

# 1 OBIETTIVI

<b>SEZIONE 1 - OBIETTIVI</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 1</b>	<b>Proponente</b>	<b>FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<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”.

<b>SEZIONE 1 - OBIETTIVI</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 3</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 1 - OBIETTIVI</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 4</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Portare la previsione dello share modale delle moto al 2% anziché confermare l'attuale 4% sul Comune di Bologna.			
<b>Deduzioni</b>			
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%.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 1 - OBIETTIVI</b>		 <b>PUMS</b> BOLOGNA METROPOLITANA	
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 5</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 9838</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
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.			
<b>Deduzioni</b>			
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.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 1 - OBIETTIVI</b>		 <b>PUMS</b> BOLOGNA METROPOLITANA	
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 6</b>	<b>Proponente</b>	<b>FEDERCHIMICA ASSOGASLIQUIDI</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>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.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<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. Diversamente da quanto richiesto verrà rafforzata tale impostazione in ogni parte del documento di Piano.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Sostituzione di elettrico con a zero emissioni nella relazione di Piano, dove pertinente          Modifica Tabella 0-5 sezione "Attuazione".</p>			

<b>SEZIONE 1 - OBIETTIVI</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 7</b>	<b>Proponente</b>	<b>FEDERCHIMICA ASSOGASLIQUIDI</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Tenere in considerazione i seguenti principi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- 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");</li> <li>-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.</li> </ul>			
<b>Deduzioni</b>			
<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 solo 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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Sostituzione di elettrico con a zero emissioni nella relazione di Piano, dove pertinente			

Modifica Tabella 0-5 sezione "Attuazione".	
<b>SEZIONE 1 - OBIETTIVI</b> 	
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 8</b>
<b>Proponente</b>	<b>FEDERMETANO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>	
<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>	
<b>Deduzioni</b>	
<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>	
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>
<b>Modifica eventuale al Piano</b>	
<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>	

<b>SEZIONE 1 - OBIETTIVI</b>		 <b>PUMS</b> BOLOGNA METROPOLITANA	
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 9</b>	<b>Proponente</b>	<b>FEDERMETANO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<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>			

<b>SEZIONE 1 - OBIETTIVI</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 10</b>	<b>Proponente</b>	<b>FEDERMETANO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<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>			

<b>SEZIONE 1 - OBIETTIVI</b>		 <b>PUMS</b> BOLOGNA METROPOLITANA	
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 11</b>	<b>Proponente</b>	<b>FEDERMETANO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Modificare Tabella 0-3 Obiettivi e strategie partecipazione, in particolare nei macro-obiettivi B1 e E7 introducendo la possibilità all'uso dei combustibili alternativi.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 1 - OBIETTIVI</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 12</b>	<b>Proponente</b>	<b>FEDERMETANO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Modificare Tabella 0-6 Sistema Obiettivi-strategie-azioni introdurre la possibilità all'uso dei combustibili alternativi anche a livello strategico.			
<b>Deduzioni</b>			
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.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 1 - OBIETTIVI</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 13</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Si sottolinea l'importanza del monitoraggio continuo dei target sulla ripartizione modale a fronte degli investimenti fatti sul TPM.			
<b>Deduzioni</b>			
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.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<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>			

<b>SEZIONE 1 - OBIETTIVI</b>		 <b>PUMS</b> BOLOGNA METROPOLITANA	
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 14</b>	<b>Proponente</b>	<b>A.MO BOLOGNA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
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.

<b>SEZIONE 1 - OBIETTIVI</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 16</b>	<b>Proponente</b>	<b>ANCE</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

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