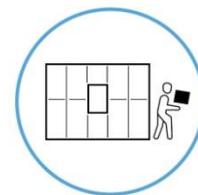


## 9 LOGISTICA – PULS

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 822</b>	<b>Proponente</b>	<b>PERICUS IMMOBILIARE SRL</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Richiesta inserimento dell'insediamento del Postrino come nuovo insediamento logistico perché rispondente ai criteri del PUMS, raggiungibile per addetti e per merci.			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
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**

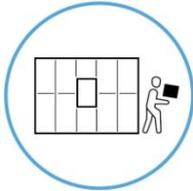
Integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.2

inserimento nuova figura 4.3

sostituzione figura 4.4

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 824</b>	<b>Proponente</b>	<b>P3-AGRESTE SRL</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Inserire tra gli ambiti Tavernelle.			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.2</p> <p>inserimento nuova figura 4.3</p> <p>sostituzione figura 4.4</p>			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 825</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI BOLOGNESE) SALA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.2  inserimento nuova figura 4.3  sostituzione figura 4.4</p>			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 826</b>	<b>Proponente</b>	<b>CEDRO SRL<sup>2</sup></b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.2  inserimento nuova figura 4.3.  sostituzione figura 4.4</p>			

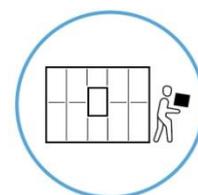
<sup>2</sup> Errore materiale indicazione proponente

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 827</b>	<b>Proponente</b>	<b>INTERPORTO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Togliere Altedo e Martignone tra gli ambiti in quanto non serviti da collegamenti ferroviari che permettano l'intermodalità ferroviaria delle merci.			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.1 e 4.2.			
inserimento nuova figura 4.3			
sostituzione figura 4.4			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 828</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI SALA BOLOGNESE</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.2  inserimento nuova figura 4.3  sostituzione figura 4.4</p>			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 829</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 15607</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Noleggio Cargo Bike.			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 830</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 15640</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Utilizzo della rete tramviaria anche per il trasporto merci e rifiuti.			
<b>Deduzioni</b>			
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.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 831</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 15640</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Promuovere l'interscambio tram/treno merci.			
<b>Deduzioni</b>			
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.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 832</b>	<b>Proponente</b>	<b>FEDERMETANO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>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.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

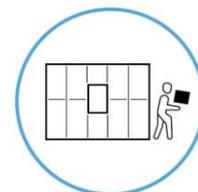
<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 833</b>	<b>Proponente</b>	<b>INTERPORTO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Riutilizzo aree ferroviarie nodo bolognese per progetti di city logistic per la distribuzione dell'ultimo miglio, a partire da San Donato anche come occasione di un più ampio progetto di rigenerazione urbana.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 834</b>	<b>Proponente</b>	<b>INTERPORTO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 835</b>	<b>Proponente</b>	<b>SFM CHIAMATA</b>
<b>ULTIMA</b>			
<b>Contenuto sintetico</b>			
Potenziare infrastrutture (ferro) interporto.			
<b>Deduzioni</b>			
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.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.1			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 836</b>	<b>Proponente</b>	<b>INTERPORTO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Potenziamento infrastruttura terminalistica.			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.1			

**SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS**



**OSSERVAZIONE**

**N° 837**

**Proponente**

**ANCE**

**Contenuto sintetico**

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).

**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**

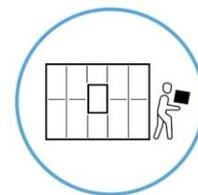
**ACCOLTA**

**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**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 838</b>	<b>Proponente</b>	<b>P3-AGRESTE SRL</b>
---------------------	---------------	-------------------	-----------------------

**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.

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

**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.

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 839</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 15205</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Integrazioni al testo riportate al paragrafo 4.1</p>			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 840</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 841</b>	<b>Proponente</b>	<b>ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Nuova forma consortile nel centro storico tra tutti i soggetti interessati ai bisogni e servizi.			
<b>Deduzioni</b>			
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.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON DI COMPETENZA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 842</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
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.			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione è accolta ed è previsto dal PULS nell'ambito delle attività della Freight Quality Partnership permanente.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 843</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Convocare un Tavolo Merci dedicato per giungere ad accordo sulle fasce orarie specifiche per la consegna merci con le Associazioni di Categoria.			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione è accolta ed è previsto dal PULS nell'ambito delle attività della Freight Quality Partnership permanente.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 844</b>	<b>Proponente</b>	<b>ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Aree di sosta che tengano conto di consegne notturne e APP per conoscere la disponibilità.			
<b>Deduzioni</b>			
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.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 845</b>	<b>Proponente</b>	<b>ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Deroghe ai limiti legati alla natura dei mezzi.			
<b>Deduzioni</b>			
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.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 846</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 847</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Non si condivide scelta solo elettrico al 2030, in quanto mancano ancora dati certi sullo sviluppo tecnologico, diffusione e costi.			
<b>Deduzioni</b>			
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.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 848</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Non si condivide scelta di escludere Euro 6 diesel al 2025 (anche da ZTL speciali e Aree Pedonali).			
<b>Deduzioni</b>			
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.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
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.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 849</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<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>			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 850</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<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>			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 851</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
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.			
<b>Deduzioni</b>			
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.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
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.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 852</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
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.			
<b>Deduzioni</b>			
La questione sembra orientata al mercato e difficilmente controllabile da un piano.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON PERTINENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 853</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 6862</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Regolamentazione dell'artigianato di servizio ormai mobile su furgoncini (officina/deposito ecc.) che utilizzano le sedi stradali.			
<b>Deduzioni</b>			
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.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 854</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Si manifestano dubbi su rottura di carico negli SLP e proseguimento con cargo-bikes.			
<b>Deduzioni</b>			
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.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 9 - LOGISTICA - PULS</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 855</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<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>			
<b>Deduzioni</b>			
<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>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			