrici 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.

<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>
---------------------	-----------------------------

**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**

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.


**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. 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.

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

Non comporta modifiche.



<b>SEZIONE 13 - VARIE E VAS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 895</b>	<b>Proponente</b>	<b>A.MO BOLOGNA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>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...</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<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 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.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
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.

<b>SEZIONE 13 - VARIE E VAS</b>		 <b>PUMS</b> BOLOGNA METROPOLITANA	
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 898</b>	<b>Proponente</b>	<b>A.MO BOLOGNA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 13 - VARIE E VAS</b>		 <b>PUMS</b> BOLOGNA METROPOLITANA	
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 899</b>	<b>Proponente</b>	<b>A.MO BOLOGNA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>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.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>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.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 13 - VARIE E VAS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 900</b>	<b>Proponente</b>	<b>LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON DI COMPETENZA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			