

# PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

---

## PGTU - Piano Generale del Traffico Urbano di Bologna

ALLEGATO 5  
Documento di Controdeduzione  
alle Osservazioni



**Irene Priolo** Assessore alla mobilità ed infrastrutture del Comune di Bologna

**Cleto Carlini** Direttore Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture

Coordinamento Generale e Segreteria Tecnica

**Gian Matteo Cuppini, Alessia Lupi, Valeria Villani**

Gruppo di Lavoro:

**Alessio Gazzi**

**Carlo Michelacci**

**Federico Paveggio**

**Giancarlo Sgubbi**

Collaboratori:

**Irene Astorri**

**Beatrice Bovinelli**

Consulenti:

**Jacopo Ognibene**

# 1 PREMESSA

A seguito dell'adozione del Piano Generale del Traffico avvenuta il 27 Novembre 2018 con Atto di Giunta PG. N. 502446/2018 del 27/11/2018 in concomitanza con l'adozione del PUMS da parte del Sindaco Metropolitano, nel rispetto del principio di economicità e non duplicazione del procedimento, si è stabilito il periodo di pubblicazione in gg.60 per il rispetto delle norme in materia di consultazione/partecipazione previste dalla legge in materia ambientale con riferimento al PUMS (art.14 comma 4 D.Lgs. 152/2006), al quale si allinea il PGTU.

La pubblicazione dei Piani ed il deposito per 60gg. per la libera presa visione e l'eventuale formulazione di osservazioni da parte di cittadini/Enti/associazioni è avvenuta con scadenza il giorno 11 marzo 2019.

Durante la fase di deposito del PGTU è avvenuta altresì la consultazione formale dei Quartieri cittadini, ai sensi degli artt.10 e 11 del Regolamento comunale sul decentramento; i Consigli di Quartiere si sono espressi tutti favorevolmente, con osservazioni e proposte.

Gli uffici hanno pertanto proceduto alla verifica delle osservazioni pervenute dai cittadini/Enti/associazioni e dai Quartieri, provvedendo a redigere un documento di controdeduzioni, che costituisce il presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale del PGTU. Tale lavoro è stato fatto d'intesa con la Città Metropolitana, che ha provveduto in maniera analoga per il PUMS, in quanto parte delle osservazioni incidevano su entrambi i Piani.

Il presente documento nasce quindi 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 PGTU.

## Come è organizzato il documento

Nell'ottica di assicurare un'adeguata leggibilità, il documento è strutturato in due parti principali: la prima, rappresentata dal presente capitolo, costituisce una premessa che sintetizza l'approccio metodologico utilizzato per dare risposta ai contributi pervenuti da cittadinanza e portatori di interesse durante la fase di pubblicazione del PGTU e offre una rassegna sulle tematiche principali emergenti, sulle categorie di proponenti e sulle modalità di accoglimento delle proposte di modifica ricevute; la seconda, invece è dedicata alle controdeduzioni delle osservazioni, dettagliate per ciascuna tematica ed argomento di riferimento e analizzate singolarmente con apposita scheda. Infine, il capitolo seguente tratta il tema delle "osservazioni d'ufficio", ossia tutte le modifiche apportate ai documenti di Piano allo scopo di chiarirne o specificarne i contenuti, sulla base delle valutazioni dell'ufficio Unico di Piano (costituito dagli Uffici Tecnici del Comune di Bologna e della Città metropolitana di Bologna).

In particolare, la presente premessa è dedicata a:

- la metodologia applicata per codificare univocamente le osservazioni pervenute;

- i criteri utilizzati per stabilire le modalità di accoglimento dei contributi e osservazioni;
- l'elenco dei proponenti che hanno inviato almeno un'osservazione, suddivisi in 5 macro-categorie per facilitare la lettura:
  - A – Cittadini;
  - B – Associazioni e Sindacati;
  - C – Enti;
  - D – Aziende;
  - E – Gestori.

Nello specifico, sempre nell'ottica di assicurare una maggiore leggibilità al documento, l'elenco dettagliato dei singoli proponenti è fornito attraverso apposite schede dedicate ordinate alfabeticamente all'interno di ciascuna macro-categoria. che riportano la sezione delle tematiche delle osservazioni proposte e il loro numero, oltre alla tipologia di accoglimento

Per quanto riguarda la seconda parte del documento, invece, come detto questa è costituita dalle controdeduzioni relative alle singole osservazioni pervenute, riassunte in apposite schede che ne riassumono il contenuto, la modalità di accoglimento e l'eventuale modifica da apportare ai documenti di Piano.

## Criteri di codifica

Come accennato in precedenza, la moltitudine di osservazioni ricevute (circa 500) ha imposto la definizione di una metodologia per la loro codifica che ne facilitasse l'identificazione univoca e, al contempo, l'immediata associazione alla tematica di interesse cui la proposta fa riferimento.

Per tale ragione, ogni contributo ricevuto dai proponenti è stato dapprima associato ad un numero progressivo corrispondente al Protocollo Generale ("PG") con cui il Comune di Bologna di Bologna ha raccolto e catalogato ogni proposta ricevuta. Ne consegue facilmente che più osservazioni possono far riferimento ad un unico numero di PG qualora il proponente abbia richiesto plurime e differenti modifiche ai documenti di Piano.

La codifica delle osservazioni è completata da un codice numerico progressivo che è stato attribuito in funzione delle tematiche cui fanno riferimento. Tale scelta è stata operata al fine di conferire al documento una maggiore facilità 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, a ciascun proponente viene offerta 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.

## Criteria di accoglimento

I contributi ricevuti dai proponenti durante la fase di pubblicazione del PGTU sono stati analizzati e suddivisi in circa 500 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, di conseguenza, sia delle singole eventuali modifiche da apportare ai documenti di Piano.

Nello specifico, la metodologia applicata per l'attribuzione della tipologia di accoglimento ha previsto cinque differenti categorizzazioni:

- osservazione non accolta;
- osservazione non pertinente;
- osservazione parzialmente accolta;
- osservazione non di competenza;
- osservazione accolta.

In particolare, la prima categoria riunisce tutte le osservazioni i cui contenuti non sono coerenti con principi e obiettivi del PGTU); la seconda raggruppa quelle non in linea con i contenuti tipici di un simile Piano.

Per quanto riguarda la tipologia di "accoglimento parziale" ne fanno parte le osservazioni già contenute nel PGTU ma che sostengono e rafforzano obiettivi, politiche e azioni, contribuendo anche all'indicazione di elementi di buona progettazione per la fase di attuazione mentre le richieste che esulano dalla competenza del PGTU sono aggregate nella quarta tipologia.

Infine, le osservazioni considerate in linea con le strategie del piano sono state accorpate nel gruppo delle "osservazioni accolte".

Le osservazioni accolte e talvolta parzialmente accolte, qualora necessario e non contenute nel Piano, comportano la modifica del testo della Relazione Generale del PGTU (fatto evidenziato nelle schede di Contradduzione e riportato in carattere corsivo nel testo della Relazione Generale).

## Osservazioni d'ufficio

Come anticipato in precedenza, a seguito dell'adozione dei documenti del PUMS e del PGTU e durante la fase di pubblicazione degli stessi, l'Ufficio Unico di Piano (costituito dagli Uffici Tecnici del Comune di Bologna e della Città metropolitana di Bologna) ha valutato l'opportunità di modificarne alcune parti, intervenendo con migliorie puntuali alle parti testuali al fine di conferire maggiore chiarezza e specificità ai contenuti.

Tali modifiche hanno assunto 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. A tali modifiche è dedicato un capitolo nel PUMS.

Si segnalano infine la necessità di aver apportato anche nel testo della Relazione Generale del PGTU e nella Cartografia allegata alcune modifiche dovute ad errori materiali ed incongruenze presenti nei documenti adottato.

## 2 CATALOGO DELLE OSSERVAZIONI

A seguire si riporta l'elenco sintetico delle Osservazioni presentate ordinate per numero di Protocollo Generale, esplicitando la tipologia di soggetto, l'argomento oggetto delle osservazioni, il numero progressivo di ciascuna scheda ed il relativo esito.

Numero Protocollo Generale dell'osservazione	Tipologia del Soggetto	Argomento	Numero della Scheda di Controdeduzione	ESITO
13168/19	Gestori	Intermodalità	226	Parzialmente accolta
23067/19	Cittadini	Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano	99	Parzialmente accolta
		Sosta	382	Parzialmente accolta
40003/19	Cittadini	Mobilità innovativa	451	Parzialmente accolta
41768/19	Cittadini	Sosta	424	Parzialmente accolta
45522/19	Cittadini	Mobilità pedonale	21	Accolta
51871/19	Enti	Mobilità ciclistica	74	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	24	Accolta
		Mobilità Pedonale	25	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	26	Parzialmente accolta
		Sosta	400	Parzialmente accolta
		Sosta	401	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	265	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	266	Accolta
		Spazio condiviso	267	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	268	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	269	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	270	Parzialmente accolta
		TPL	124	Parzialmente accolta
		TPL	125	Parzialmente accolta
		TPL	126	Parzialmente accolta
74552/19	Cittadini	Mobilità ciclistica	89	Non accolta
		Mobilità ciclistica	90	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	91	Accolta
		Mobilità ciclistica	92	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	94	Non di competenza
77429/19	Cittadini	Sosta	396	Parzialmente accolta
92292/19	Enti	Logistica urbana delle merci	472	Accolta
		Mobilità ciclistica	75	Parzialmente accolta
		Mobilità innovativa	440	Accolta
		Mobilità Pedonale	27	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	28	Parzialmente accolta

Numero Protocollo Generale dell'osservazione	Tipologia del Soggetto	Argomento	Numero della Scheda di Controdeduzione	ESITO
		Mobilità Pedonale	29	Non accolta
		Sosta	402	Accolta
		Sosta	403	Parzialmente accolta
		Sosta	404	Accolta
		Spazio condiviso	271	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	272	Non accolta
		Spazio condiviso	273	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	274	Parzialmente accolta
<b>94865/19</b>	Enti	Intermodalità	229	Parzialmente accolta
		Logistica urbana delle merci	471	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	69	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	70	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	71	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	72	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	73	Parzialmente accolta
		Mobilità innovativa	439	Accolta
		Mobilità Pedonale	22	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	23	Accolta
		Sosta	397	Parzialmente accolta
		Sosta	398	Parzialmente accolta
		Sosta	399	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	260	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	261	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	262	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	263	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	264	Non accolta
		TPL	117	Parzialmente accolta
		TPL	118	Non di competenza
		TPL	119	Parzialmente accolta
		TPL	120	Parzialmente accolta
		TPL	121	Accolta
		TPL	122	Parzialmente accolta
		TPL	123	Accolta
<b>97994/19</b>	Associazioni	Mobilità Pedonale	54	Accolta
		Mobilità Pedonale	55	Accolta
		Mobilità Pedonale	56	Accolta
		Mobilità Pedonale	57	Non di competenza
<b>98368/19</b>	Enti	Intermodalità	230	Accolta
		Intermodalità	231	Parzialmente accolta

Numero Protocollo Generale dell'osservazione	Tipologia del Soggetto	Argomento	Numero della Scheda di Controdeduzione	ESITO
		Intermodalità	232	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	76	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	77	Accolta
		Mobilità innovativa	441	Accolta
		Mobilità Pedonale	30	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	31	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	32	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	33	Parzialmente accolta
		Sosta	405	Parzialmente accolta
		Sosta	406	Accolta
		Sosta	407	Parzialmente accolta
		Sosta	408	Parzialmente accolta
		Sosta	409	Parzialmente accolta
		Sosta	410	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	275	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	276	Non accolta
		Spazio condiviso	277	Non accolta
		Spazio condiviso	278	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	279	Accolta
		Spazio condiviso	280	Accolta
		TPL	127	Parzialmente accolta
		TPL	128	Parzialmente accolta
<b>98838/19</b>	Enti	Mobilità innovativa	444	Accolta
		Sosta	416	Parzialmente accolta
		sosta	425	Accolta
		Spazio condiviso	343	Accolta
		Spazio condiviso	360	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	361	Non accolta
		Spazio condiviso	362	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	363	Parzialmente accolta
		TPL	133	Parzialmente accolta
<b>100985/19</b>	Enti	Mobilità ciclistica	78	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	79	Accolta
		Mobilità innovativa	442	Parzialmente accolta
		Mobilità innovativa	461	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	34	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	35	Accolta
		Mobilità Pedonale	36	Accolta
		Mobilità Pedonale	37	parzialmente accolta

Numero Protocollo Generale dell'osservazione	Tipologia del Soggetto	Argomento	Numero della Scheda di Controdeduzione	ESITO
		Mobilità Pedonale	38	parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	39	Accolta
		Mobilità Pedonale	40	parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	41	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	42	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	43	Parzialmente accolta
		Percorsi sicuri casa-scuola	47	Parzialmente accolta
		Percorsi sicuri casa-scuola	48	Parzialmente accolta
		Sosta	411	Parzialmente accolta
		Sosta	412	Parzialmente accolta
		Sosta	413	Parzialmente accolta
		Sosta	414	Parzialmente accolta
		Sosta	415	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	281	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	282	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	283	Non pertinente
		Spazio condiviso	353	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	354	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	355	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	356	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	357	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	358	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	359	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	367	Accolta
		Spazio condiviso	368	Accolta
		Spazio condiviso	369	Accolta
		Spazio condiviso	370	Non accolta
		Spazio condiviso	371	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	372	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	379	Parzialmente accolta
		TPL	129	Non accolta
		TPL	130	Parzialmente accolta
		TPL	131	Parzialmente accolta
		TPL	132	Accolta
<b>102978/19</b>	Associazioni	TPL non di linea (Taxi e NCC)	202	Parzialmente accolta
<b>104451/19</b>	Associazioni	Sosta	417	Non accolta
		TPL	134	Parzialmente accolta
		TPL	135	Non pertinente
<b>104739/19</b>	Associazioni	Mobilità ciclistica	61	Parzialmente accolta

Numero Protocollo Generale dell'osservazione	Tipologia del Soggetto	Argomento	Numero della Scheda di Controdeduzione	ESITO
<b>105444/19</b>	Associazioni	Mobilità ciclistica	62	Accolta
		Mobilità ciclistica	63	Non pertinente
		Mobilità ciclistica	64	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	65	Accolta
		Mobilità ciclistica	66	Accolta
		Mobilità ciclistica	67	Accolta
<b>106942/19</b>	Associazioni	Intermodalità	221	Parzialmente accolta
		Intermodalità	222	Accolta
		Mobilità innovativa	445	Accolta
		Mobilità Pedonale	3	Accolta
		Mobilità Pedonale	4	Accolta
		Mobilità Pedonale	49	Parzialmente accolta
		Percorsi sicuri casa-scuola	45	Parzialmente accolta
		Risorse per l'attuazione del piano	2	Accolta
		Spazio condiviso	344	Non accolta
		Spazio condiviso	348	Accolta
		Spazio condiviso	349	Accolta
		Spazio condiviso	373	Non accolta
		Temi, obiettivi e criticità	1	Accolta
		TPL	137	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	152	Parzialmente accolta
<b>107308/19</b>	Cittadini	Mobilità ciclistica	68	Parzialmente accolta
<b>107356/19</b>	Associazioni	Spazio condiviso	255	Accolta
		Spazio condiviso	256	Accolta
		Spazio condiviso	257	Accolta
		Spazio condiviso	258	Accolta
<b>107393/19</b>	Cittadini	Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano	136	Non pertinente
<b>109721/19</b>	Cittadini	Mobilità ciclistica	60	Parzialmente accolta
		Mobilità innovativa	434	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	254	Parzialmente accolta
		TPL	108	Non di competenza
<b>110043/19</b>	Cittadini	Mobilità innovativa	427	Non accolta
		Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano	98	Non accolta
<b>110248/19</b>	Associazioni	Intermodalità	233	Parzialmente accolta
		Mobilità innovativa	443	Parzialmente accolta
		Mobilità innovativa	452	Non accolta
		Mobilità innovativa	462	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	284	Non accolta

Numero Protocollo Generale dell'osservazione	Tipologia del Soggetto	Argomento	Numero della Scheda di Controdeduzione	ESITO
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	173	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	174	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	175	parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	213	parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	214	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	215	Accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	216	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	217	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	218	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	219	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	220	Non accolta
<b>110466/19</b>	Associazioni	Mobilità Pedonale	10	Parzialmente accolta
		Sosta	385	Parzialmente accolta
		Sosta	386	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	244	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	295	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	308	Non accolta
		Spazio condiviso	309	Non accolta
		Spazio condiviso	310	Accolta
		Spazio condiviso	311	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	312	Non accolta
		Spazio condiviso	334	Parzialmente accolta
<b>111507/19</b>	Cittadini	TPL	109	Non pertinente
<b>111544/19</b>	Associazioni	Intermodalità	227	Parzialmente accolta
		Mobilità innovativa	436	Parzialmente accolta
		Mobilità innovativa	437	Non accolta
		Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano	112	Non accolta
		Spazio condiviso	259	Non accolta
		TPL	111	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	163	Accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	164	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	165	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	166	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	203	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	204	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	205	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	206	parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	207	Parzialmente accolta

Numero Protocollo Generale dell'osservazione	Tipologia del Soggetto	Argomento	Numero della Scheda di Controdeduzione	ESITO
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	208	parzialmente accolta
<b>111584/19</b>	Enti	Intermodalità	224	Parzialmente accolta
		Intermodalità	235	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	377	Accolta
<b>111668/19</b>	Cittadini	Mobilità Pedonale	9	Parzialmente accolta
<b>111672/19</b>	Associazioni	TPL	187	Parzialmente accolta
		TPL	188	Non di competenza
<b>111824/19</b>	Cittadini	Sosta	383	Non di competenza
<b>111859/19</b>	Cittadini	Spazio condiviso	292	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	293	Parzialmente accolta
<b>112135/19</b>	Associazioni	TPL	148	Parzialmente accolta
		TPL	149	Parzialmente accolta
<b>112234/19</b>	Cittadini	TPL non di linea (Taxi e NCC)	167	parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	168	Non di competenza
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	169	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	170	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	171	Parzialmente accolta
<b>112271/19</b>	Associazioni	Mobilità innovativa	435	Non accolta
		TPL	110	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	162	Parzialmente accolta
<b>112288/19</b>	Cittadini	Spazio condiviso	286	Parzialmente accolta
<b>112370/19</b>	Associazioni	TPL non di linea (Taxi e NCC)	172	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	210	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	211	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	212	Parzialmente accolta
<b>112391/19</b>	Associazioni	Spazio condiviso	305	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	306	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	307	Parzialmente accolta
<b>112394/19</b>	Gestori	Mobilità innovativa	429	Parzialmente accolta
<b>112416/19</b>	Associazioni	Intermodalità	223	Non accolta
		Sosta	380	Parzialmente accolta
		TPL	139	Non accolta
<b>112424/19</b>	Gestori	TPL non di linea (Taxi e NCC)	195	Parzialmente accolta
<b>112453/19</b>	Associazioni	TPL non di linea (Taxi e NCC)	176	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	177	Parzialmente accolta
<b>112518/19</b>	Azienda	Sosta	394	Parzialmente accolta
<b>112528/19</b>	Associazioni	Intermodalità	225	Parzialmente accolta
		Mobilità innovativa	428	Parzialmente accolta
		Mobilità innovativa	448	Accolta

Numero Protocollo Generale dell'osservazione	Tipologia del Soggetto	Argomento	Numero della Scheda di Controdeduzione	ESITO
		Mobilità innovativa	454	Parzialmente accolta
		Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano	101	Non accolta
		Spazio condiviso	288	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	157	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	158	Accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	189	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	190	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	191	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	192	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	193	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	194	Parzialmente accolta
<b>112566/19</b>	Associazioni	Logistica urbana delle merci	463	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	80	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	81	Accolta
		Mobilità ciclistica	82	Non accolta
		Mobilità ciclistica	83	Accolta
		Mobilità ciclistica	84	Accolta
		Mobilità innovativa	426	Accolta
		Mobilità Pedonale	6	Accolta
		Mobilità Pedonale	7	Accolta
		Mobilità Pedonale	8	Accolta
		Sosta	381	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	237	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	238	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	239	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	240	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	241	Accolta
		Spazio condiviso	242	Non pertinente
		Spazio condiviso	243	Parzialmente accolta
		TPL	96	Parzialmente accolta
		TPL	97	Accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	153	Accolta
<b>112589/19</b>	Gestori	Mobilità innovativa	446	Non accolta
		Mobilità innovativa	453	Non accolta
		Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano	100	Non accolta
		Spazio condiviso	285	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	154	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	155	Accolta

Numero Protocollo Generale dell'osservazione	Tipologia del Soggetto	Argomento	Numero della Scheda di Controdeduzione	ESITO
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	156	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	178	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	179	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	180	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	181	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	182	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	183	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	184	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	185	Parzialmente accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	186	Parzialmente accolta
<b>112606/19</b>	Associazioni	Logistica urbana delle merci	464	Non accolta
<b>112635/19</b>	Associazioni	Mobilità innovativa	447	Parzialmente accolta
<b>112663/19</b>	Associazioni	Spazio condiviso	287	Non accolta
<b>112680/19</b>	Associazioni	Logistica urbana delle merci	465	Parzialmente accolta
<b>112760/19</b>	Gestori	TPL non di linea (Taxi e NCC)	196	Parzialmente accolta
<b>112791/19</b>	Gestori	Spazio condiviso	289	Non accolta
<b>112808/19</b>	Gestori	TPL non di linea (Taxi e NCC)	197	Non accolta
<b>112829/19</b>	Gestori	Mobilità innovativa	449	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	198	Parzialmente accolta
<b>112895/19</b>	Gestori	Mobilità innovativa	450	Parzialmente accolta
<b>112903/19</b>	Gestori	TPL non di linea (Taxi e NCC)	199	Parzialmente accolta
<b>113207/19</b>	Gestori	TPL non di linea (Taxi e NCC)	200	Parzialmente accolta
<b>113242/19</b>	Gestori	Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano	102	Non accolta
		TPL non di linea (Taxi e NCC)	159	Accolta
<b>113269/19</b>	Gestori	TPL non di linea (Taxi e NCC)	160	Parzialmente accolta
<b>113298/19</b>	Gestori	TPL non di linea (Taxi e NCC)	201	Non accolta
<b>113339/19</b>	Gestori	TPL non di linea (Taxi e NCC)	161	Parzialmente accolta
<b>113357/19</b>	Cittadini	TPL non di linea (Taxi e NCC)	209	parzialmente accolta
<b>113377/19</b>	Associazioni	TPL	140	Parzialmente accolta
<b>113410/19</b>	Associazioni	Sosta	384	Non accolta
<b>113430/19</b>	Associazioni	Spazio condiviso	375	Non di competenza
<b>114044/19</b>	Associazioni	Intermodalità	228	Accolta
		Logistica urbana delle merci	470	Accolta
		Spazio condiviso	374	Parzialmente accolta
		TPL	113	Parzialmente accolta
		TPL	114	Parzialmente accolta
		TPL	115	Parzialmente accolta
		TPL	150	Parzialmente accolta
		TPL	151	Parzialmente accolta

Numero Protocollo Generale dell'osservazione	Tipologia del Soggetto	Argomento	Numero della Scheda di Controdeduzione	ESITO
115494/19	Azienda	Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano	116	Non accolta
116778/19	Associazioni	Intermodalità	234	Accolta
		Intermodalità	236	Parzialmente accolta
		Logistica urbana delle merci	466	Parzialmente accolta
		Logistica urbana delle merci	467	Parzialmente accolta
		Logistica urbana delle merci	468	Parzialmente accolta
		Logistica urbana delle merci	469	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	58	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	59	Non accolta
		Mobilità ciclistica	85	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	86	Non accolta
		Mobilità ciclistica	87	Parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	88	Non accolta
		Mobilità ciclistica	93	Accolta
		Mobilità ciclistica	95	Accolta
		Mobilità innovativa	430	Parzialmente accolta
		Mobilità innovativa	431	Accolta
		Mobilità innovativa	432	Accolta
		Mobilità innovativa	433	Parzialmente accolta
		Mobilità innovativa	455	Parzialmente accolta
		Mobilità innovativa	456	Accolta
		Mobilità innovativa	457	Non di competenza
		Mobilità innovativa	458	Parzialmente accolta
		Mobilità innovativa	459	Accolta
		Mobilità innovativa	460	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	11	Accolta
		Mobilità Pedonale	12	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	13	Accolta
		Mobilità Pedonale	14	Accolta
		Mobilità Pedonale	15	Accolta
		Mobilità Pedonale	16	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	17	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	18	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	19	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	20	Non accolta
		Mobilità Pedonale	44	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	52	Parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	53	Parzialmente accolta
		Percorsi sicuri casa-scuola	46	Non pertinente

Numero Protocollo Generale dell'osservazione	Tipologia del Soggetto	Argomento	Numero della Scheda di Controdeduzione	ESITO
		Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano	103	Parzialmente accolta
		Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano	104	Parzialmente accolta
		Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano	105	Non di competenza
		Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano	106	Parzialmente accolta
		Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano	107	Parzialmente accolta
		Sosta	387	Parzialmente accolta
		Sosta	388	Parzialmente accolta
		Sosta	389	Accolta
		Sosta	390	Parzialmente accolta
		Sosta	391	Parzialmente accolta
		Sosta	392	Non accolta
		Sosta	393	Parzialmente accolta
		Sosta	418	Accolta
		Sosta	419	Accolta
		Sosta	420	Parzialmente accolta
		Sosta	421	Accolta
		Sosta	422	Parzialmente accolta
		Sosta	423	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	245	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	246	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	247	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	248	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	249	Accolta
		Spazio condiviso	250	Accolta
		Spazio condiviso	251	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	252	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	253	Non accolta
		Spazio condiviso	296	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	297	Accolta
		Spazio condiviso	298	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	299	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	300	Accolta
		Spazio condiviso	301	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	302	Accolta
		Spazio condiviso	303	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	304	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	313	Parzialmente accolta

Numero Protocollo Generale dell'osservazione	Tipologia del Soggetto	Argomento	Numero della Scheda di Controdeduzione	ESITO
		Spazio condiviso	314	Non accolta
		Spazio condiviso	315	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	316	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	317	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	318	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	319	Accolta
		Spazio condiviso	320	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	321	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	322	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	323	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	324	Accolta
		Spazio condiviso	325	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	326	Non accolta
		Spazio condiviso	327	Accolta
		Spazio condiviso	328	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	329	Accolta
		Spazio condiviso	330	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	331	Accolta
		Spazio condiviso	332	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	333	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	335	Non di competenza
		Spazio condiviso	336	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	337	Accolta
		Spazio condiviso	338	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	339	Accolta
		Spazio condiviso	340	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	341	Non accolta
		Spazio condiviso	342	Accolta
		Spazio condiviso	345	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	346	accolta
		Spazio condiviso	347	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	351	Non accolta
		Spazio condiviso	352	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	364	Accolta
		Spazio condiviso	365	Non accolta
		Spazio condiviso	366	Parzialmente accolta
		Spazio condiviso	376	Accolta
		Spazio condiviso	378	Parzialmente accolta
		TPL	141	Parzialmente accolta

Numero Protocollo Generale dell'osservazione	Tipologia del Soggetto	Argomento	Numero della Scheda di Controdeduzione	ESITO
		TPL	142	Non di competenza
		TPL	143	Parzialmente accolta
		TPL	144	Parzialmente accolta
		TPL	145	Parzialmente accolta
		TPL	146	Parzialmente accolta
		TPL	147	Parzialmente accolta
<b>408808/19</b>	Associazioni	Logistica urbana delle merci	474	parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	5	Non di competenza
		Mobilità Pedonale	50	parzialmente accolta
		Mobilità Pedonale	51	parzialmente accolta
		Spazio condiviso	290	parzialmente accolta
		Spazio condiviso	291	parzialmente accolta
		Spazio condiviso	350	Non accolta
		TPL	138	Parzialmente accolta
		Biciplan Metropolitano	473	parzialmente accolta
		Mobilità ciclistica	475	parzialmente accolta
		Mobilità innovativa	438	parzialmente accolta
		Spazio condiviso	294	Non accolta
		Sosta	395	Parzialmente accolta

### **3 SCHEDE DELLE CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI**

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 2** - Temi, obiettivi e criticità

**OSSERVAZIONE N° 1**

Protocollo Generale N. 106942/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

In un ottica di uguaglianza tra cittadini e coerenza tra azioni a livello di territorio è necessaria una maggior attenzione alle zone che non potranno essere preservate dalle grandi arterie di traffico su gomma che proseguiranno nella loro piena funzione e verranno maggiormente utilizzate come quella della città della Tangenziale, i quartieri lambiti da viale Europa, Sabotino-Tolmino-Gandhi-Togliatti, Viale Pertini, Via Stalingrado e simili.

**Deduzioni**

Si condivide la proposta senza modifica del testo in quanto è obiettivo del PUMS/PGTU la riduzione dei flussi di traffico in tutte le aree del centro abitato e non solo in quelle preservate in parallelo al miglioramento in senso ambientale del parco circolante.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 5 - Risorse per l'attuazione del piano**

**OSSERVAZIONE N° 2**

Protocollo Generale N. 106942/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Nella voce filoviarizzazione linee portanti urbane non c'è accenno alla spesa per il completamento della linea 14 (la cui la struttura aerea è completata, mentre manca l'elettrificazione del tratto compreso tra Via Massarenti (fermata Giambologna) e il deposito di Via Due Madonne.

**Deduzioni**

Il completamento della linea 14 fino a in Via Due Madonne è un intervento già previsto.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 3**

Protocollo Generale N. 106942/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Realizzare la continuità dei percorsi pedonali ove mancante, soprattutto lungo la rete stradale principale e nei pressi dei luoghi di alta frequentazione e aggregazione.

Questa azione non deve limitarsi al tracciare strisce di vernice sull'asfalto.

**Deduzioni**

Osservazione accolta senza modifiche al testo, in quanto già compresa nel PGTU.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 4**

Protocollo Generale N. 106942/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Migliorare la protezione e accessibilità offerta dagli attraversamenti pedonali: i tempi dei semafori pedonali a chiamata devono essere calibrati in modo da non indurre il pedone ad attraversare con il rosso.

**Deduzioni**

Il contributo suggerito è coerente con gli obiettivi del PGTU: è attualmente in fase di realizzazione un progetto che prevede l'inserimento di display contatempo negli attraversamenti pedonali semaforizzati. Verranno affrontate ulteriori valutazioni puntuali sugli attraversamenti pedonali a chiamata in funzione delle condizioni di sicurezza.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 5**

Protocollo Generale N. 408808/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riqualificazione urbana. Spostamento dei cassonetti in Via Saragozza sul lato opposto.

**Deduzioni**

La proposta non è di competenza del PGTU.

Accoglimento

Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 6**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre proseguire con le pedonalizzazioni sia nel senso di mantenere e proteggere quelle attualmente esistenti, sia di realizzarne di nuove, anche in periferia, evitando le categorie "aree pedonali integrali non controllate" e "aree pedonali diurne" avanzate sia dal PGTU sia dal PUMS. In ogni caso andrà attivato il telecontrollo e non gli inutili fittoni o le ingestibili catene.

**Deduzioni**

Il PGTU già prevede l'uso estensivo del telecontrollo con telecamere a servizio delle Aree Pedonali. Le Aree Pedonali diurne sono una delle possibili opzioni prefigurate dal Piano, per quanto riguarda le "aree pedonali integrali non controllate" si rimanda alla risposta all'osservazione n. 297.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

## SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna

### ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale

#### **OSSERVAZIONE N° 7**

Protocollo Generale N. 112566/19

#### **Proponente**

#### **Contenuto sintetico**

Occorre prevedere isole ciclo-pedonali temporanee nelle strade di accesso ad aree scolastiche, cioè chiusura al traffico privato 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 al segnalamento dei passaggi pedonali. Si ritiene di inserire uno specifico paragrafo "Tutela aree scolastiche" dedicato alle strade scolastiche in cui puntualizzare le tipologie di intervento e le azioni necessarie e possibili, anche per quanto concerne le zone a traffico limitato, coerentemente con quanto già previsto e consentito dalle norme.

Accoglimento

Accolta

#### **Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.1: Inserimento Par. "4.1.3 TUTELA AREE SCOLASTICHE - PGTU

La realizzazione dei percorsi sicuri casa-scuola trattati al paragrafo 4.1.2 potrebbe trovare ulteriore incentivazione e occasione di sviluppo nelle recenti proposte di modifica al codice della Strada che introducono (art.2 c. 4bis) la definizione di "strada scolastica" e richiedono (art. 10 c. 10bis), su tali strade, l'introduzione di misure di salvaguardia dal traffico motorizzato anche solo limitatamente agli orari di entrata e uscita degli studenti. Questo significherebbe poter introdurre con sistematicità, e comunque progressivamente, tenendo conto delle priorità e delle necessità di coordinamento con l'insieme degli interventi previsti sulla rete stradale, una o più delle misure previste, che sinteticamente si riportano:

- a) fissare un limite massimo di velocità pari a 30 km/h o inferiore, indicato con apposita segnaletica, nonché da dispositivi destinati a rallentare la velocità;
- b) delimitare zone a traffico limitato ;
- c) delimitare aree pedonali.

Sono già numerosi i plessi scolastici che godono di una o più di queste misure di tutela del traffico, ma la norma, se confermata, ne prevederebbe una estensione diffusa, necessariamente progressiva, ma comunque estesa a tutte le scuole.

In ogni caso, l'estensione di misure di mitigazione del traffico nell'ottica di promuovere la mobilità in autonomia degli studenti, va prevista individuando un primo livello di priorità nelle scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado che ad oggi non beneficiano di alcuna misura di mitigazione." Nelle more dell'adeguamento delle modifiche della normativa sopra richiamata, si intende avviare sperimentazioni che abbiano le caratteristiche sopra descritte, in coerenza con la legislazione vigente.

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 8**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

E' necessario aggiungere su via Mezzofanti passaggi con strisce pedonali laddove mancanti.

**Deduzioni**

L'intervento è già previsto in un progetto in corso di redazione; l'osservazione è coerente con il PGTU, è quindi da considerarsi accolta senza modifiche al testo.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 9**

Protocollo Generale N. 111668/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Chiedo che venga messo in sicurezza per i pedoni questo tratto di strada in Via di Barbiano (tra via Putti e via degli Scalini) in modo da promuovere una maggiore pedonalità nei percorsi casa-scuola, verso l'ospedale Rizzoli e verso i Giardini Margherita.

La strada è al momento stretta ma sarebbe davvero necessario isolare i pedoni tramite colonnotti almeno da una parte della strada in modo che non sia possibile per le macchine che circolano urtare chi sta camminando lungo questo tratto di strada.

Sarebbe poi importante trovare dei modi per far ridurre la velocità delle auto lungo questa strada, dato che spesso i veicoli, auto e motociclette, circolano ben oltre il limite di velocità dei 30 km/h.

Una soluzione più radicale è quella di allargare la strada per adeguarla ai volumi di traffico che sopporta quotidianamente e poter costruire un marciapiede che consenta ai molti cittadini che vogliono percorrerla a piedi di poterlo fare in sicurezza.

**Deduzioni**

L'unica soluzione possibile per rispondere all'osservazione consiste nell'allargamento della strada per adeguare il calibro al doppio senso di marcia e per ricavare il percorso pedonale. Si tratta di un'opera che necessita di espropri non al momento programmata a piano investimenti. La richiesta è coerente con gli obiettivi di Piano ma la realizzazione è da valutarsi una volta considerate le priorità complessive riferite ai progetti di riqualificazione o costruzione di marciapiedi.

Si segnala che è attualmente in corso di realizzazione l'intervento di messa in sicurezza di via Putti.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 10**

Protocollo Generale N. 110466/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Per quanto riguarda la pedonalità, si ritiene tuttora valido - in larga misura - il progetto presentato da Confcommercio Ascom Bologna sul tema, con lo Studio Centro Storico Pedonalità e qualità urbana - Proposta per una Bologna futura - che prendeva in analisi la proposta di realizzare sistemi portanti di pedonalità costruiti sulla base della seguente classificazione:

- a) pedonalità in funzione del flusso turistico e della qualità urbana;
- b) pedonalità in funzione dei poli istituzionali, culturali, museali, universitari, giudiziari;
- c) pedonalità in funzione delle attività commerciali ed economiche.

I Sistemi di pedonalità poggiano la loro funzione della fruizione dello spazio urbano su un'accessibilità con trasporto pubblico e sulla realizzazione di nuovi parcheggi - anche in sotterraneo, sotto i nuovi spazi pedonali.

**Deduzioni**

La proposta di favorire i sistemi di pedonalità è in linea con gli obiettivi del PUMS/PGTU: invece non è condivisibile l'organizzazione del TPL proposta, né l'ipotesi relativa alla sosta ribadendo quanto contenuto nel PGTU al paragrafo 4.6.3. "Parcheggi pertinenziali"

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 11**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Le ciclabili sui marciapiedi disincentivano e rendono più rischiosa la pedonalità. Le ciclabili vanno poste preferibilmente in strada, riducendo se necessario la dimensione carreggiata e portando così le vetture ad andare più piano, con maggiore sicurezza per tutti.

**Deduzioni**

Come previsto dal Biciplan le nuove ciclabili saranno progettate con questo criterio.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 12**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Garantire la sicurezza dei passaggi pedonali semaforizzati, molti dei quali ora invece prevedono il contemporaneo passaggio di pedoni insieme alle auto che svoltano.

**Deduzioni**

Si ritiene il contributo offerto utile ed in linea generale coerente con le strategie sulla pedonalità individuate dal PUMS/PGTU: si tratta comunque di una scelta che non può essere generalizzabile. Sarà necessario valutare nei singoli casi le ricadute sull'efficienza della rete, tenendo conto della sicurezza pedonale.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 13**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Migliorare la sicurezza e la continuità dei percorsi pedonali e delle aree pedonali in ambito urbano. Ci sono tantissime situazioni di ostacoli e impedimenti negli spazi pedonali causati dal parcheggio di veicoli di diverso tipo, parcheggio peraltro regolare e istituzionalizzato (es. via Massarenti). Addirittura vi sono parcheggi normati di veicoli in aree (per lo più pedonali) dove non è previsto il loro accesso (es. parcheggio moto nell'area pedonale di via D'Azeglio, parcheggi nel "quadrilatero" per mezzi a cui non è consentito l'accesso). Molti marciapiedi non hanno misure sufficienti al passaggio pedonale.

**Deduzioni**

Si ritiene il contributo offerto utile ed in linea generale coerente con le strategie sulla pedonalità individuate dal PUMS e PGTU: si evidenzia che è in corso da anni un lavoro a garanzia della continuità e sicurezza dei percorsi pedonali. Sarà necessario valutare nei singoli casi ove, per assicurare in via prioritaria la sicurezza e accessibilità di pedoni e persone con disabilità, risulta necessario intervenire anche sulla sosta.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 14**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Al fine di tutelare e rendere più evidente la demarcazione fra zone di attraversamento veicolare e zone pedonali, oltre che per favorire la sicurezza stradale e costituire nuove zone di centralità pedonale, è necessario migliorare la vivibilità e la fruizione delle aree e dei percorsi a pedonalità privilegiata. Riteniamo sia necessario integrare l'elenco di strategie indicate a pagina 22 con il seguente punto:

"Aggiungere arredi urbani (panchine, sedute, fontane, siepi, alberature, ecc.) per delimitare e rendere più riconoscibili gli accessi a tutte le tipologie di aree pedonali rispetto al resto della rete stradale e viaria, oltreché per abbellire le aree stesse, riducendo al contempo le barriere architettoniche esistenti che potrebbero ridurre la fruizione delle aree pedonali da parte dei soggetti portatori di handicap o per gli anziani con difficoltà motorie".

**Deduzioni**

Gli arredi sono tematiche non di rilievo nel documento e saranno oggetto di trattazione a livello di progetti attuativi; l'abbattimento delle barriere architettoniche è già previsto esplicitamente in altra parte del PGTU. L'osservazione è da intendersi recepita senza necessità di modifiche al testo adottato.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 15**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede che sia inserito nello SCENARIO IMMEDIATO (2020) il seguente intervento:  
Attivazione di progetti "Pedibus" in alcuni plessi scolastici, in via sperimentale.

**Deduzioni**

La misura proposta è già prevista nell'ambito dello scenario immediato e il Comune ha già avviato uno specifico progetto per darvi attuazione.

Accoglimento

Accolta

**Modifica eventuale al Piano**

Tabella Par. 6 – PRIORITA' DI INTERVENTO PER L'ATTUAZIONE DEL PGTU:  
STRATEGIA: Mobilità elettrica – Diffusione infrastrutture di ricarica  
Inserimento nello SCENARIO IMMEDIATO (2020):  
"Attivazione di progetti per favorire la mobilità sostenibile in alcuni plessi scolastici"

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 16**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede che sia inserito nello SCENARIO IMMEDIATO (2020) il seguente intervento:  
Videosorveglianza per tutte le aree pedonali (esistenti e in via di istituzione).

**Deduzioni**

Si conferma che nell'ambito di attuazione del PGTU è prevista la sostituzione dei dissuasori mobili a presidio delle aree pedonali con telecamere.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 17**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede che sia inserito nello SCENARIO IMMEDIATO (2020) il seguente intervento:  
Sperimentazione delle isole ciclo-pedonali temporanee in tutte le aree scolastiche, rendendole interdette al traffico veicolare privato nelle ore di ingresso/uscita da suddette aree.

**Deduzioni**

Si ritiene il contributo offerto utile ed in linea generale coerente con le strategie sulla pedonalità individuate dal PUMS e PGTU: la misura proposta non può però essere attuata in modo generalizzato, prescindendo da una valutazione del contesto in cui i vari plessi scolastici sono localizzati.  
In relazione alla proposta e all'evoluzione normativa nazionale attualmente in discussione, viene aggiunto un paragrafo nel PGTU relativo "Tutela aree scolastiche". Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 7.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 18**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede che sia inserito nello SCENARIO INTERMEDIO (2025) il seguente intervento:  
Applicazione dei progetti di "Pedibus" in tutti gli istituti scolastici del territorio comunale, in via definitiva.

**Deduzioni**

La proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS e PGTU: non si ritiene però l'applicazione generalizzata del pedibus in tutte le scuole al 2025 un obiettivo realistico. I fattori che concorrono alla riuscita di azioni di questo tipo sono vari, non esclusivamente dipendenti da azioni di promozione e dalle risorse da mettere in campo.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 19**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede che sia inserito nello SCENARIO INTERMEDIO (2025) il seguente intervento:  
Applicazione delle isole ciclo-pedonali temporanee in tutte le aree scolastiche del territorio comunale

**Deduzioni**

Si ritiene il contributo offerto utile ed in linea generale coerente con le strategie sulla pedonalità individuate dal PUMS e PGTU: la misura proposta non può però essere attuata in modo generalizzato, prescindendo da una valutazione del contesto in cui i vari plessi scolastici sono localizzati.  
In relazione alla proposta e all'evoluzione normativa nazionale attualmente in discussione, viene aggiunto un paragrafo nel PGTU relativo "Tutela aree scolastiche". Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 7.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 20**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede che sia inserito nello SCENARIO INTERMEDIO (2025) il seguente intervento:  
sia eliminata la frase "Evoluzione sistemi di controllo aree pedonali", così come riportato nel secondo punto della strategia "Aree a prevalenza pedonale e mobilità pedonale" > "Ambito Bologna"

**Deduzioni**

La proposta non può essere accolta in termini generali. Si specifica che per "Evoluzione sistemi di controllo aree pedonali" si intende l'introduzione di sistemi più efficienti di telecontrollo veicolare a protezione delle aree pedonali.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 21**

Protocollo Generale N. 45522/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Richiesta di creazione di attraversamento pedonale in via Mezzofanti all'altezza dell'incrocio con via Albertazzi.

**Deduzioni**

L'intervento è già previsto in un progetto in corso di redazione; l'osservazione è coerente con il PGTU, è quindi da considerarsi accolta senza modifiche al testo.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 22**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Percorsi sicuri casa-scuola/casa-servizi: riverificare, incrementando e implementando l'attuale rete, tutti i percorsi sicuri casa-scuola e casa-servizi, anche alla luce delle nuove centralità urbane in divenire e/o già previste per il futuro e dei nuovi spazi per servizi e/o per aggregazione e socialità che saranno realizzati nei prossimi anni nel nostro Territorio.

**Deduzioni**

Le azioni proposte sono in linea con gli obiettivi del Piano, saranno dettagliate nelle fasi attuative dello stesso.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 23**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Il Consiglio di Quartiere Borgo Panigale – Reno ha deliberato all'unanimità il 06/12/2016 l'O.d.G. 29/2016 con cui si chiedeva alla Giunta l'attuazione del PEBA e l'abbattimento delle barriere architettoniche presenti anche sul territorio Quartiere il cui elenco risulta allegato all'O.d.G. richiamato e che sarà messo a disposizione del Gruppo tecnico del PUMS durante l'istruttoria.

**Deduzioni**

Le azioni proposte sono in linea con gli obiettivi del Piano, ed i progetti di dettaglio dovranno essere concordati con il Quartiere. La richiesta è da intendersi accolta senza modifiche al PGTU.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 24**

Protocollo Generale N. 51871/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

- Pedonalizzazione reale all'interno del Mercato Albani;
- realizzazione di un passaggio pedonale in via Molino di Pescarola dando continuità pedonale dalla zona del Centro Sportivo verso le scuole.

**Deduzioni**

L'osservazione è coerente con quanto riportato nel PGTU ma è eccessivamente di dettaglio per la scala di Piano. E' da intendersi accolta senza modifiche al PGTU.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 25**

Protocollo Generale N. 51871/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di estendere le zone 30 con dissuasione della velocità (in particolare nelle zone di Corticella Vecchia - Villaggio Rurale compreso - Pescarola e Noce dove le condizioni sono già mature e occorre iniziare a progettare una zona testa in zona Bolognina ovest).

**Deduzioni**

Relativamente all'osservazione di estensione delle zone 30 in alcuni ambiti specifici si segnala la coerenza con il PGTU e al contempo che le priorità di attuazione di zone 30 e accessi scolastici car-free saranno definiti a scala urbana in una fase successiva.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 26**

Protocollo Generale N. 51871/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Per rendere sicure le aree intorno alle scuole e ai luoghi di cultura bisognerebbe istituire delle zone con chiusura delle strade intorno alle scuole; sistematizzare i progetti Pedibus e Bicibus per la sicurezza dei bambini (occorre partire subito con una sperimentazione attorno alle scuole Acri che favorisca maggiore sicurezza e il raggiungimento a piedi della scuola) individuare politiche complessive su questo tema per le quali occorre prevedere adeguate risorse.

**Deduzioni**

Relativamente all'osservazione si segnala la coerenza con il PGTU e al contempo che le priorità di attuazione di accessi scolastici car-free saranno definiti a scala urbana in una fase successiva. Per quanto riguarda l'organizzazione di pedibus la misura proposta è già prevista nell'ambito dello scenario immediato e il Comune ha già avviato uno specifico progetto per darvi attuazione. L'osservazione quindi è da intendersi accolta senza modifiche al testo del PGTU.

Per quanto riguarda il contributo offerto riguardo al principio di protezione delle aree di pertinenza scolastica già contenuto nel Piano, si ritiene utile come suggerito da altro proponente, inserire uno specifico paragrafo "Tutela aree scolastiche" dedicato alle strade scolastiche in cui puntualizzare le tipologie di intervento e le azioni necessarie e possibili, anche per quanto concerne il rafforzamento della segnaletica, coerentemente con quanto già previsto e consentito dalle norme. Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 7.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 27**

Protocollo Generale N. 92292/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Realizzazione dello sfondo rosso su tutti gli attraversamenti pedonali esistenti in prossimità delle scuole in modo da migliorarne la visibilità anche in lontananza, come emerso nel Report sui laboratori di quartiere.

**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 come suggerito da altro proponente di inserire uno specifico paragrafo "Tutela aree scolastiche" dedicato alle strade scolastiche in cui puntualizzare le tipologie di intervento e le azioni necessarie e possibili, anche per quanto concerne il rafforzamento della segnaletica, coerentemente con quanto già previsto e consentito dalle norme. Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 7.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 28**

Protocollo Generale N. 92292/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Proposta di realizzazione di nuovi attraversamenti pedonali nei punti sotto elencati:

- viale Carlo Pepoli 3 nelle immediate vicinanze del Liceo Scientifico A. Righi;
- su via Gandhi, con chiamata semaforica, per chi da via Sacco e Vanzetti si reca verso la zona del centro sportivo ex CRB.

**Deduzioni**

La richiesta dei due attraversamenti pedonali in viale Pepoli e via Gandhi - necessariamente semaforizzati - è coerente con gli obiettivi di Piano ma la loro realizzazione è da valutarsi in un ambito progettuale più puntuale. L'osservazione è da intendersi accolta senza modifiche al PGTU.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 29**

Protocollo Generale N. 92292/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Ampliamento dell'attraversamento ciclopedonale in via Sandro Pertini di collegamento tra la zona di via Berretta Rossa e la zona di via Pasubio.

**Deduzioni**

Non essendo previste piste ciclabili nelle strade afferenti a viale Pertini, l'osservazione per realizzare anche l'attraversamento ciclabile non può essere accolta.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

## SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna

### ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale

#### **OSSERVAZIONE N° 30**

Protocollo Generale N. 98368/19

#### **Proponente**

#### **Contenuto sintetico**

Percorsi sicuri casa-scuola/casa-servizi: riverificare, incrementando e implementando l'attuale rete, tutti i percorsi sicuri non soltanto casa-scuola, ma anche casa-servizi, anche alla luce delle differenti centralità urbane e degli spazi per servizi e/o per aggregazione e socialità presenti nel Quartiere.

Si chiede inoltre di riattivare le esperienze di "Pedibus" precedentemente realizzate nelle scuole del territorio, nonché di introdurre il progetto nelle zone limitrofe alle scuole Don Bosco e Mattiuzzi Casali e nelle altre scuole che si rendessero disponibili a collaborare all'iniziativa.

Nell'ottica di ridurre l'uso del mezzo privato procedere alla sistematizzazione delle esperienze di Pedibus e Bicibus con l'obiettivo di rendere operativa questa modalità di spostamento per tutti i plessi fino alla scuola secondaria di 2° grado (con adeguate risorse a supporto per la gestione e la sorveglianza) considerando tale modalità ordinaria per lo spostamento casa-scuola entro un determinato raggio da ogni plesso;

Per gli stessi plessi, in presenza di una quota significativa di alunne e alunni residenti al di fuori del raggio previsto per Pedibus e Bicibus o impossibilitate/i per qualunque ragione a fruirne, avviare lo studio per l'istituzione di servizi di trasporto scolastico collettivo con orari e tariffe che ne garantiscano l'attrattività per la mobilità casa-scuola rispetto al trasporto privato.

#### **Deduzioni**

Per quanto riguarda l'organizzazione di pedibus la misura proposta è già prevista nell'ambito dello scenario immediato del PGTU e il Comune ha già avviato uno specifico progetto per darvi attuazione. Tale progetto prevede in ogni caso il coinvolgimento attivo delle famiglie e dell'istituzione scolastica per lo svolgimento dei pedibus e non la messa a disposizione di un servizio oneroso.

Si ritiene utile come suggerito da altro proponente di inserire uno specifico paragrafo "Tutela aree scolastiche" dedicato alle strade scolastiche in cui puntualizzare le tipologie di intervento e le azioni necessarie e possibili, anche per quanto concerne il rafforzamento della segnaletica, coerentemente con quanto già previsto e consentito dalle norme. Si rimanda all'osservazione 7.

Per quanto riguarda in generale le modalità negli spostamenti casa-scuola si ricorda l'opportunità di procedere ai piani spostamenti casa-scuola (già richiamati dal PGTU nel par. 4.7.3), tenendo anche conto della gratuità dell'uso del mezzo pubblico (abbonamenti TPER residenti fino a 13 anni).

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

## SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna

### ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale

#### **OSSERVAZIONE N° 31**

Protocollo Generale N. 98368/19

#### **Proponente**

#### **Contenuto sintetico**

Piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche: occorre predisporre meccanismi di concertazione con i Quartieri delle priorità operative, in relazione alle risorse disponibili, degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche anche sulla base delle segnalazioni che provengono dai territori.

- introdurre attraversamenti pedonali dotati di "strisce luminose" anche nel territorio del Quartiere San Donato-San Vitale;
- necessità di mettere in sicurezza, mediante apposita segnaletica luminosa e/o lampeggiante, l'attraversamento pedonale di Via San Donato, antistante all'ingresso del Parco San Donnino;
- miglioramento della sicurezza degli attraversamenti pedonali, nella Via Massarenti nei tratti tra la Rotonda Paradisi e Via Donatello, nonché davanti all'intersezione con Via della Salita, e necessità di semaforizzare (con un semaforo a chiamata) l'intersezione di via Massarenti con via Santa Rita (O.d.G. del Consiglio di Quartiere San Donato-San Vitale n. 19/2017, PG n. 157139/2017, della seduta del 10 maggio 2017). Si segnala in particolare la pericolosità dell'attraversamento pedonale situato in via Massarenti di fronte all'intersezione con Via della Salita: a causa di una leggera curva in Via Massarenti prima del cavalcavia, i veicoli provenienti dal centro città in direzione periferia si ritrovano sovente di fronte ai pedoni che attraversano la strada senza adeguata visibilità, né per i pedoni né per i veicoli stessi. Di conseguenza, occorre valutare l'installazione di un semaforo pedonale a chiamata in prossimità di detto attraversamento, o di altri dispositivi in grado di aumentarne la sicurezza;
- messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale ubicato in Viale della Fiera all'altezza della sede Rai, tenendo conto anche dell'esigenza di sicurezza degli utenti con disabilità visiva e motoria (O.d.G. del Consiglio di Quartiere San Donato-San Vitale n. 7/2017, PG n. 60217/2017, della seduta del 21 febbraio 2017) nonché dell'attraversamento pedonale ubicato all'intersezione tra Via Garavaglia e la Rotonda Pancaldi.

#### **Deduzioni**

L'intervento sull'attraversamento pedonale in corrispondenza del Parco San Donnino è già previsto in un progetto in corso di redazione. La semaforizzazione dell'attraversamento di Massarenti all'incrocio con Santa Rita è già stato realizzato. Relativamente alle segnalazioni sugli altri attraversamenti è in corso un'analisi dello stato degli attraversamenti pedonali sulla rete principale di Bologna. I programmi attuativi saranno valutati a scala urbana secondo le priorità individuate. L'osservazione è da considerarsi accolta in linea generale, in quanto coerente con il PGTU, ma senza modifiche specifiche al testo adottato.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 32**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Installazione di segnalatori acustici che agevolino l'attraversamento di persone non vedenti presso i semafori delle Vie Massarenti, Azzurra, Libia, Palagi, Mattei e Martelli (zona San Vitale) e San Donato, Lavoro, Andreini, Pirandello e Repubblica (zona San Donato).

**Deduzioni**

L'osservazione è in linea con le strategie di PUMS e PGTU; le intersezioni segnalate saranno opportunamente considerate in una valutazione successiva in fase attuativa, anche sulla base delle risorse.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 33**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

- Realizzazione di un attraversamento pedonale sicuro in Via Gnudi (zona Parrocchia S. Antonio M. Pucci e sede associazione Panificatori);
- realizzazione di un attraversamento pedonale sicuro in Via Sacco (all'intersezione con Via Fregoli);
- realizzazione di un percorso pedonale sicuro in Via Scandellara, nel tratto prospiciente alla ferrovia, lato civici pari;
- realizzazione di un percorso pedonale sicuro in Via Cadriano (zona Fabbriera);
- realizzazione di un percorso pedonale sicuro in Via Stradelli Guelfi;
- realizzazione di un percorso pedonale sicuro in Via Pallavicini (nel tratto compreso tra l'intersezione con Via Martiri della Croce del Biacco e la Villa Gandolfi Pallavicini);
- necessità di messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale/ciclabile di Via Fossolo (nel tratto tra Via Mainoldi e Via S. Pier Tommaso) e della pista ciclabile Carlo Piazzi. Si tratta di un attraversamento pericolosissimo perché si trova subito dopo una rotonda e dopo una curva e la visuale di chi attraversa da Via Mainoldi è molto scarsa a causa dei cassonetti che oscurano completamente il pedone agli automobilisti;
- necessità di mettere in sicurezza gli attraversamenti pedonali antistanti gli orti comunali di Viale Felsina, le scuole Tempesta di Via Martelli e le scuole Mattiuzzi Casali di Via Azzurra;
- necessità di mettere in sicurezza i marciapiedi di Via Massarenti dal civico 31 al civico 71 ad oggi difficilmente accessibili per pedoni e soggetti fragili a causa dei parcheggi selvaggi sulle strisce blu in prossimità dei marciapiedi e degli attraversamenti.

**Deduzioni**

Si segnala che l'attraversamento pedonale di via Martelli è già semaforizzato mentre per quello di via Fossolo si sta valutando lo spostamento dei cassonetti per la raccolta RSU.

In generale, relativamente alla richiesta di attraversamenti pedonali e/o miglioramento delle condizioni di sicurezza si rimanda alla risposta all'osservazione n. 31.

Relativamente ai marciapiedi richiesti si segnala che nel tratto citato di via Scandellara sono già presenti i marciapiedi, per il marciapiede di via Massarenti civico 31 sono in corso i lavori di adeguamento e quello di via Stradelli Guelfi è previsto nel progetto "Passante di Mezzo".

Relativamente agli altri marciapiedi l'unica soluzione possibile per rispondere all'osservazione consiste nell'allargamento delle strade per adeguarne il calibro al doppio senso di marcia e per ricavare il percorso pedonale.

Si tratta di opere che necessitano di espropri non al momento programmate a piano investimenti.

La richiesta è coerente con gli obiettivi di piano ma la realizzazione è da valutarsi una volta considerate le priorità complessive riferite ai progetti di riqualificazione o costruzione di marciapiedi.

L'osservazione è da intendersi accolta senza modifiche al PGTU.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 34**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone la messa in opera di arredi semplici per delimitare e rendere riconoscibili gli accessi all'area pedonale in Piazza Aldrovandi (da entrambi i lati) e di una migliore comunicazione anche attraverso cartellonistica specifica che espliciti le modalità di utilizzo dell'area e in quali fasce orarie è previsto l'accesso ai veicoli.

**Deduzioni**

Si condivide in via generale l'opportunità di tutelare le aree pedonali con l'inserimento di arredi che fungano anche da porte di accesso. L'argomento, in un'ottica di integrazione tra aspetti di mobilità e di riqualificazione urbana, è da trattare in sede di progetto sulla localizzazione specifica. L'osservazione quindi è da intendersi accolta senza modifiche al testo del PGTU.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 35**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede la creazione di un attraversamento pedonale in Via Mezzofanti all'incrocio con Via Albertazzi, per favorire l'attraversamento sicuro in prossimità delle scuole e della fermata bus.

**Deduzioni**

L'intervento è già previsto in un progetto in corso di redazione; l'osservazione è coerente con il PGTU, è quindi da considerarsi accolta senza modifiche al testo.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

## SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna

### ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale

#### **OSSERVAZIONE N° 36**

Protocollo Generale N. 100985/19

#### **Proponente**

#### **Contenuto sintetico**

- Prevedere interventi specifici per i seguenti plessi: a) Largo Lercaro, segnaletica che comunichi la presenza di più scuole, dossi per rallentare la velocità delle auto, rialzo degli attraversamenti pedonali per metterli in sicurezza all'altezza del chiosco dei gelati; b) zona Murri - Tambroni, migliorare la segnaletica, mettere in sicurezza il passaggio pedonale su Via Romagnoli; c) Via San Vitale - Vicolo Bolognetti, migliorare la segnaletica su Via San Vitale rispetto alla presenza dei plessi scolastici, migliorare la sicurezza dell'attraversamento pedonale su San Vitale (su fondo rosso); d) Via Dante – Santo Stefano, posizionare specchi per migliorare la visibilità per chi transita sotto il portico e chi arriva dalle strade laterali, es. Via Borgolocchi; e) zona San Mamolo e Via d'Azeglio, illuminare meglio incrocio Codivilla–San Mamolo; f) Via Mattuiani (nido Tovaglie), segnaletica che evidenzi la presenza di scuole e che inviti a rallentare la velocità (es. da Via Marsili a Via Mattuiani) per non immettersi in Via Garibaldi a velocità sostenuta, sistemare il marciapiede e metterlo in sicurezza in Via Mattuiani;
- fornire ai ragazzi delle medie una mappa con evidenziati i percorsi per arrivare a scuola a piedi;
- intervenire sulla viabilità in fase di entrata ed uscita per la presenza del plesso Berengario da Carpi/Aranzio.

#### **Deduzioni**

Si segnala che l'attraversamento pedonale di via Romagnoli è in corso di attuazione. Relativamente agli interventi richiesti sui vari plessi scolastici si rimanda alla risposta all'osservazione n. 31.

Si ritiene utile come suggerito da altro proponente di inserire uno specifico paragrafo "Tutela aree scolastiche" dedicato alle strade scolastiche in cui puntualizzare le tipologie di intervento e le azioni necessarie e possibili, anche per quanto concerne il rafforzamento della segnaletica, coerentemente con quanto già previsto e consentito dalle norme. Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 7.

Relativamente a via Berengario da Carpi/Aranzio si è già proposto il senso unico di marcia con verso di percorrenza da via Rovighi a via Tagliacozzi; si tratta comunque di un aspetto di dettaglio che non costituisce oggetto di integrazione/modifica del testo del PGTU.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 37**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede di creare i marciapiedi nelle strade che ancora ne sono prive (Via Siepelunga, Via Castiglia, Via Mauro Sarti) e di rivedere i tempi semaforici a favore dei pedoni negli attraversamenti vicino alle scuole o agli incroci che hanno la più alta incidentalità, limitando in tali zone il doppio verde auto-pedone in cui il pedone, soggetto più debole, rischia di essere maggiormente a rischio.

**Deduzioni**

L'Amministrazione Comunale conferma l'impegno a regolare gli impianti semaforici al fine di limitare la conflittualità tra pedoni e automobilisti laddove esistano problemi di visibilità delle manovre o si evidenzino situazioni di pericolosità.

Si segnala che via Castiglia è già regolamentata come zona residenziale con precedenza ai pedoni e che su via Sarti il percorso pedonale era già stato realizzato e poi successivamente soppresso. La richiesta di marciapiedi è coerente con gli obiettivi del Piano ma la realizzazione e le modalità di tutela del traffico pedonale sono da valutarsi una volta considerate le priorità complessive riferite ai progetti di riqualificazione o costruzione di marciapiedi a scala urbana. L'osservazione è da intendersi accolta senza modifiche al PGTU.

Accoglimento

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 38**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede un rifacimento delle strade e dei marciapiedi per favorire la mobilità pedonale nella zona di porta Mascarella, ad alta presenza di persone anziane.

**Deduzioni**

La richiesta di marciapiedi è coerente con gli obiettivi di Piano ma la realizzazione e le modalità di tutela del traffico pedonale sono da valutarsi una volta considerate le priorità complessive riferite ai progetti di riqualificazione o costruzione di marciapiedi a scala urbana. L'osservazione è da intendersi accolta senza modifiche al PGTU.

Accoglimento

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 39**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di realizzare in Via Romagnoli - scuole Tambroni un nuovo attraversamento pedonale rialzato previsto in prossimità dello slargo antistante le scuole e il mercatino rionale di Chiesa Nuova.

**Deduzioni**

L'attraversamento pedonale richiesto è già previsto in un progetto in corso di attuazione.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 40**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone l'introduzione di apposita segnaletica orizzontale per l'attraversamento pedonale all'altezza delle vie Borgognoni – Gaudenzi caratterizzato dal materiale ad alta Visibilità (rosso).

**Deduzioni**

Per quanto riguarda le modalità per aumentare la sicurezza degli attraversamenti pedonali, l'attuazione dovrà essere contemplata in piani e progetti successivi. Si valuteranno le modalità operative per aumentare la sicurezza e visibilità dell'attraversamento segnalato.

Accoglimento

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 41**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede di ripristinare il manto fortemente irregolare dei marciapiedi di Via Leandro Alberti (tratto da Via Sigonio e Piazza Trento e Trieste) che porta anche all'allagamento dell'area in caso di precipitazioni.

**Deduzioni**

Per quanto riguarda la manutenzione dei marciapiedi, l'attuazione dovrà essere contemplata in piani e progetti successivi.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 42**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede di inserire apposita segnaletica orizzontale in prossimità dell'attraversamento pedonale all'altezza delle vie Borgognoni – Gaudenzi caratterizzato dal materiale ad alta visibilità (rosso).

**Deduzioni**

Per quanto riguarda le modalità per aumentare la sicurezza degli attraversamenti pedonali, l'attuazione dovrà essere contemplata in piani e progetti successivi. Si valuteranno le modalità operative per aumentare la sicurezza e visibilità dell'attraversamento segnalato.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 43**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede di provvedere a mettere in atto tutti i provvedimenti in grado di limitare fenomeni di limitazione della velocità laddove siano stati verificati problemi di pericolosità legati alla velocità stessa; istituire sul lato sinistro di Via Savenella in prossimità della svolta per Via Solferino un passaggio pedonale in grado di limitare la velocità in un luogo dove spesso si verificano attraversamenti in posizione di scarsa visibilità dei pedoni.

**Deduzioni**

La richiesta di intervenire sulle velocità eccessive è una richiesta coerente con il PGTU e l'osservazione è da considerarsi accolta senza modifiche al testo adottato. Anche la richiesta di attraversamenti pedonali e abbattimento barriere architettoniche all'intersezione Savenella – Solferino è coerente con il PGTU e l'osservazione è da considerarsi accolta senza modifiche al testo.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1.1 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 44**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riteniamo di fondamentale importanza tutelare, promuovere e valorizzare il patrimonio storico, culturale e paesaggistico della nostra città, anche in relazione ai crescenti flussi turistici che hanno interessato Bologna negli ultimi anni. Riteniamo sia necessario procedere con una graduale ma totale eliminazione della sosta veicolare attorno alle Porte storiche di Bologna con interventi puntuali di allargamento ed innalzamento dei marciapiedi o, laddove le Porte ne siano totalmente sprovvisti, con la loro creazione, o comunque con l'introduzione di dispositivi ed elementi (telecamere, fittoni) che dissuadano ed impediscano la sosta.

Riteniamo inoltre sia necessario implementare o migliorare gli attuali sistemi di illuminazione serali e notturni di suddette opere architettoniche.

Infine chiediamo di migliorare la fruibilità e la vivibilità delle Porte storiche con l'introduzione di congrui elementi di arredamento urbano (totem informativi, panchine, siepi, eccetera), in modo da permettere alla cittadinanza di poter vivere per davvero anche questa porzione di suolo pubblico, altrimenti ridotta unicamente ad un grande parcheggio (spesso caotico ed irregolare) a cielo aperto.

**Deduzioni**

La tematica può essere ripresa nel PGTU ma solo dopo un confronto con il piano sosta per le implicazioni. Illuminazione e arredi sono tematiche non di rilievo nel documento e saranno oggetto di trattazione a livello di progetti attuativi se il PGTU conferma e fa sua l'osservazione.

Per quanto riguarda gli interventi proposti per le Porte Storiche si rimanda alla risposta all'osservazione n. 367. Gli arredi sono tematiche non di rilievo nel documento e saranno oggetto di trattazione a livello di progetti attuativi.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1.2 - Percorsi sicuri casa-scuola**

**OSSERVAZIONE N° 45**

Protocollo Generale N. 106942/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede di valutare i percorsi anche sul profilo della qualità dell'aria in modo che nei tragitti casa scuola non vi siano tratti a forte concentrazione di inquinanti – ad esempio si vedano i dati di biossido d'azoto della campagna Aria Pesa per il sottopasso Massarenti in zona scuole Scandellara.

**Deduzioni**

Se i percorsi a cui fa riferimento l'osservazione sono quelli utilizzati per lo svolgimento di possibili pedibus nell'itinerario casa-scuola, si precisa che la scelta di tali itinerari dipende prioritariamente dalla dislocazione delle residenze degli alunni e degli accompagnatori coinvolti, per ovvie ragioni organizzative. La scelta dei percorsi viene in ogni caso concordata all'interno di tali progetti e non può essere imposta.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1.2 - Percorsi sicuri casa-scuola**

**OSSERVAZIONE N° 46**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Per favorire la mobilità scolastica e incentivare l'uso di mezzi non inquinanti per raggiungere le scuole da parte degli studenti, il Comune può indire una gara tra i Poli Scolastici sulla mobilità sostenibile con premi finali, una sorta di BELLA MOSSA scolastica annuale.

Si potrebbe inoltre istituire una GIORNATA promossa dal Comune, ad es. il 21 marzo, in cui in tutte le scuole della Città si va a scuola a piedi, in bici o in bus.

**Deduzioni**

Le proposte, in sé potenzialmente interessanti, attengono a un livello diverso da quello pianificatorio.

Accoglimento

Non pertinente

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1.2 - Percorsi sicuri casa-scuola**

**OSSERVAZIONE N° 47**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

- Incentivare la scelta della mobilità dolce e i percorsi sicuri per la mobilità casa-scuola secondo quanto previsto dal PUMS e nel PGTU, promuovendo l'attivazione del Mobility Manager Scolastico previsto dalla Legge 221/15;  
- prevedere per il plesso Tambroni la sperimentazione della "strada scolastica" nelle ore di ingresso e uscita degli alunni, così come previsto nelle proposte del PGTU.

**Deduzioni**

Si condivide la necessità dell'istituzione del mobility manager scolastico: pur essendo la competenza delle istituzioni scolastiche, l'osservazione viene recepita con modifica del testo al paragrafo 4.7.3. Relativamente all'osservazione di messa in sicurezza delle entrate scolastiche e di sperimentazione di accessi scolastici car-free, si segnala che gli ambiti di intervento saranno definiti a scala urbana in una fase successiva. 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 come suggerito da altro proponente di inserire uno specifico paragrafo "Tutela aree scolastiche" dedicato alle strade scolastiche in cui puntualizzare le tipologie di intervento e le azioni necessarie e possibili, anche per quanto concerne il rafforzamento della segnaletica, coerentemente con quanto già previsto e consentito dalle norme. Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 7.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Par. 4.7.3: "- promozione del Mobility Manager Scolastico previsto dalla Legge 221/15;"

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1.2 - Percorsi sicuri casa-scuola**

**OSSERVAZIONE N° 48**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Promuovere l'attivazione di pedibus e bicibus nei plessi scolastici siti in Via Dante (Carducci), Vicolo Bolognetti (I.C. 16), Via Pascoli (Rolandino), Via d'Azeglio (Lavinia Fontana), Via Murri (scuole Tambroni) e messa in sicurezza delle entrate scolastiche.

**Deduzioni**

Per quanto riguarda l'organizzazione di pedibus la misura proposta è già prevista nell'ambito dello scenario immediato e il Comune ha già avviato uno specifico progetto per darvi attuazione. L'osservazione, comunque coerente con il PGTU, è da intendersi accolta senza modifiche al testo al testo adottato.

Si ritiene utile come suggerito da altro proponente di inserire uno specifico paragrafo "Tutela aree scolastiche" dedicato alle strade scolastiche in cui puntualizzare le tipologie di intervento e le azioni necessarie e possibili, anche per quanto concerne il rafforzamento della segnaletica, coerentemente con quanto già previsto e consentito dalle norme. Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 7.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1.3 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 49**

Protocollo Generale N. 106942/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si esorta a prevedere una campagna di informazione per responsabilizzare maggiormente le proprietà frontiste alla pulizia dei marciapiedi in particolare in occasione di precipitazioni nevose.

**Deduzioni**

In generale si concorda con quanto richiesto; tali campagne avvengono, finora, all'inizio di ogni stagione invernale con più livelli: comunicati stampa e volantini distribuiti nelle urp di quartiere.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1.3 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 50**

Protocollo Generale N. 408808/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Abbattimento barriere architettoniche: nel tratto del Portico di San Luca cittadino o di pianura, si richiede la realizzazione delle rampe d'accesso al portico in corrispondenza degli attraversamenti pedonali o incroci stradali (lo studio allegato individua puntualmente le esigenze). Inoltre si richiedono semafori per non vedenti e percorsi Loges tattili-plantari sui marciapiedi.

**Deduzioni**

Viene accolta la proposta degli attraversamenti per non vedenti (il contributo suggerito è coerente con gli obiettivi del PGTU: è infatti attualmente in fase di realizzazione un progetto che prevede il potenziamento degli attrezzaggi per non vedenti negli attraversamenti pedonali). Non viene accolta nel Piano la proposta delle rampe in quanto non di competenza esclusiva e specifica del PGTU. In particolare l'esigenza è evidentemente condivisibile ma il progetto su questo ambito ha un respiro (si veda la candidatura UNESCO dei Portici di Bologna) tale da non poterlo considerare un tema esclusivo di mobilità e del PGTU.

Accoglimento

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1.3 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 51**

Protocollo Generale N. 408808/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Ricollocazione più uniforme dei parcheggi riservati ai disabili, individuando luoghi di facile accesso, associandoli il più possibile a un limitrofo attraversamento pedonale.

**Deduzioni**

La proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS/PGTU: nella designazione degli stalli riservati ai disabili verrà posta la massima attenzione a quanto segnalato pur nel rispetto delle norme del CdS.

Accoglimento

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1.3 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 52**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Dal momento che riteniamo necessario:

- 1) mantenere monitorato lo stato delle strade e dei marciapiedi;
- 2) assicurare una costante accessibilità delle strade e dei marciapiedi;
- 3) garantire l'efficienza dei percorsi ciclabili e pedonali;

chiediamo che sia creata per ogni Quartiere un'unità attiva per la ricognizione dello stato dei marciapiedi e delle ciclabili, anche col coinvolgimento delle associazioni di volontariato, mantenendo sempre un canale di comunicazione con l'amministrazione comunale e gli Uffici competenti.

**Deduzioni**

Si premette che esiste ed è attivo un monitoraggio periodico (semestrale) di marciapiedi e ciclabili. Fermo restando l'utilità, comunque, di una ricognizione ulteriore anche di origine esterna agli uffici comunali, si deve precisare che, al fine della sua utilità, nonché della sua stessa utilizzabilità, è indispensabile evitare disomogeneità di valutazione e garantire la completezza della ricognizione. Tali obiettivi si ottengono con una adeguata formazione del personale coinvolto.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1.3 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 53**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

I sistemi acustici installati ai semafori per facilitare l'attraversamento pedonale dei non vedenti vengono sovente scambiati per pulsanti per la prenotazione dell'attraversamento pedonale stesso. È pertanto necessario integrare la frase "...investe risorse ormai da alcuni anni sulla manutenzione di strade, marciapiedi, strisce pedonali e lampioni, con l'obiettivo di rendere più fruibile e sicura la città" aggiungendo la frase: "anche con apposite indicazioni rivolte all'utenza normodotata per facilitare la fruizione dei sistemi di prenotazione dell'attraversamento pedonale".

**Deduzioni**

Obiettivo del PUMS è rendere fruibile e riconoscibili i sistemi di attraversamento pedonali per tutte le categorie di utenti, tenendo presente di limitare l'impatto visivo della segnaletica verticale. L'osservazione è da considerarsi accolta senza modifiche al testo adottato.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1.3 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 54**

Protocollo Generale N. 97994/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Per la sicurezza dei pedoni in generale e in prossimità dei plessi scolastici di ogni ordine e grado in particolare, per garantire ad ogni persona di ogni età e condizione fisica la piena percorribilità dei tragitti pedonali, infine per garantire maggiore vivibilità ai residenti e ai turisti, riteniamo necessario adottare il seguente provvedimento:  
- 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**

Coerentemente con quanto già previsto e consentito dalle norme, si ritiene del tutto condivisibile l'attenzione all'interdizione della sosta in corrispondenza di punti critici di attraversamento per garantire visibilità ai pedoni quali gli incroci; la raccomandazione al rispetto del Codice della Strada è peraltro già contenuta nel Piano. 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 come suggerito da altro proponente di inserire uno specifico paragrafo "Tutela aree scolastiche" dedicato alle strade scolastiche in cui puntualizzare le tipologie di intervento e le azioni necessarie e possibili, anche per quanto concerne il rafforzamento della segnaletica, coerentemente con quanto già previsto e consentito dalle norme. Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 7.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1.3 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 55**

Protocollo Generale N. 97994/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Per la sicurezza dei pedoni in generale e in prossimità dei plessi scolastici di ogni ordine e grado in particolare, per garantire ad ogni persona di ogni età e condizione fisica la piena percorribilità dei tragitti pedonali, infine per garantire maggiore vivibilità ai residenti e ai turisti, riteniamo necessario adottare il seguente provvedimento:  
- 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 come suggerito da altro proponente di inserire uno specifico paragrafo "Tutela aree scolastiche" dedicato alle strade scolastiche in cui puntualizzare le tipologie di intervento e le azioni necessarie e possibili, anche per quanto concerne il rafforzamento della segnaletica, coerentemente con quanto già previsto e consentito dalle norme. Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 7.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1.3 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 56**

Protocollo Generale N. 97994/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Per la sicurezza dei pedoni in generale e in prossimità dei plessi scolastici di ogni ordine e grado in particolare, per garantire ad ogni persona di ogni età e condizione fisica la piena percorribilità dei tragitti pedonali, infine per garantire maggiore vivibilità ai residenti e ai turisti, riteniamo necessario adottare il seguente provvedimento:  
- nella mappatura dei marciapiedi porre attenzione alla dimensione degli stessi, in modo che possano sempre consentire il passaggio di carrozzelle per disabili.

**Deduzioni**

Il contributo offerto rafforza il principio di accessibilità universale e percorribilità degli itinerari pedonali già contenuto nel Piano, nello specifico relativamente all'adeguato dimensionamento dei marciapiedi, coerentemente con quanto già previsto e consentito dalle norme.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.1.3 - Mobilità Pedonale**

**OSSERVAZIONE N° 57**

Protocollo Generale N. 97994/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

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**

Materia non di competenza del PGTU.

Accoglimento

Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 58**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Chiediamo che siano inseriti all'interno dello SCENARIO IMMEDIATO (2020) i seguenti interventi:

- 1) Attivazione dei progetti "Bicibus" per alcune scuole, in via sperimentale;
- 2) Avvio sperimentazione di interventi quali case avanzate, tombini a raso, senso unico eccetto bici.

**Deduzioni**

- 1) I progetti pedibus e bicibus sono già menzionati nello scenario immediato (v. tabella pag. 96 - politiche incentivanti). Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 15.
- 2) La richiesta riguarda aspetti propri di attività progettuali eccessivamente di dettaglio rispetto alle strategie indicate nel par. 4.2 - mobilità ciclistica. Peraltro casa avanzata e doppio senso ciclabile sono già citati come soluzioni da adottare nel breve-medio periodo (cfr. 4.2.1, pag. 26), estendendo ad altre strade secondarie le sperimentazioni già avviate a legislazione vigente e tenendo conto dell'evoluzione normativa nazionale in fase di discussione per una diffusione più generalizzata.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

**Modifica eventuale al Piano**

Nel par. 4.2.1, dopo le parole "con connessioni all'anello ciclabile dei viali di circonvallazione", sono aggiunte le seguenti:

"e con introduzione progressiva del doppio senso ciclabile ove necessario e possibile, in forma sperimentale a legislazione vigente in un primo pacchetto di strade del centro e successivamente in modo più diffuso in caso di modifiche normative".

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 59**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si chiede che siano inseriti all'interno dello SCENARIO INTERMEDIO (2025) i seguenti interventi:

- 1) Eliminazione dei percorsi ciclo-pedonali promiscui e creazione di ciclabili in sede propria, senza ridurre la larghezza dei marciapiedi esistenti;
- 2) Applicazione dei progetti "Bicibus" in tutte le scuole del territorio comunale.

**Deduzioni**

- 1) La richiesta non risulta realisticamente sostenibile a livello generalizzato. Inoltre, come specificato in risposta all'osservazione n. 86, la pista ciclabile in sede propria non è il solo schema progettuale da adottare, e non è necessariamente quello preferibile.
- 2) La proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS e PGTU: non si ritiene però l'applicazione generalizzata del bicibus in tutte le scuole al 2025 un obiettivo realistico. I fattori che concorrono alla riuscita di azioni di questo tipo sono vari, non esclusivamente dipendenti da azioni di promozione e dalle risorse da mettere in campo. Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 15.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 60**

Protocollo Generale N. 109721/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

La mappa relativa alle ciclabili riporta un errore in Via Matteotti: è segnata come esistente e invece non lo è. Mi piacerebbe che ci fosse. Inoltre mi piacerebbe che ci fosse una ciclabile sulla suddetta via fino all'incrocio con Jacopo Della Quercia.

**Deduzioni**

L'osservazione fa riferimento alla tavola 1A del PUMS.

Le tavole del Biciplan di Bologna indicano correttamente Via Matteotti come tratto di progetto della ciclovia 6 "Corticella".

Gli assetti futuri dipenderanno dalle progettazioni infrastrutturali destinate ad interessare l'asse di Via Matteotti nei prossimi anni (progetto tranvia, progetti filovie).

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 61**

Protocollo Generale N. 104739/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede che la tabella n°3 (pag. 91) sia riformulata come la n°2 , con la colonna degli obiettivi temporali fissati, per poterli valutare secondo quanto previsto dai documenti del PUMS relativi a "monitoraggio e governance degli obiettivi fissati".

Si segnala che a pag. 94 del glossario mancano le voci dei finanziamenti possibili alle opere per la mobilità sostenibile menzionati in tabella 3 quali fondi PON METRO, COBO e POD.

**Deduzioni**

Si evidenzia che la tabella n° 2 non riporta obiettivi temporali, bensì le annualità di bilancio in cui i vari interventi sono finanziati previsti a piano investimenti.

Inoltre una batteria di obiettivi temporali attendibili per i progetti di tabella n° 3 non è facilmente individuabile, viste le incertezze normalmente gravanti sui progetti prima di giungere in fase di gara.

Si ritiene invece accoglibile la seconda parte dell'osservazione riguardante l'integrazione delle voci di glossario del par. 5.

Accoglimento

Parzialmente accolta

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 5: Inserimento delle seguenti voci nel "Breve glossario":

PON METRO - Programma Operativo Nazionale (PON) "Città Metropolitane 2014 - 2020"

COBO - Comune di Bologna

POD - Programma Operativo di Dettaglio

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 62**

Protocollo Generale N. 105444/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede che siano previsti spazi per caricare bici su tutti i treni regionali, sui nuovi tram e portabici nei bus extraurbani. Deve essere garantita una reale accessibilità alle stazioni sia per i portatori di handicap che per le biciclette.

**Deduzioni**

Il contributo suggerito è coerente con gli obiettivi e le strategie del PUMS sia per quanto concerne accessibilità universale (parr. 3.2 e 3.3), sia relativamente all'intermodalità (par. 4.4.7.1 ) Per quanto concerne l'esatta capienza non è competenza del PGTU stabilire esattamente il numero dei posti offerti che dovrà comunque essere adeguato alla domanda.

Quanto all'accessibilità alle stazioni ferroviarie si ritiene fondamentale che venga garantita l'accessibilità ciclabile all'interno delle stazioni e fermate con opportuno attrezzaggio di rampe, ascensori , banchine rialzate, etc.. A tal proposito nel par. 4.2.2. del PGTU la sosta ciclabile viene rapportata genericamente ai principali attrattori, senza riferimenti a stazioni o fermate TPL. Invece al par. 4.2.1 (ultimo punto di pag. 26) si cita espressamente l'accessibilità alle stazioni, anche in rapporto al sistema della sosta ciclabile.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 63**

Protocollo Generale N. 105444/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Sottolineiamo che non è previsto lo stanziamento di fondi per la manutenzione ordinaria delle piste ciclabili e della relativa segnaletica orizzontale e verticale.

**Deduzioni**

I fondi per la manutenzione ordinaria della rete stradale e ciclabile (ivi compresi quelli per la segnaletica) sono previsti nel budget del contratto di "global strade". I fondi per la manutenzione straordinaria possono provenire sia da risorse del contratto di manutenzione sopra citato, sia da progetti specifici.

Accoglimento

Non pertinente

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 64**

Protocollo Generale N. 105444/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Non è previsto un piano neve.

**Deduzioni**

La città di Bologna è dotata di un piano neve che viene aggiornato ogni anno. Tale piano prevede le risorse (umane e di mezzi) messe in campo, nonché le priorità di intervento. Il Comune di Bologna si impegna ad eliminare gli accumuli di neve agli imbocchi o sulle ciclabili. In relazione alle risorse messe in campo, analogamente a quanto previsto per le priorità di intervento sulla rete stradale, si interverrà per garantire la percorribilità di alcuni tratti a partire dalle radiali e dalla Tangenziale delle biciclette, sebbene ciò inevitabilmente comporti anche l'utilizzo di percorsi ciclabili secondari e pertanto meno sicuri. Per tale ragione occorrerà una specifica campagna informativa.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 65**

Protocollo Generale N. 105444/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Deve essere prevista una periodica manutenzione delle pompe di gonfiaggio e delle rastrelliere, spesso manomesse o vandalizzate.

**Deduzioni**

La manutenzione delle rastrelliere è già prevista nei contratti, si rafforzerà il tema manutentivo nei prossimi contratti sosta.

Per quanto riguarda le pompe di gonfiaggio è in programma un loro potenziamento numerico che includerà anche il tema manutentivo.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 66**

Protocollo Generale N. 105444/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

E' importante prevedere, in occasione di cantieri che occupano le ciclovie, un percorso alternativo ad esse.

**Deduzioni**

Il contributo suggerito 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 e pertanto tale concetto verrà rafforzato nel paragrafo 4.3.

Quanto al PGTU è già disposto di prevedere un percorso alternativo in caso di cantieri che occupano ciclovie, come specificato nel par. 4.5.8.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 67**

Protocollo Generale N. 105444/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Per favorire la ciclabilità è necessario consentire il passaggio delle biciclette nelle corsie degli autobus e vietarne il passaggio ai motocicli e motoveicoli.

Inoltre l'adozione del doppio senso ciclabile deve essere normato dal PGTU in modo che possa diventare una pratica diffusa.

Riteniamo che l'istituzione della Consulta della bicicletta debba essere mantenuto.

**Deduzioni**

Il passaggio delle biciclette nelle corsie riservate al trasporto pubblico è già previsto al cap. 4.2.1 fra le attività di pianificazione di breve-medio periodo a favore della ciclabilità: i criteri progettuali con cui tale azione verrà attuata dovranno tenere conto delle evoluzioni normative attualmente in corso di discussione. Per il passaggio dei motoveicoli non sono invece previste ulteriori aperture.

La proposta suggerita è in linea con il Biciplan del Comune di Bologna: il doppio senso ciclabile sarà applicato in altre strade secondarie ove risulti necessario e possibile a legislazione vigente e, successivamente, troverà una più ampia diffusione in base alle evoluzioni normative attualmente in corso di discussione.

Per la modifica al testo si rimanda alla risposta all'osservazione n. 58

Il PGTU ritiene fondamentale il contributo delle associazioni (par. 3.1).

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 68**

Protocollo Generale N. 107308/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Richiesta di realizzazione di attraversamento ciclo – pedonale dove si trova l'attraversamento pedonale di via Pertini (asse attrezzato) all'altezza di via Pasubio. L'arrivo da via Beretta Rossa dovrebbe essere messo in sicurezza e manutenzione. Stradello asfaltato rovinato, stretto e con vegetazione privata che impatta sullo stradello. Nell'ottica di unire le strutture ciclabili è indispensabile collegare quel punto (con una ciclabile almeno tipo quella di via Saffi) con le direttrici presenti ad esempio in via Marzabotto/Pasubio/parco velodromo passando da via Pasubio in modo da creare un rete ciclabile ragionevolmente sicura ed utilizzabile.

**Deduzioni**

Allo stato attuale nel punto in oggetto non è presente un itinerario ciclabile, quindi l'aggiunta di un attraversamento ciclabile a quello pedonale già esistente non è normativamente giustificata. La direttrice Pasubio-Segantini si colloca ad un livello di scala inferiore rispetto a quello trattato dalla rete ciclabile strategica, che in questo quadrante della città individua come assi portanti quello di via Emilia Ponente e quello di viale Gandhi e e viale Togliatti. Un approfondimento su questa richiesta può essere demandato ad eventuali piani particolareggiati di quartiere, in un'ottica di sviluppo della rete ciclabile di supporto.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica****OSSERVAZIONE N° 69**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

Eurovelo 7: si propone di agganciare le ciclabili provenienti da Calderara su via dell'Aeroporto dove già si attesta la pista ciclabile proveniente da via Bencivenni creando i collegamenti ora mancanti tra tratti esistenti da via Bencivenni a via dell'Aeroporto, da via dell'Aeroporto a via della Fornace, da via della Salute a via Sant'Agnese, e loro connessione con la ciclabile 6 a sud e con la pista ciclabile 9 ad est proseguendo riqualificando la rete ciclabile già esistente sino al Parco Talon e trovando nella struttura di Villa Serena il principale polo multiservizi.

**Deduzioni**

Occorre specificare che c'è differenza tra la numerazione del vecchio piano di segnalamento e quella del Biciplan, e che la numerazione delle ciclovie utilizzata dal Quartiere Borgo Panigale è quella del vecchio piano di segnalamento. Gli itinerari Eurovelo 7 e Ciclovie del Reno già presenti in pianificazione rispondono a gran parte delle esigenze manifestate. Le soluzioni progettuali ipotizzabili tratta per tratta variano in uno spettro di possibilità abbastanza ampio. La facilitazione della mobilità ciclistica è ottenibile talvolta con il modello della pista ciclabile in sede propria, altre volte con l'individuazione di corsie ciclabili in carreggiata e altre ancora con l'adozione di misure di moderazione del traffico.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica****OSSERVAZIONE N° 70**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

Realizzare una pista ciclabile tra Aeroporto, EuroVelo 7, e ciclabile 6: alla luce del riassetto delle opere connesse con la realizzazione del Passante di Mezzo, e della conseguente ridefinizione del tracciato della pista ciclabile tra l'Aeroporto e Bologna, si suggerisce di agganciare la medesima alla costruenda Eurovelo 7 all'altezza di via Bencivenni e da lì, sino al nuovo ponte sul Reno previsto come opera di adduzione al Passante di Mezzo, alla pista ciclabile 5 ed alla restante rete cittadina.

**Deduzioni**

Occorre specificare che c'è differenza tra la numerazione del vecchio piano di segnalamento e quella del Biciplan, e che la numerazione delle ciclovie utilizzata dal Quartiere Borgo Panigale è quella del vecchio piano di segnalamento.. Gli itinerari Eurovelo 7 e Ciclovia del Reno già presenti in pianificazione rispondono a gran parte delle esigenze manifestate. Le soluzioni progettuali ipotizzabili tratta per tratta variano in uno spettro di possibilità abbastanza ampio. La facilitazione della mobilità ciclistica è ottenibile talvolta con il modello della pista ciclabile in sede propria, altre volte con l'individuazione di corsie ciclabili in carreggiata e altre ancora con l'adozione di misure di moderazione del traffico.

Si ricorda altresì la ciclovia 5 del BICIPLAN che collegherà il centro.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica****OSSERVAZIONE N° 71**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

Connessione delle parti esistenti del sistema delle ciclabili a sud/ovest dell'Aeroporto:

Ciclabile 9 Villa Bernaroli - Casteldebole: la ciclabile 9 presenta forti criticità nel suo inserimento su via Olmetola e nel passaggio della ferrovia che dovranno essere superati al fine di garantire una connessione fondamentale tra la nuova centralità sociale e culturale del Parco Città-Campagna/Villa Bernaroli con il resto della città. In aggiunta, e per garantire la corretta fruizione ciclabile di questa struttura, si suggerisce di prevedere un nuovo tracciato, che partendo dalla zona più strutturata del Parco Città-Campagna, percorra la capezzagna già presente fino all'estremo est e prosegua verso nord sulla capezzagna che fiancheggia via Rondella fino ad arrivare all'estremo nord del parco in via Olmetola. Da lì attraverso un accordo con i privati, e costituendo una servitù di passaggio sarà possibile utilizzare la capezzagna già presente che porta a via cavalieri Ducati dove il nuovo tracciato si connette con la già attiva ciclabile che costeggiando il Cimitero raggiunge il centro di Borgo Panigale all'altezza della Parrocchia di S. Maria Assunta.

**Deduzioni**

Il progetto "Il sogno delle ciclabili del Parco Città Campagna", il cui appalto è in corso, risponde all'esigenza manifestata dalla prima parte dell'osservazione.

La seconda parte dell'osservazione non risulta invece accoglibile in ragione della complessità amministrativa e dei prevedibili oneri connessi all'impiego di viabilità privata, visti all'interno del quadro complessivo di priorità definito dalla rete ciclabile strategica.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica****OSSERVAZIONE N° 72**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

Realizzazione dell'accesso ciclo-pedonale da via Emilia Ponente all'Opificio Golinelli e correzione del tracciato della ciclabile 1A: l'insediamento dell'Opificio Golinelli nell'ex area Sabiem ha creato le condizioni per una riqualificazione dell'intero quadrante. In particolare è in fase di realizzazione una percorrenza ciclo-pedonale che consentirà di garantire una fruizione senza barriere oltre che alla struttura della Fondazione Golinelli anche all'intera area ex Centro Direzionale Fochi per chi proviene dalla via Emilia Ponente. L'accesso è stato realizzato e sono in progettazione i tratti di raccordo alla rete tra il Centro Sociale Anziani Santa Viola e l'esposizione Solaroli a poco più di 100 metri dall'incrocio via Battindarno - via Emilia Ponente, per questo si ritiene opportuno suggerire che il passaggio della ciclabile 1A proveniente dalla zona Segantini sulla Via Emilia Ponente avvenga in corrispondenza di questo accesso e non con l'attuale passaggio ciclo-pedonale in corrispondenza di via della Ferriera. Questo spostamento, oltre ad eliminare un attraversamento sghembo e molto critico, allontana l'intersezione della ciclabile dall'incrocio tra via Battindarno e via Emilia Ponente alleggerendo la viabilità e diminuendo l'interferenza tra traffico veicolare e ciclabile.

**Deduzioni**

Occorre specificare che c'è differenza tra la numerazione del vecchio piano di segnalamento e quella del Biciplan, e che la numerazione delle ciclovie utilizzata dal Quartiere Borgo Panigale è quella del vecchio piano di segnalamento. L'attuale attraversamento ciclabile in corrispondenza di via della Ferriera risponde ad una continuità di itinerario che non è alternativa, bensì aggiuntiva rispetto alle opere di accessibilità all'area Golinelli-Fochi recentemente realizzate. Si conferma quindi la validità dell'attraversamento ciclabile esistente, che dovrà comunque confrontarsi con il progetto della Linea Rossa tranviaria.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 73**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Realizzare l'interconnessione tra il tratto di ciclabile 1A proveniente dal comparto Via La Pira – Via del Beccaccino con la ciclabile 9-1A: nell'ambito delle percorrenze ciclo pedonali sicure casa-scuola si suggerisce di realizzare la connessione a partire dal passaggio pedonale su via della Barca sino alla ciclabile di via L. Gucci attraverso un corridoio di terreno da cessione all'Amministrazione Comunale come da convenzione urbanistica del comparto.

**Deduzioni**

Occorre specificare che c'è differenza tra la numerazione del vecchio piano di segnalamento e quella del Biciplan, e che la numerazione delle ciclovie utilizzata dal Quartiere Borgo Panigale è quella del vecchio piano di segnalamento. La connessione ciclabile richiesta è stata realizzata nel 2016 privilegiando una soluzione su aree immediatamente disponibili per il Comune rispetto ad altre ipotesi con iter di acquisizione potenzialmente lunghi ed incerti. La continuità di itinerario è stata ottenuta realizzando un percorso pedonale e ciclabile promiscuo nei primi 50 metri di Viale Nenni a est dell'intersezione con via della Barca, per poi riconnettersi alla pista ciclabile preesistente all'interno dell'area verde posta fra Viale Nenni e Via Borghese.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 74**

Protocollo Generale N. 51871/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Emerge in generale un problema di collegamenti tra le piste ciclabili del Quartiere e quelle al di fuori di esso, sia verso il centro ma anche verso i comuni limitrofi.

Come per il trasporto pubblico, viene indicata, come asse critico di collegamento anche per le ciclabili quello est-ovest, mentre in alcune zone emerge una vera e propria assenza di piste. Emerge inoltre un problema di manutenzione, ma anche di sicurezza, sia per una scarsa segnaletica e visibilità delle piste ciclabili, ma anche in virtù dell'urbanistica del Quartiere, caratterizzato da strade grandi con elevati flussi traffico/velocità.

Occorre preservare e rafforzare la permeabilità ciclabile, e pedonale, della stazione Alta Velocità come raccordo virtuoso fra Bolognina e centro storico per la mobilità dolce.

**Deduzioni**

La rete strategica del Biciplan risponde pienamente alle esigenze di connessioni continue in senso nord sud sia verso il centro città che verso i Comuni limitrofi (cfr. ciclovie 5, 6 e 7) e, almeno per la parte meridionale del Quartiere, anche all'esigenza di connessioni orbitali in senso est-ovest (cfr. Anello II). Altre connessioni orbitali nelle porzioni di Quartiere poste più a nord sono in parte già presenti (Caserme Rosse-Ferrarese, Croce Coperta-Passerella Dozza) e in parte potranno trovare sviluppo in un ambito di pianificazione della rete ciclabile di supporto.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 75**

Protocollo Generale N. 92292/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Necessità di migliorare il percorso ciclopedonale di via della Bova e di creare inoltre, ove possibile, un nuovo collegamento ciclabile di passaggio tra il Quartiere Porto-Saragozza ed il Quartiere Navile, nell'area che include via Bovi Campeggi, via Zanardi, la zona del Lazzaretto e via de' Carracci, alla luce delle criticità emerse nel Report sui laboratori di quartiere e della separazione territoriale dovuta alla presenza della linea ferroviaria.

**Deduzioni**

La prima parte dell'osservazione riguarda il miglioramento di una ciclovia esistente, per il quale occorrerà confrontarsi con le risorse disponibili all'interno del quadro complessivo di priorità definito dalla rete ciclabile strategica.

La richiesta contenuta nella seconda parte dell'osservazione trova piena risposta nella ciclovia 5 del Biciplan e nella progettualità attualmente in fase di definizione, che prevede il completamento dell'itinerario ciclabile su Via Zanardi anche nel tratto compreso fra via Bovi Campeggi e via Carracci.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 76**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Assicurare il collegamento e la continuità tra i percorsi ciclabili esistenti. Evitare, in sede di progettazione di nuovi interventi, la promiscuità tra percorsi pedonali e piste ciclabili, nonché pericolose interferenze tra i percorsi ciclabili e le fermate del trasporto pubblico.

Potenziare le postazioni di bike-sharing e il sistema di segnalazione di comportamenti scorretti da parte degli utenti.

**Deduzioni**

La pianificazione delineata si ispira già ai principi di connessione e continuità fra gli itinerari ciclabili. La gestione delle fermate bus in corrispondenza degli itinerari ciclabili fa parte dell'attività progettuale, all'interno della quale vengono sviluppate soluzioni idonee a minimizzare le interferenze fra questi due sistemi di mobilità.

Il numero di postazioni dedicate alle biciclette del bike sharing è definito dal contratto che regola il servizio ed è già stato in gran parte implementato. La fruibilità del servizio è comunque assicurata a prescindere dalla presenza o meno di postazioni. Per la segnalazione di comportamenti scorretti connessi all'uso del servizio il cittadino può comunicare sia con il Comune, attraverso gli ordinari canali di gestione dei rapporti con la cittadinanza, sia direttamente con il gestore del servizio utilizzando le funzionalità di segnalazione presenti sulla app Mobike.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 77**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

- Risistemazione del percorso ciclabile sul ponte di Via San Donato;
- realizzazione di un collegamento ciclabile tra Via del Lavoro, Via Amaseo, Piazza Mickiewicz, Via Mondo e Via Galeotti;
- proseguimento della pista ciclabile di Via San Donato, realizzando un collegamento ciclabile nel tratto compreso tra la Rotonda Luchino Visconti e la Rotonda Enrico De Angeli;
- realizzazione di percorsi ciclopedonali nelle Vie Pallavicini, Stradelli Guelfi e Giovanni II Bentivoglio;
- realizzazione di un collegamento ciclabile tra Via Emanuel, via della Campagna e Via del Terrapieno;
- messa in sicurezza del tratto della pista ciclabile di Via San Donato in corrispondenza con le intersezioni di Via della Campagna e Via San Donnino;
- continuità del percorso ciclopedonale in via Sabatucci, lato ferrovia;
- migliorare la sicurezza dell'attraversamento ciclabile presso l'intersezione tra la pista di Via Azzurra con Via Massarenti, in direzione di Via Rimesse.

**Deduzioni**

I primi tre punti trovano risposta sia nella rete strategica pianificata (cfr. ciclovia 8) sia in alcuni interventi già iscritti a piano investimenti. Lo stesso dicasi per via Pallavicini e Stradelli Guelfi, mentre per via Giovanni II Bentivoglio l'effettiva utilità della connessione proposta è da valutare in relazione alla densità insediativa della zona e alla conseguente domanda di mobilità ciclistica effettivamente espressa dal territorio.

Emanuel-Campagna-Terrapieno: sistemazione prevista nel progetto del Passante.

Intersezione San Donato - Campagna: trova risposta all'interno della progettualità attualmente in fase di definizione.

Intersezione San Donato - San Donnino: sistemazione prevista nel progetto del Passante.

Intersezione Azzurra-Massarenti-Rimesse: fa parte del tracciato dell'Anello II e in parte beneficia anche del previsto interrimento della ferrovia Bologna-Portomaggiore.

Pertanto l'osservazione si ritiene accolta senza modifiche al testo.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 78**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone l'estensione nelle strade secondarie del centro storico che lo consentano (esclusa la viabilità principale dove transitano i grossi mezzi pubblici) il doppio senso ciclabile, come già effettuato positivamente in Via Petroni. Si richiede di iniziare sperimentazioni in tal senso.

**Deduzioni**

Si osserva che 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. La sua attuazione diffusa dipenderà dalle specifiche condizioni e dalle evoluzioni normative attualmente in fase di discussione, mentre ulteriori sperimentazioni a legislazione vigente (sull'esempio positivo di via Petroni) saranno avviate in altre strade ove risulti necessario e possibile. Per la modifica al testo si rimanda alla risposta all'osservazione n. 58

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 79**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di mettere in atto la ciclabile di Via Murri, come previsto dal Biciplan, in considerazione del massiccio utilizzo di quel percorso da parte delle bici. Provvedere alla manutenzione di quella in Viale Oriani e di Piazza Trento e Trieste piene di buche come segnalato in specifico odg adottato dal Consiglio di Quartiere.

**Deduzioni**

La pianificazione delineata prevede già l'infrastrutturazione ciclabile dell'asse Murri-Toscana (cfr. ciclovia 10). La conferma di tale ciclovia come intervento prioritario dovrà trovare risposta all'interno del piano triennale dei lavori pubblici del comune e dovrà tenere conto dell'evoluzione del progetto Tram (Linea Gialla del PUMS). Viale Oriani-Piazza Trento Trieste: il problema segnalato può trovare risposta nella risoluzione delle principali criticità della rete esistente menzionata al par. 4.2.1. Non necessariamente la soluzione passa attraverso la conferma nei termini attuali delle infrastrutture in essere, potendosi anche ipotizzare assetti progettuali differenti e più rispondenti alle reali esigenze dell'utenza ciclistica.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2.1 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 80**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

In tutte le strade secondarie del centro storico (esclusa quindi la viabilità principale dove passano i mezzi pubblici grandi), dovrebbe essere istituito in modo generalizzato il doppio senso ciclabile, come già effettuato positivamente nelle vie Petroni, Respighi, Moline, Falegnami. Si propone nell'immediato di sperimentare il senso unico eccetto bici anche in via Guerrazzi e in via Belle Arti.

**Deduzioni**

Non accoglibile in senso assoluto (cfr. risposta all'osservazione n. 85); può essere accolta valutando gli assetti stradali caso per caso, anche a partire dalle priorità segnalate con la presente osservazione e dalla Consulta comunale della bicicletta.

Per la modifica al testo si rimanda alla risposta all'osservazione n. 58

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2.1 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 81**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

E' urgente realizzare un percorso ciclabile in via Murri/Toscana come previsto dal Biciplan.

**Deduzioni**

La pianificazione delineata prevede già l'infrastrutturazione ciclabile dell'asse Murri-Toscana (cfr. ciclovia 10). La conferma di tale ciclovia come intervento prioritario dovrà trovare risposta all'interno del piano triennale dei lavori pubblici del Comune e dovrà tenere conto dell'evoluzione del progetto Tram (Linea Gialla del PUMS).

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2.1 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 82**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre riprogettare le ciclabili di via Dagnini.

**Deduzioni**

Dopo l'ultimo intervento realizzato nel tratto Lercaro-Orti, l'assetto di Via Dagnini nella porzione a nord di Vai degli Orti è da considerarsi definitivo.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2.1 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 83**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

- Occorre riprogettare la ciclabile di Viale Oriani (la strada non è percorsa da molte automobili e si potrebbe ripensare il percorso ciclabile facendo passare da lì le bici).
- Occorre riprogettare le ciclabili di Piazza Trento e Trieste con percorsi più lineari e completando i collegamenti.

**Deduzioni**

Viale Oriani-Piazza Trento Trieste: il problema segnalato può trovare risposta nella risoluzione delle principali criticità della rete esistente menzionata al cap. 4.2.1. Non necessariamente la soluzione passa attraverso la conferma nei termini attuali delle infrastrutture in essere, potendosi anche ipotizzare assetti progettuali differenti e più rispondenti alle reali esigenze dell'utenza ciclistica.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2.1 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 84**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

E' necessario mettere in sicurezza i percorsi pedonali e ciclabili in via Putti, fino agli asili nido della zona, e via di Barbiano.

**Deduzioni**

Il progetto oggetto della richiesta è già in corso di attuazione.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2.1 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 85**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

A pag. 27 alla fine del primo punto, dopo "viali di circonvallazione", aggiungere le parole: "e con diffusione generalizzata del doppio senso ciclabile nelle strade secondarie in presenza delle necessarie condizioni".

**Deduzioni**

L'adozione del doppio senso ciclabile viene già menzionata a pag. 27 (stesso elenco due punti più in basso), senza specificarne gli ambiti o il grado di sistematicità.

Il testo non viene modificato ma si osserva che 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. La sua attuazione diffusa dipenderà dalle specifiche condizioni e dalle evoluzioni normative attualmente in fase di discussione, mentre ulteriori sperimentazioni a legislazione vigente (sull'esempio positivo di via Petroni) saranno avviate in altre strade ove risulti necessario e possibile.

Per la modifica al testo si rimanda alla risposta all'osservazione n. 58

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2.1 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 86**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre prevedere una progressiva eliminazione delle piste ciclabili promiscue (sui marciapiedi destinati ai pedoni). Sostituirle con piste ciclabili in sede propria.

**Deduzioni**

Non accoglibile in questi termini. L'ultimo punto del cap. 4.2.1 (risoluzione delle principali criticità) individua già la necessità di rivedere alcuni assetti esistenti; l'osservazione entra maggiormente nel merito, individuando la pista ciclabile in sede propria come soluzione generale da adottare in sostituzione dei percorsi ciclopedonali promiscui. Questo non è in linea con le indicazioni del Biciplan, che punta maggiormente su soluzioni progettuali "leggere" ubicate prevalentemente in carreggiata. Il percorso ciclopedonale promiscuo resta comunque una opzione adottabile in via residuale per determinati contesti.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2.1 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 87**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Introdurre conta-bici sui principali itinerari ciclabili muniti di display che evidenzino sul posto il numero dei passaggi giornalieri e annuali.

**Deduzioni**

Si condivide l'input ad introdurre nuovi sistemi di monitoraggio dei flussi sulla rete ciclabile, come già sta avvenendo; la tipologia dei dispositivi sarà individuata in sede attuativa.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2.1 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 88**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Prevedere adeguati raggi di curvatura delle ciclabili in relazione alla collocazione e alla visibilità.

**Deduzioni**

Osservazione ridondante rispetto al quadro normativo esistente, che formula già delle previsioni sui raggi di curvatura degli itinerari ciclabili.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2.1 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 89**

Protocollo Generale N. 74552/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede, per collegare la pista ciclabile 5, e il percorso verde A all'Eurovelo 7 di prevedere un attraversamento del fiume Reno, affianco al ponte della tangenziale, o utilizzando il guado delle cave a circa 600 m a nord del ponte della tangenziale, o l'attraversamento delle infrastrutture SNAM poste ulteriormente a nord.

**Deduzioni**

La richiesta non risulta coerente né col disegno di rete proposto dal Biciplan né con gli indirizzi progettuali assunti per la Ciclovia del Sole ('Eurovelo 7) nel tratto che interessa il Comune di Bologna.  
Tale evoluzione dipenderà dal progetto del passante da via Triumvirato a via del Chiù all'altezza della ferrovia con pista ciclopedonale affiancata.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2.1 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 90**

Protocollo Generale N. 74552/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Modifiche al tracciato dell'anello II del Biciplan: tra via Gobetti e via Beverara potrebbe utilizzare il sovrappasso ferroviario che unirà l'area ex mercato ortofrutticolo al parco di villa Angeletti, in alternativa per consentire il passaggio sicuro su via Beverara occorre prevedere che il percorso ciclabile sia protetto con area 30 km/h.

**Deduzioni**

Proposta in linea con gli obiettivi del PUMS sulla quale grava l'incertezza sui tempi e le sorti della futura passerella ciclopedonale ex Mercato - Villa Angeletti, a fronte di un collegamento ciclabile già esistente come quello di via Gagarin.

La proposta di rendere Gagarin una zona 30 non è in linea con la vocazione e/o la classificazione di questa strada.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2.1 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 91**

Protocollo Generale N. 74552/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

La stazione SFM Zanardi potrebbe essere individuata come un importante centro di mobilità prevedendo un passaggio ciclopedonale di importanza strategica.

**Deduzioni**

Il progetto della fermata SFM Zanardi prevede molti interventi utili alla mobilità ciclopedonale, tra cui due sottopassi alla linea ferroviaria Bologna-Padova e ulteriori tratti ciclopedonali di connessione alla rete ciclabile circostante.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2.1 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 92**

Protocollo Generale N. 74552/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Ciclabile ponte Matteotti: per mantenere la bidirezionalità della ciclabile 6 sul lato ovest del tratto 12 (ponte Matteotti) si potrebbe ridurre la larghezza del marciapiede a favore di una corsia ciclabile in sede stradale e mantenere la già prevista corsia monodirezionale verso nord sul lato est.

**Deduzioni**

Le soluzioni tecniche di dettaglio da adottare nella tratta in oggetto verranno definite in sede di progettazione del nuovo assetto del canale stradale, anche nell'ambito degli altri interventi infrastrutturali destinati ad interessare l'asse di via Matteotti (progetto tranvia e progetto filovia), come specificato al cap. 4.2., assicurando comunque la disponibilità di sedi ciclabili adeguate.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 93**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

A pag. 27 a metà, nel secondo punto, dopo "per l'acquisto di biciclette", aggiungere le parole: "e incentivi chilometrici per l'abbandono del mezzo privato e l'uso della bicicletta, anche ..."

**Deduzioni**

L'osservazione risulta in linea con le finalità del bonus mobilità e del progetto bike to work, entrambi già avviati dal Comune.

Accoglimento

**Accolta**

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.2.2: "Oltre alla realizzazione di infrastrutture ciclabili, allo scopo di diffondere la cultura della mobilità ciclistica, l'Amministrazione intende proseguire con le politiche già avviate negli anni a sostegno e promozione della ciclabilità ed in particolare attraverso:  
- campagne di incentivi per l'acquisto di biciclette elettriche a pedalata assistita (attività già in essere con successo dal 2012 grazie al finanziamento regionale);  
- la promozione all'uso della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro, con incentivi per l'acquisto di biciclette e incentivi chilometrici per l'abbandono del mezzo privato e l'uso della bicicletta, anche con il coinvolgimento operativo dei mobility manager aziendali;"

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2.2 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 94**

Protocollo Generale N. 74552/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Viene richiesta la possibilità di rendere possibile il trasporto delle bici sui treni, nei tram e sui metrobus, in vani appositi.

**Deduzioni**

La possibilità di trasporto delle biciclette sui treni è già reale e sottosta alle condizioni previste dai gestori dei servizi ferroviari. La possibilità di implementare anche il trasporto bici sui bus (e in prospettiva sui tram) dipende dai gestori delle reti di TPL. Un impegno esplicito e generale in proposito non può essere preso.

Accoglimento

**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.2.4 - Mobilità ciclistica**

**OSSERVAZIONE N° 95**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

A pag. 29, eliminare la frase che va da "Si auspica per il futuro" a "Amministrazione comunale", e sostituirla con la seguente frase:

"Si auspica per il futuro l'evoluzione dell'attuale organismo in "Consulta comunale della pedonalità e della ciclabilità", al fine di ricomprendere in un'unica sede le associazioni e i gruppi sociali che hanno come specifico scopo sociale la promozione della mobilità attiva, cioè a piedi e in bici, anche con il coinvolgimento attivo dei Quartieri e del Disability manager, parimenti mantenendo gli organismi di riferimento già esistenti anche per le associazioni dei disabili, gli utenti del TPL, gli operatori taxi-NCC, le associazioni economiche etc., e confermando come luogo di confronto complessivo fra tutti gli stakeholders e le amministrazioni il "Forum della Mobilità sostenibile", avviato durante il processo di pianificazione e ora da rendere permanente".

**Deduzioni**

L'osservazione propone una formulazione più articolata del punto trattato, esplicitando il ruolo delle diverse categorie interessate - o potenzialmente interessate - ai temi della mobilità attiva. In linea generale la proposta è in linea con gli indirizzi del piano.

Accoglimento

Accolta

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.2.4: "Per quanto riguarda il coinvolgimento dei cittadini, si ritiene fondamentale proseguire l'esperienza di partecipazione sul modello della Consulta Comunale della Bicicletta, un organismo consultivo che in particolare sui temi della ciclabilità fornisce un contributo importante per la raccolta di suggerimenti e per rendere più efficaci gli interventi e le azioni che si intendono sviluppare in questo ambito.

Si auspica per il futuro l'evoluzione dell'attuale organismo in "Consulta comunale della pedonalità e della ciclabilità", al fine di ricomprendere in un'unica sede le associazioni e i gruppi sociali che hanno come specifico scopo sociale la promozione della mobilità attiva, cioè a piedi e in bici, e confermando come luogo di confronto complessivo fra tutti gli stakeholders e le amministrazioni il "Forum della Mobilità sostenibile", avviato durante il processo di pianificazione e ora da rendere permanente."

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 96**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre prevedere un nuovo polo “di scambio” 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 potrebbe essere concentrato sull'asse Irnerio/Stazione/Autostazione.

**Deduzioni**

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). Anche la funzione dell'asse Irnerio-Mille andrà ripensata nell'ambito della progettazione della rete tranviaria, dell'adeguamento della rete di TPM su gomma e della riorganizzazione complessiva della ZTL del centro storico.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 97**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre un controllo attraverso telecamere per i parcheggi abusivi su via Carracci e viale Pietramellara.

**Deduzioni**

Il Comune già adesso multa la sosta vietata (es. in doppia fila) tramite l'ausilio del sistema di telecontrollo SCOUT.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitan**

**OSSERVAZIONE N° 98**

Protocollo Generale N. 110043/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Spesso le corse in autobus sono brevi, perciò si chiede di considerare la possibilità di emettere biglietti della durata di 20/30 minuti ad un costo più contenuto (in modo da ridurre anche l'evasione).

**Deduzioni**

L'Amministrazione Comunale ritiene che la presenza di varie tipologie di biglietti di corsa semplice con diverse durate temporali possa creare confusione per l'utenza: si ritiene che la recente modifica tariffaria in vigore dal 1/8/19 (per cui i biglietti urbani ordinari o di corsa semplice a zone e i titoli multicorsa "citypass" e "tesserino metropolitano", varranno sino alla scadenza dei minuti previsti - es. 75' per l'Urbano di Bologna - oppure fino alla discesa dall'autobus su cui si è correttamente validato. All'interno della zona di validità del biglietto, sarà dunque possibile completare la corsa anche dopo la scadenza del titolo a condizione che non si cambi mezzo dopo l'ultima validazione) sia al momento il corretto compromesso tra le varie esigenze.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano**

**OSSERVAZIONE N° 99**

Protocollo Generale N. 23067/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Richiesta di potenziamento della linea bus 58 nelle fasce pomeridiane (per gli studenti), diminuendo così l'uso dei mezzi privati.

**Deduzioni**

Premesso che l'obiettivo del PGTU è favorire l'utilizzo del TPL, il potenziamento della linea 58 andrà valutato in base all'utenza servita e al costo del servizio.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitan**

**OSSERVAZIONE N° 100**

Protocollo Generale N. 112589/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Sicurezza stradale: si ritiene pericoloso ipotizzare forme di promiscuità con cicli sulle corsie riservate ai mezzi pubblici. Si suggerisce una particolare attenzione sulle numerose infrazioni del codice della strada commesse da cicli e pedoni, che comportano rischi per la sicurezza dei soggetti deboli.

**Deduzioni**

Già oggi parte delle corsie riservate ai mezzi pubblici consente l'uso delle medesime anche ai ciclisti. Acconsentire a tale uso condiviso risulta particolarmente necessario soprattutto in due fattispecie: 1) quando una direzione di marcia è ad uso esclusivo dei mezzi pubblici; in tal caso la mancanza di possibilità di utilizzo della corsia da parte dei ciclisti risulterebbe particolarmente penalizzante per gli stessi per l'allungamento di percorso che ne deriverebbe 2) quando la corsia riservata è presente sul lato destro della carreggiata affiancata a una corsia veicolare normale; in tal caso l'uso della corsia riservata da parte dei ciclisti è necessario per evidenti ragioni di sicurezza. Lo strumento da mettere in atto per garantire una convivenza tra mezzi pubblici e ciclisti è dato dall'adozione di una congrua larghezza per la corsia riservata.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitan**

**OSSERVAZIONE N° 101**

Protocollo Generale N. 112528/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Sicurezza stradale: si ritiene pericoloso ipotizzare forme di promiscuità con cicli sulle corsie riservate ai mezzi pubblici. Si suggerisce una particolare attenzione sulle numerose infrazioni del codice della strada commesse da cicli e pedoni, che comportano rischi per la sicurezza dei soggetti deboli.

**Deduzioni**

Già oggi parte delle corsie riservate ai mezzi pubblici consente l'uso delle medesime anche ai ciclisti. Acconsentire a tale uso condiviso risulta particolarmente necessario soprattutto in due fattispecie: 1) quando una direzione di marcia è ad uso esclusivo dei mezzi pubblici; in tal caso la mancanza di possibilità di utilizzo della corsia da parte dei ciclisti risulterebbe particolarmente penalizzante per gli stessi per l'allungamento di percorso che ne deriverebbe 2) quando la corsia riservata è presente sul lato destro della carreggiata affiancata a una corsia veicolare normale; in tal caso l'uso della corsia riservata da parte dei ciclisti è necessario per evidenti ragioni di sicurezza. Lo strumento da mettere in atto per garantire una convivenza tra mezzi pubblici e ciclisti è dato dall'adozione di una congrua larghezza per la corsia riservata.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitan**

**OSSERVAZIONE N° 102**

Protocollo Generale N. 113242/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Sicurezza stradale: si ritiene pericoloso ipotizzare forme di promiscuità con cicli sulle corsie riservate ai mezzi pubblici. Si suggerisce una particolare attenzione sulle numerose infrazioni del codice della strada commesse da cicli e pedoni, che comportano rischi per la sicurezza dei soggetti deboli.

**Deduzioni**

Già oggi parte delle corsie riservate ai mezzi pubblici consente l'uso delle medesime anche ai ciclisti. Acconsentire a tale uso condiviso risulta particolarmente necessario soprattutto in due fattispecie: 1) quando una direzione di marcia è ad uso esclusivo dei mezzi pubblici; in tal caso la mancanza di possibilità di utilizzo della corsia da parte dei ciclisti risulterebbe particolarmente penalizzante per gli stessi per l'allungamento di percorso che ne deriverebbe 2) quando la corsia riservata è presente sul lato destro della carreggiata affiancata a una corsia veicolare normale; in tal caso l'uso della corsia riservata da parte dei ciclisti è necessario per evidenti ragioni di sicurezza. Lo strumento da mettere in atto per garantire una convivenza tra mezzi pubblici e ciclisti è dato dall'adozione di una congrua larghezza per la corsia riservata.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitan**

**OSSERVAZIONE N° 103**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riteniamo di fondamentale importanza rendere il TPL più competitivo, chiediamo quindi che sia inserito all'interno dello SCENARIO IMMEDIATO (2020) il seguente intervento:

Videosorveglianza di tutte le preferenziali per impedire transito e sosta di veicoli non autorizzati.

**Deduzioni**

Il contributo suggerito è coerente con gli obiettivi del PUMS e PGTU: attualmente è significativo per la rete portante del TPL il numero di corsie interessato dai sistemi di telecontrollo RITA e SCOUT. E' prevista l'estensione del telecontrollo anche in coerenza con lo sviluppo di nuovi progetti (PIMBO e Tram).

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitan**

**OSSERVAZIONE N° 104**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riteniamo di fondamentale importanza rendere il TPL più competitivo, chiediamo quindi che sia inserito all'interno dello SCENARIO IMMEDIATO (2020) il seguente intervento:

Presenza di sistemi di bigliettazione automatica presso le principali pensiline.

**Deduzioni**

Si condivide il principio di aumentare l'accessibilità al TPM e ai suoi servizi, tuttavia il contributo non può essere accolto integralmente perchè 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 ed il PGTU si orientano verso la realizzazione di un sistema integrato Maas a partire dall'introduzione di App dedicate.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano**

**OSSERVAZIONE N° 105**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede che sia inserito all'interno dello SCENARIO INTERMEDIO (2025) il seguente intervento:  
Abbonamento unico integrato per l'area urbana e per l'area metropolitana, sia per i mezzi su gomma, sia per i mezzi su ferro.

**Deduzioni**

Il PUMS prevede l'introduzione del biglietto unico ad integrazione del trasporto pubblico su ferro e su gomma. Le politiche tariffarie non sono di competenza del PGTU.

Accoglimento

Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano**

**OSSERVAZIONE N° 106**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede che sia inserito all'interno dello SCENARIO INTERMEDIO (2025) il seguente intervento:  
Attivazione del polo di scambio dei mezzi pubblici sull'asse Irnerio/Stazione/Autostazione.

**Deduzioni**

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). Anche la funzione dell'asse Irnerio-Mille andrà ripensata nell'ambito della progettazione della rete tranviaria, dell'adeguamento della rete di TPM su gomma e della riorganizzazione complessiva della ZTL del centro storico.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitano**

**OSSERVAZIONE N° 107**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Chiediamo che sia inserito nello SCENARIO INTERMEDIO (2025), nelle Strategie "Politiche incentivanti", "Bonus mobilità", il seguente intervento:

Estensione della gratuità del TPL a tutti i minorenni fino al compimento della maggiore età.

**Deduzioni**

La proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS e PGTU: si rimanda in tal senso alla delibera di Consiglio comunale PG. N. 178386/2019 con cui è stato stabilito un piano di abbonamenti agevolati (fino alla gratuità) a favore dei figli di famiglie numerose fino a 18 anni.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 108**

Protocollo Generale N. 109721/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

I bus per FICO non sono elettrici e sono sempre vuoti, quindi si potrebbero fare più piccoli ed elettrici e almeno con una fermata al The Space con biglietto urbano.

**Deduzioni**

Con l'inizio del 2019 si è provveduto a ridurre la dimensione dei veicoli per Fico utilizzando dei veicoli 12 m; attualmente non risultano in servizio veicoli di 12 m interamente elettrici. Il servizio non è contribuito dall'Amministrazione Comunale e pertanto gli introiti tariffari devono compensare integralmente il costo del servizio: non è possibile pertanto accoglibile la richiesta di utilizzare il biglietto urbano.

Accoglimento

**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 109**

Protocollo Generale N. 111507/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

E' necessario ripristinare l'uso delle piccole stazioni cittadine (esempio S.Vitale come fermata da Ravenna e/o Imola e viceversa) e S.Lazzaro di Savena incrementando i treni che vi si fermano.

**Deduzioni**

L'osservazione è da intendersi come una segnalazione ma non riguarda l'ambito del PGTU. Sulla pianificazione trasportistica e lo sviluppo del servizio SFM si rimanda a quanto descritto nel PUMS.

Accoglimento

Non pertinente

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 110**

Protocollo Generale N. 112271/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

È opportuno includere il gas naturale nelle opzioni di mobilità a basso impatto ambientale per il TPL (bus urbani ed extraurbani), le flotte taxi ed NCC, le flotte degli enti pubblici e lo sharing.

**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 segue:

1) Scenario 2020

Acquisto flotta bus urbani prevalentemente a zero emissioni;

Bus extraurbani: acquisto flotta prevalentemente a metano compresso e liquido e/o ibridi a metano e a zero emissioni;

Nuove licenze taxi e NCC a zero emissioni;

Flotte enti locali e società partecipate: acquisto /noleggio solo a basse emissioni complessive

2) Scenario 2025

Bus urbani: acquisto flotta solo a zero emissioni;

Bus extraurbani: acquisto flotta solo a metano compresso e liquido e/o ibridi a metano e a zero emissioni;

Nuove licenze taxi e NCC solo a zero emissioni;

Flotte enti locali e società partecipate: progressiva dismissione dei veicoli più inquinanti e acquisto /noleggio veicoli a zero emissioni

Quanto al PGTU l'osservazione è accolta con modifica del testo

Quanto al car sharing si rimanda anche alla risposta all'osservazione n. 435.

Accoglimento

Parzialmente accolta

**Modifica eventuale al Piano**

Tabella Par. 6 – PRIORITA' DI INTERVENTO PER L'ATTUAZIONE DEL PGTU:

STRATEGIA: Politiche incentivanti – Sostenibilità ambientale delle flotte

Inserimento nello SCENARIO IMMEDIATO (2020):

“Acquisto flotta bis urbani prevalentemente a zero emissioni”

“Bus extraurbani: acquisto flotta prevalentemente a metano compresso e liquido e/o ibridi a metano e a zero emissioni”

“Nuove licenze taxi e NCC a zero emissioni ”

Flotte enti locali e società partecipate: acquisto /noleggio solo a basse emissioni complessive

Inserimento nello SCENARIO INTERMEDIO (2025):

“Bus urbani: acquisto flotta solo a zero emissioni”

“Bus extraurbani: acquisto flotta solo a metano compresso e liquido e/o ibridi a metano e a zero emissioni”

“Nuove licenze taxi e NCC solo a zero emissioni”.

Flotte enti locali e società partecipate: progressiva dismissione dei veicoli più inquinanti e acquisto /noleggio

veicoli a zero emissioni

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 111**

Protocollo Generale N. 111544/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'introduzione di tecnologia innovativa al servizio della città per migliorare la vita dei cittadini è condivisibile, tuttavia occorre muoversi con attenzione poiché l'eventuale duplicazione di applicazioni porterebbe ad una frammentazione dell'offerta senza alcun beneficio.

Occorre altresì tutelare gli investimenti fatti in tecnologia innovativa al servizio dei cittadini ed evitare che la tecnologia diventi elemento di sfruttamento del lavoro.

**Deduzioni**

Il riferimento alla "tecnologia" è molto generico. In tutte le realtà internazionali più evolute il potenziamento delle tecnologie a supporto della Mobilità hanno determinato un'evoluzione positiva del sistema di mobilità (sia lato utenti che lato fornitori di servizi).

Proprio per agevolare l'erogazione di servizi evoluti e diffusi, il Piano propone nello specifico l'adozione di soluzioni basate su OpenData e interoperabilità.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO 4.3 - Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitan****OSSERVAZIONE N° 112**

Protocollo Generale N. 111544/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

Sicurezza stradale: si ritiene pericoloso ipotizzare forme di promiscuità con cicli sulle corsie riservate ai mezzi pubblici. Si suggerisce una particolare attenzione sulle numerose infrazioni del codice della strada commesse da cicli e pedoni, che comportano rischi per la sicurezza dei soggetti deboli.

**Deduzioni**

Già oggi parte delle corsie riservate ai mezzi pubblici consente l'uso delle medesime anche ai ciclisti. Acconsentire a tale uso condiviso risulta particolarmente necessario soprattutto in due fattispecie: 1) quando una direzione di marcia è ad uso esclusivo dei mezzi pubblici; in tal caso la mancanza di possibilità di utilizzo della corsia da parte dei ciclisti risulterebbe particolarmente penalizzante per gli stessi per l'allungamento di percorso che ne deriverebbe, 2) quando la corsia riservata è presente sul lato destro della carreggiata affiancata a una corsia veicolare normale; in tal caso l'uso della corsia riservata da parte dei ciclisti è necessario per evidenti ragioni di sicurezza. Lo strumento da mettere in atto per garantire una convivenza tra mezzi pubblici e ciclisti è dato dall'adozione di una congrua larghezza per la corsia riservata.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 113**

Protocollo Generale N. 114044/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Estensione e potenziamento delle corsie preferenziali. Un salto di qualità sarebbe rappresentato dall'istituzione di corsie preferenziali in sede protetta coadiuvate da controlli per il sanzionamento a distanza.

Il tutto con compresenza di altre misure quali: interventi mirati della polizia municipale, O.Q.M. SCOUT etc.

Sempre nelle corsie preferenziali è importante la priorità semaforica in grado di riconoscere il mezzo pubblico e dargli il verde in tempi molto ridotti.

**Deduzioni**

A livello di indirizzo specifico la proposta è già contenuta nel PGTU, e verrà approfondita nelle fasi successive (Cfr. 4.3.1 e 4.7.1).

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 114**

Protocollo Generale N. 114044/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Velocità commerciale TPL: è necessario incrementare l'estensione delle corsie preferenziali (aumentandone anche la larghezza laddove vi sia promiscuità con le biciclette) al fine di rendere più regolare il servizio di TPL aumentandone, nel contempo, la velocità commerciale (attualmente tra le più basse d'Europa).

**Deduzioni**

A livello di indirizzo specifico la proposta è già contenuta nel PGTU, e verrà approfondita nelle fasi successive (Cfr. 4.3.1 e 4.7.1).

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 115**

Protocollo Generale N. 114044/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Ridefinizione rete TPL: rivedere integralmente l'attuale rete delle linee di TPL invariata da circa 30 anni (attuando anche nuovi percorsi definiti nel progetto PIMBO). Ridefinizione del servizio in grado di soddisfare al meglio la domanda crescente di trasporto pubblico anche in funzione degli sviluppi urbanistici e dei nuovi poli attrattori. La nuova mappatura della rete dovrà rispondere alle nuove esigenze per lo spostamento casa-lavoro, la cui assenza comporta inevitabilmente un freno agli obiettivi prefissati nel PGTU e PUMS.

**Deduzioni**

La revisione della rete urbana del TPL sarà approfondita in successive fasi operative, tenendo conto anche della rete tranviaria.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitan**

**OSSERVAZIONE N° 116**

Protocollo Generale N. 115494/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Considerato che la Società Galaxi è proprietaria di aree definite nel vigente PSC come appartenenti all'Areale Savena e che l'Areale è posto nelle vicinanze del capolinea della Linea Blu della tramvia, si richiede se è possibile integrare il percorso della Linea Blu con un eventuale allungamento e/o deviazione all'interno del progetto dell'Areale.

**Deduzioni**

La definizione delle linee del sistema tranviario è stata effettuata a livello di PUMS. Eventuali modifiche di dettaglio potranno essere valutate a livello di progettazione di fattibilità tecnica ed economica della specifica linea a cui si fa riferimento.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 117**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Per garantire un collegamento pubblico tra le parti funzionali del Quartiere si propone:

- Fruizione Servizi Istituzionali/Sanitari/Aggregativi di Quartiere: l'esigenza di fruizione dei servizi nell'ex Quartiere Borgo Panigale aveva trovato una soluzione attraverso la realizzazione della Linea TPER 54. Il nuovo Quartiere Borgo Panigale - Reno con la sua diversa dislocazione, pone una serie di ineludibili nuove domande di trasporto pubblico che obbligano ad una accurata revisione della linea TPER 54 al fine di garantire con efficacia, efficienza e sostenibilità il contemperamento di tutti i fabbisogni. In questa logica si propone all'istruttoria un nuovo tracciato. Il tracciato proposto a percorrenza quasi invariata, consente la fruizione alla stragrande maggioranza dei cittadini del Quartiere Borgo Panigale-Reno dei principali servizi istituzionali (Centro Civico Borgo Panigale, Centro Civico Reno), della Casa della Salute di Via E. Nani, delle strutture cimiteriali (Cimitero di Borgo Panigale, Cimitero della Certosa).

**Deduzioni**

Premesso che l'obiettivo del PGTU è favorire l'utilizzo del TPL, la modifica della linea 54 andrà valutata in base all'utenza servita e al costo del servizio.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 118**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone un allargamento dell'attuale sede stradale sistemata oggi a strada bianca di campagna e lunga soltanto 350 metri, che connette via Olmetola agli ambiti più strutturati del Parco Città-Campagna (350 m) e con la costituzione di una racchetta di ritorno consentire il collegamento tra il Parco Città-Campagna e la Villa Bernaroli al resto del Quartiere ed alla città.

Il Parco Città-Campagna e Villa Bernaroli sono diventati a pieno titolo un centro di rilevanza cittadina sia per l'aggregazione sociale e culturale e di divulgazione delle tradizioni e delle caratteristiche legate alla campagna bolognese, sia per i servizi che insistono e operano in quelle zone. Connettere con una linea di trasporto pubblico questo polo espande esponenzialmente le potenzialità di utenza.

Il nuovo percorso potrebbe fruire della stessa cadenza oraria con sostanziale invarianza dei costi a carico dell'Amministrazione Comunale di Bologna.

**Deduzioni**

Fermo restando gli obiettivi di ripartizione modale posti alla base del Piano, resta comunque inteso che le modifiche dei percorsi delle linee di trasporto pubblico non sono di competenza del PGTU ma dei piani particolareggiati attuativi

Accoglimento

**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 119**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Fruizione Servizi Scolastici: l'attuale offerta di trasporto pubblico dedicato specificamente alla mobilità verso le scuole secondarie di 2° livello è basata sulle linee TPER 179 e 183 e necessita di un adeguamento per meglio rispondere alla richiesta di mobilità verso due nuovi poli scolastici: ITCS Salvemini, Università di Bologna - Facoltà di Ingegneria. Per giungere a questo potenziamento si suggerisce di:

- ridisegnare la Linea TPER 183 attestando il capolinea del nuovo tracciato alla Rotonda Granatieri di Pistoia (Università Ingegneria) e proseguendo connettere prima l'ITC R. Luxemburg, poi l' ITIS O. Belluzzi, ed infine terminando sulla fermata ITCS Salvemini – Meridiana;
- realizzare questo allungamento e potenziamento, anche in termini di bidirezionalità, durata e frequenza di percorrenza, assorbendo i mezzi e le risorse precedentemente usati nella Linea 179 che si propone di sopprimere.

**Deduzioni**

Premesso che l'obiettivo del PGTU è favorire l'utilizzo del TPL, la modifica delle linee 179 e 183 andrà valutata in base all'utenza servita e al costo del servizio.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 120**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riconnessione Zone a bassa densità abitativa del Quartiere (via del Vivaio - via dell'Aeroporto) alle linee primarie di trasporto pubblico: occorre pensare a servizi innovativi di trasporto pubblico per queste aree a domanda debole basate su bigliettazione integrata (possibilità di integrare differenti servizi di trasporto pubblico in termini di tariffa e titolo di viaggio, anche attraverso l'uso di dispositivi elettronici), infomobilità (sviluppo di soluzioni per la comunicazione agli utenti di informazioni sui servizi di mobilità, sia in fare di programmazione del viaggio che durante il viaggio), sistemi di trasporto a chiamata (sistemi flessibili di trasporto pubblico, prenotabili in conveniente anticipo, mediante specifici servizi di call-center o web-based), sistemi basati sulla condivisione (diversi tipi di soluzione, ad esempio il car-pooling, il car-sharing, il lift-sharing e il bike-sharing, basati sulla condivisione del mezzo personale o di un operatore terzo, per spostamenti individuali o collettivi).

**Deduzioni**

La sperimentazione effettuata a seguito dell'approvazione del PGTU vigente di un servizio a chiamata nella zona in questione di Borgo Panigale non ha dato risultati positivi tant'è che il servizio dopo due anni di sperimentazione venne soppresso; il PGTU non esclude questa possibilità che però dovrà essere valutata anche in base alle esperienze negative maturate negli anni passati.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 121**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riattestamento capolinea della linea TPER 19 in Casteldebole per superare le attuali criticità già a conoscenza dell'Amministrazione Comunale.

**Deduzioni**

Lo spostamento del capolinea della linea 19 è prevista nel progetto PIMBO.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 122**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Intermodalità tra Marconi Express e trasporto pubblico su ferro e su gomma: la vicinanza della stazione intermedia del People Mover al Lazzaretto con la futura stazione SFM Prati di Caprara e con lo snodo Asse Attrezzato di Sud-Ovest/Nuovo asse via del Chiù non può non essere considerato per produrre un'ulteriore sinergia e potrebbe andare a rinforzare la mobilità da e per l'Aeroporto di tutto il quadrante Nord-Ovest.

**Deduzioni**

La revisione della rete urbana del TPL sarà approfondita in successive fasi operative, tenendo conto anche della rete tranviaria.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 123**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Migliorare l'accessibilità alle Fermate SFM: riattivando il tavolo con RFI e con Società Autostrade per realizzare il Sottopasso che da via Panigale porta a via Bencivenni all'altezza della futura Stazione Borgo Panigale Scala previsto nel Sistema di Trasporto Pubblico Integrato Metropolitano Bolognese (4 settembre 2014).

**Deduzioni**

Il progetto in questione è già contenuto nel progetto PIMBO.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 124**

Protocollo Generale N. 51871/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre pensare ad un collegamento dei poli della conoscenza del Quartiere Navile, utilizzando la linea di cintura dall'ex mercato Ortofrutticolo fino al Quartiere San Donato intercettando i poli della conoscenza del quartiere (CNR, Aldini, Tecnopolo, ecc.).

**Deduzioni**

Le proposte sono in linea con quanto previsto dal PGTU. In merito alla fattibilità bisognerà valutarle in base ai costi del servizio, all'utenza servita e alle risorse disponibili.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 125**

Protocollo Generale N. 51871/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Manca un bus che possa servire dalla zona Dozza, passando per Corticella, Bolognina, Lame e poi via Emilia intercettando tutti punti di interesse civico (centri civici, Casa della Salute, Istituti Superiori, ecc.), transitando per l'area del Lazzaletto e arrivando all'Ospedale Maggiore.

Forte è la richiesta di avere più servizio negli orari serali e notturni.

**Deduzioni**

Le proposte sono in linea con quanto previsto dal PGTU. In merito alla fattibilità bisognerà valutarle in base ai costi del servizio, all'utenza servita e alle risorse disponibili.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 126**

Protocollo Generale N. 51871/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Rispetto alla futura chiusura di via Zanardi occorre elaborare una proposta che mantenga il servizio in tutti i punti serviti dalle linee attuali, garantendo un adeguato collegamento con il centro città e i servizi sociali del Quartiere (centro civico – Casa della Salute – centro città) cercando anche di affrontare le carenze attuali: bus al Lazzaretto e collegamento dalla zona Noce verso l'Istituto Salvo d'Acquisto. Occorre prestare attenzione alla zona "Oca" e alla via De Gama in prossimità della futura stazione Sfm Zanardi che, con la chiusura di via Zanardi, necessiterà di una riorganizzazione delle linee per poter servire i cittadini che adesso utilizzano in maniera importante le fermate attuali.

Chiediamo che prima della chiusura definitiva di via Zanardi si predisponga il sottopasso ciclopedonale fra via De Gama e via Zanardi.

Per l'assetto generale della zona Lame occorre accelerare con i tempi di progettazione e finanziamento dell'asse della linea 89 che dovrà collegare la via Terracini alla via Marco Polo mediante un sottopasso.

**Deduzioni**

Il progetto di riorganizzazione delle linee di TPL a seguito della chiusura di via Zanardi avrà come obiettivo il mantenimento degli attuali livelli di servizio e di accessibilità.

La realizzazione di un collegamento ciclo-pedonale su via Zanardi è prevista a carico di RFI insieme alla soppressione del passaggio a livello. Poiché tale sottopasso sarà realizzato in corrispondenza dell'attuale sedime stradale non è materialmente possibile eseguire l'intervento senza procedere contestualmente alla chiusura del passaggio a livello e quindi all'interruzione del traffico veicolare.

La realizzazione di un collegamento stradale tra via Terracini e via Marco Polo non risulta confermata dall'attuale pianificazione e programmazione infrastrutturale in ragione del diverso assetto di varie aree interessate da detto tracciato.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 127**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre farsi carico della necessità di una maggiore copertura e migliore connessione della rete di trasporto pubblico locale a seguito del nuovo assetto territoriale del Quartiere San Donato-San Vitale. A questo proposito, è necessario valutare di estendere e/o incrementare il servizio di trasporto pubblico anche a beneficio di parti di territorio che sono attualmente scoperte o non adeguatamente servite (Cirenaica, Scandellara-Terrapieno, Croce del Biacco).

Emerge in particolare l'esigenza di una maggiore connessione tra la zona sud-ovest (Cirenaica-S. Orsola) con quella più a nord (Pilastro, Caab), ma anche delle aree più periferiche con i poli attrattivi e i centri di erogazione di servizi pubblici del Quartiere (Cirenaica, Scandellara-Terrapieno, Croce del Biacco) e, in definitiva, di collegare meglio tra loro le zone San Donato e San Vitale.

Una particolare criticità è rappresentata dal sostanziale "isolamento" geografico del comparto Scandellara (sede di importanti servizi di pubblica utilità) dal resto del Quartiere.

Riconnessione zone a bassa densità abitativa del Quartiere (zona rurale Cadriano-Calamosco, Scandellara-Terrapieno, Roveri e Croce del Biacco) alle linee primarie di trasporto pubblico: occorre pensare a servizi innovativi di trasporto pubblico per queste aree a domanda debole basate su bigliettazione integrata (possibilità di integrare differenti servizi di trasporto pubblico in termini di tariffa e titolo di viaggio, anche attraverso l'uso di dispositivi elettronici), infomobilità (sviluppo di soluzioni per la comunicazione agli utenti di informazioni sui servizi di mobilità, sia in fase di programmazione del viaggio che durante il viaggio), sistemi di trasporto a chiamata (sistemi flessibili di trasporto pubblico, prenotabili in conveniente anticipo, mediante specifici servizi di callcenter o web-based), sistemi basati sulla condivisione (diversi tipi di soluzione, ad esempio il carpooling, il car-sharing, il lift-sharing e il bike-sharing, basati sulla condivisione del mezzo personale o di un operatore terzo, per spostamenti individuali o collettivi).

**Deduzioni**

Le proposte sono in linea con quanto previsto dal PGTU. In merito alla fattibilità, le proposte andranno valutate in base ai costi del servizio, all'utenza servita e alle risorse disponibili.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 128**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Per garantire un adeguato collegamento pubblico tra le parti funzionali del Quartiere si chiede:

- a) un sostanziale incremento della frequenza della linea 60, che collega la zona San Donato al Polo S.Orsola-Malpighi, ampliando l'offerta non soltanto nelle fasce orarie mattutine e serali, ma anche aumentando le frequenze durante l'arco della giornata;
- b) un migliore collegamento tra le zone Croce del Biacco e Cirenaica con Piazza Spadolini, attorno alla quale si trovano i principali servizi di pubblica utilità del Quartiere;
- c) il collegamento, con forme e modalità da approfondire, tra il plesso scolastico Scandellara e la zona San Donato;
- d) aumento della frequenza delle linee 88 e 55, per rispondere alle esigenze, rispettivamente delle zone Cadriano e Roveri-Scandellara
- e) aumento della frequenza della linea 39 nella fascia oraria che va dalle ore 7,15 alle ore 9,30;
- f) aumento della frequenza, anche serale, della linea 37.

**Deduzioni**

Le proposte sono in linea con quanto previsto dal PGTU. In merito alla fattibilità, le proposte andranno valutate in base ai costi del servizio, all'utenza servita e alle risorse disponibili.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 129**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Sperimentare ticket mezz'ora, city-pass di colore diverso con costi minori per chi usa il bus per poche fermate.

**Deduzioni**

L'Amministrazione Comunale ritiene che la presenza di varie tipologie di biglietti di corsa semplice con diverse durate temporali possa creare confusione per l'utenza: si ritiene che la recente modifica tariffaria in vigore dal 1/8/19 (per cui i biglietti urbani ordinari o di corsa semplice a zone e i titoli multicorsa "citypass" e "tesserino metropolitano", varranno sino alla scadenza dei minuti previsti - es. 75' per l'Urbano di Bologna - oppure fino alla discesa dall'autobus su cui si è correttamente validato. All'interno della zona di validità del biglietto, sarà dunque possibile completare la corsa anche dopo la scadenza del titolo a condizione che non si cambi mezzo dopo l'ultima validazione) sia al momento il corretto compromesso tra le varie esigenze. (Si veda anche la risposta all'osservazione n. 98)

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 130**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Prevedere in linea generale percorsi del tram solo in sede propria, focalizzando le criticità delle intersezioni TRAM e passaggio in zone pedonali, con adeguate protezioni e segnaletica.

**Deduzioni**

I dettagli del tracciato della rete tranviaria vengono definiti con la successiva progettazione della stessa.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 131**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Aumentare le corse delle Navette T1 e T2 (T2 anche la domenica) e prevedere corse della Linea 32 la domenica, anche vista la presenza dei T-DAYS.

**Deduzioni**

Le proposte sono in linea con quanto previsto dal PGTU. In merito alla fattibilità le proposte andranno valutate in base ai costi del servizio, all'utenza servita e alle risorse disponibili.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 132**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede di promuovere l'incremento dei bus elettrici circolanti nel centro storico, nella fase di transizione, in attesa dell'attuazione delle linee del tram.

**Deduzioni**

L'intervento è già previsto sia dal PUMS che dal PGTU nello scenario a 5 anni (si veda tabella del paragrafo 6).

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 133**

Protocollo Generale N. 98838/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Nell'ottica di rendere il territorio del quartiere maggiormente fruibile da tutti i residenti è indispensabile ragionare sul potenziamento o sulla creazione di collegamenti efficaci tra i vari rioni e le varie zone del quartiere. A mero titolo di esempio si pensi che per raggiungere via Toscana, ad oggi, i residenti di Fossolo devono prendere due autobus passando dal centro storico.

**Deduzioni**

La proposta è in linea con quanto previsto dal PGTU. La revisione della rete urbana del TPL sarà approfondita in successive fasi operative, tenendo conto anche della rete tranviaria.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 134**

Protocollo Generale N. 104451/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si ritiene che si debbano definire norme più rigide sull'accesso alle corsie preferenziali ed è urgente riavviare interventi che favoriscano realmente la circolazione dei mezzi pubblici:

- appare un evidente controsenso autorizzare l'accesso alle corsie anche al car sharing;
- occorre una riflessione critica sull'ipotesi di aprire le corsie riservate ai ciclisti, scelta che azzererebbe l'utilità delle corsie: le piste ciclabili, compatibilmente con la struttura urbana esistente, devono essere corsie dove poter circolare ragionevolmente in sicurezza;
- è evidentemente contraddittoria l'idea di aree pedonali dove possa circolare un bus di 12 o 18 metri, rispetto agli obiettivi della sicurezza e della efficienza del TPL che sono al centro del PGTU;
- il progetto della tranvia può costituire una novità in questo senso solo se si tratta di un percorso in sede propria e/o fortemente protetta, rischiando altrimenti di avere un impatto positivo solo sul piano ecologico, senza alcuna efficacia in termini di sicurezza e di rapidità di circolazione.

**Deduzioni**

- 1) La mobilità condivisa deve poter beneficiare di un significativo incentivo rispetto alla mobilità privata, sia nel medio che nel lungo periodo. La previsione dell'uso delle corsie preferenziali non è in contrasto con tale strategia anche se, a livello operativo e nel lungo periodo, dovrà essere confermata in funzione di eventuali fenomeni di sovra-saturazione o uso scorretto da parte di talune componenti di traffico. Inoltre, il Piano già prevede l'incremento e l'estensione dei sistemi di enforcement per il controllo delle corsie preferenziali.
- 2) Già oggi parte delle corsie riservate ai mezzi pubblici consente l'uso delle medesime anche ai ciclisti. Acconsentire a tale uso condiviso risulta particolarmente necessario soprattutto in due fattispecie:
  - a) quando una direzione di marcia è ad uso esclusivo dei mezzi pubblici; in tal caso la mancanza di possibilità di utilizzo della corsia da parte dei ciclisti risulterebbe particolarmente penalizzante per gli stessi per l'allungamento di percorso che ne deriverebbe
  - b) quando la corsia riservata è presente sul lato destro della carreggiata affiancata a una corsia veicolare normale; in tal caso l'uso della corsia riservata da parte dei ciclisti è necessario per evidenti ragioni di sicurezza. Lo strumento da mettere in atto per garantire una convivenza tra mezzi pubblici e ciclisti è dato dall'adozione di una congrua larghezza per la corsia riservata.
- 3) non è previsto il passaggio del TPL all'interno di aree pedonali; quanto alla coesistenza della rete tranviaria e pedoni nella stessa sede stradale si rimanda al progetto di fattibilità della nuova rete tranviaria.
- 4) I dettagli del tracciato della rete tranviaria vengono dettagliati con la successiva progettazione della stessa.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 135**

Protocollo Generale N. 104451/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Tariffe TPL: si ritiene che l'incremento o meno del trasporto collettivo abbia come fattore determinante il costo. Viene riproposta una diversa articolazione delle tariffe a tempo su biglietti orari, e ribadito che una politica del trasporto pubblico gratuito sia la risposta più efficace e coerente con il raggiungimento degli obiettivi che si prefigge il PGTU.

**Deduzioni**

La definizione delle tariffe non è oggetto di PGTU, tuttavia se ne terrà conto nelle fasi operative successive.

Accoglimento

Non pertinente

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3 - Rete Urbana Trasporto Pubblico Metropolitan**

**OSSERVAZIONE N° 136**

Protocollo Generale N. 107393/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Da gennaio sono stati istituiti dei treni veloci per Ravenna con poche fermate, con il risultato che sono state eliminate molte fermate in stazioni piccole come San Vitale, San Lazzaro, ecc. (dove invece sarebbe necessario fermare sempre, ad uso metropolitano).

Inoltre c'è il cambio a Imola per Ravenna.

Infine sono state penalizzate corse in orari di andata e rientro dal lavoro, negli orari di punta.

Questo vuol dire che non si capisce a cosa servano le stazioncine di periferia, poiché siamo obbligati ad andare in stazione centrale per prendere gli altri treni!

Tanto vale prendere l'autobus con quanto ciò comporta.

E' necessario ripristinare l'uso delle piccole stazioni cittadine (esempio S.Vitale come fermata da Ravenna e/o Imola e viceversa) e S.Lazzaro di Savena incrementando i treni che vi si fermano.

**Deduzioni**

L'osservazione è da intendersi come una segnalazione ma non riguarda l'ambito del PGTU. Sulla pianificazione trasportistica e lo sviluppo del servizio SFM si rimanda a quanto descritto nel PUMS.

Accoglimento

**Non pertinente**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 137**

Protocollo Generale N. 106942/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Spazi Logistici di Prossimità : la realizzazione dello spazio logistico di prossimità di porta San Vitale va a sovrapporsi a queste Criticità. Si suggerisce di acquisire come area destinata una porzione del parcheggio in Via Zanolini.

**Deduzioni**

La localizzazione degli spazi logistica di prossimità proposta dal Piano è da considerarsi come indicativa e non prescrittiva: la loro esatta localizzazione sarà effettuata nell'ambito degli approfondimenti contenuti nei successivi piani particolareggiati.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 138**

Protocollo Generale N. 408808/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Tratto del Portico di San Luca cittadino o di pianura, richiesta di miglioramento accessibilità per le categorie deboli (anziani, bambini, disabili ecc) fermate TPM su entrambe i lati di Via Saragozza.

**Deduzioni**

La proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS/PGTU stante il rispetto della normativa vigente nell'eventuale attuazione. Le priorità di intervento del miglioramento dell'accessibilità dipenderanno comunque dalle risorse disponibili.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 139**

Protocollo Generale N. 112416/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Con riferimento alla rete urbana del trasporto pubblico metropolitano e in particolare alla linea di tram rossa CAAB-Terminale Emilio Lepido si propone l'attraversamento del centro storico con la possibilità di un percorso sotterraneo per l'attraversamento di via Indipendenza, via Ugo Bassi, via San Felice, via Riva di Reno. Il percorso sotterraneo consentirebbe di valorizzare il carattere storico della città e di mantenere piena funzionalità alle sedi stradali di superficie. Si sottolinea come il costo km dei percorsi sotterranei si sia ridotto grazie alle nuove tecnologie di scavo (TBM).

**Deduzioni**

L'adozione di sistemi di trasporto di massa che sottoattraversino del centro storico di Bologna è da escludersi per una serie di ragioni. In particolare dal punto di vista tecnico, il passaggio dovrebbe avvenire con gallerie profonde almeno 25-30 m per la presenza di numerosi vincoli (rischio di ritrovamenti archeologici, interferenze con la rete dei canali, interferenze con le gallerie della linea ferroviaria AV, ecc.). Questo comporta costi elevati (stimabili almeno nell'ordine di 120-150 milioni €/km), difficoltà nell'individuazione dei punti di accesso al sistema (fermate, pozzi di aerazione), allungamento dei percorsi di salita e discesa tale da rendere poco appetibile tale soluzione, impatto notevole dei cantieri delle fermate. In ogni caso a livello trasportistico le valutazioni svolte in sede di PUMS non presentano scenari di domanda tali da giustificare una soluzione di questo tipo.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 140**

Protocollo Generale N. 113377/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riteniamo necessaria una valutazione differente relativamente all'uso delle principali radiali di comunicazione che connettono le diverse aree periferiche della città con il centro (via Emilia Ponente per la linea rossa), ovvero gli assi stradali principali all'interno della città storica per evitare che la corsia privilegiata di accesso data al tram non si traduca in una chiusura ed in un blocco di circolazione per le altre mobilità che insistono su quelle arterie principali.

**Deduzioni**

Gli interventi in oggetto devono essere in linea con gli obiettivi del PGTU e pertanto le scelte progettuali che ne derivano devono garantire il mantenimento degli standard previsti dal Piano in termini di sicurezza, accessibilità e ripartizione modale.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 141**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Consideriamo essenziale in un'ottica di maggiore competitività del mezzo sostenibile rispetto a quello privato ed inquinante, favorire l'intermodalità e l'interscambio dei mezzi, si richiede perciò che il punto "ristrutturazione e riordino delle fermate" sia integrato con la frase: "saranno inoltre previsti stalli per il parcheggio delle biciclette nelle immediate adiacenze delle fermate più importanti, favorendo il più possibile soluzioni di parcheggio su strada e senza ulteriore occupazione di suolo pubblico attualmente destinato a marciapiedi".

**Deduzioni**

La proposta è coerente con gli obiettivi del PGTU, ma l'attuazione dei singoli progetti dipenderà dalle specifiche risorse stanziare.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 142**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riteniamo di fondamentale importanza semplificare l'offerta tariffaria per rendere più attrattivo, semplice ed accessibile il trasporto pubblico locale, perciò chiediamo la progressiva introduzione dell'abbonamento unico, valido sia per l'area urbana sia per l'area metropolitana, sia per il trasporto su gomma, sia per il trasporto su ferro.

**Deduzioni**

Il PUMS prevede l'introduzione del biglietto unico ad integrazione del trasporto pubblico su ferro e su gomma. Le politiche tariffarie non sono di competenza del PGTU.

Accoglimento

**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 143**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riteniamo prioritario estendere il TPL anche alle aree periferiche, in particolare nei nuovi centri universitari che costituiscono dei forti poli attrattori di utenza, per questo risulta necessario ampliare l'offerta di trasporto pubblico locale (sia in termini di cadenza, sia in termini di prossimità delle fermate) alle sedi universitarie decentrate, quali Agraria, Veterinaria, Ingegneria.

**Deduzioni**

La richiesta sarà attuata ove possibile, in particolare si segnala che la Linea Rossa del Tram avrà come capolinea la Facoltà di Agraria.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 144**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si osserva che per quanto riguarda la voce "ristrutturazione e riordino delle fermate" è necessario aggiungere la frase: "Migliorare la leggibilità dei nomi delle fermate TPER, aumentando la grandezza dei caratteri degli stessi posti su pensiline e palette e al contempo dotandoli di illuminazione".

**Deduzioni**

Il contributo suggerito 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

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 145**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si osserva che risulta necessario prevedere l'installazione di emettitrici automatiche nelle pensiline del TPL più importanti (inserire tale frase nella voce "Ristrutturazione e riordino delle fermate").

**Deduzioni**

Si condivide il principio di aumentare l'accessibilità al TPM e ai suoi servizi, tuttavia il contributo non può essere accolto integralmente perchè 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 ed il PGTU si orientano verso la realizzazione di un sistema integrato Maas a partire dall'introduzione di App dedicate.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 146**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si osserva che risulta necessario aggiungere, alla voce "rendere il TPL più competitivo rispetto al mezzo privato con percorsi più brevi, sgombri, rapidi": "sarà previsto l'aumento della frequenza delle corse di collegamento tra i Comuni della Città Metropolitana, in particolar modo negli orari serali e notturni".

**Deduzioni**

In linea con gli obiettivi del PUMS, l'attuazione, la cui competenza non è del PGTU, dipenderà dalle risorse disponibili per il potenziamento del servizio serale del TPM.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 147**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Nel cap. 4.3.1 aggiungere dopo la voce "riduzione e riordino del traffico auto-veicolare", la frase "estendere la gratuità dei mezzi pubblici per tutti i minorenni residenti nel territorio comunale, fino al raggiungimento della maggiore età".

**Deduzioni**

La proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS e PGTU: si rimanda in tal senso alla Delibera di Consiglio PG. N. 178386/2019 con cui è stato deciso un pino di abbonamenti agevolati (fino alla gratuità) a favore dei figli di famiglie numerose fino a 18 anni.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 148**

Protocollo Generale N. 112135/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Proponiamo e chiediamo di prevedere nel piano il seguente assetto della rete tranviaria 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.

Si considerino al riguardo, come parte integrante e sostanziale della presente, anche le osservazioni presentate alla Città Metropolitana sul PUMS e in particolare:

- l'osservazione presentata al Capitolo 3.2.4.2, pag. 63,
- l'osservazione presentata al Capitolo 5.5, pag. 124 e ss.
- l'osservazione presentata al Capitolo 5.5.2, pag. 126-127
- l'osservazione presentata al Capitolo 6.2.2.5, pag. 178-179.

**Deduzioni**

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 costo/benefici. Le valutazioni condotte 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 Ugo Bassi a via Irnerio.

Tuttavia, la realizzazione dell'attrezzaggio dell'alternativa Mille-Marconi, per assicurare anche un secondo percorso di attraversamento del centro storico, potrà essere prevista nell'ambito delle successive diramazioni ed estensioni (come da DG/233/2019).

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.

Pertanto per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, in particolare per quanto concerne l'attraversamento del centro storico, si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica degli interventi necessari.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 149**

Protocollo Generale N. 112135/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

A pag. 32 in fondo, nel paragrafo "riqualificazione del canale stradale", aggiungere il seguente ulteriore punto dopo i tre punti già presenti:  
"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, al trasporto pubblico e alla 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'esigenza manifestata va tenuta presente nella progettazione complessiva del canale stradale prevista in tali ambiti, come peraltro già indicato al par. 4.2.

L'osservazione comporta modifica del testo

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Par. 4.3.1

"realizzazione di corridoi della mobilità sostenibile lungo le principali radiali in ambito urbano, assicurando spazio adeguato al trasporto pubblico e alla ciclabilità, in coerenza con i progetti infrastrutturali previsti (Tram, PIMBO) e con il Biciplan".

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 150**

Protocollo Generale N. 114044/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si considera interessante vagliare l'ipotesi di utilizzo di taxi collettivi in alternativa a servizi decisamente fuori mercato.

**Deduzioni**

L'uso del taxi collettivo è già presente nel testo del PGTU (par. 4.3.2); viene accolta la possibilità di considerarne il servizio, rimandandone la fattibilità ai casi specifici, anche quale alternativa od integrazione a quello del bus a chiamata.

Accoglimento

Parzialmente accolta

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.3.1: "- miglioramento dei servizi "flessibili" e servizi "a chiamata", in modo da garantire un servizio efficace ed efficiente anche in zone non collocate lungo le direttrici principali e a bassa densità insediativa; ad esempio rivedendo il servizio serale e notturno per adeguare l'offerta del TPL all'attuale assetto urbanistico e ai mutati stili di vita della popolazione (allungamento orari, catene casa-lavoro-svago), anche attraverso il ricorso al servizio di taxi collettivo."

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 151**

Protocollo Generale N. 114044/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Necessità di definire la riorganizzazione della rete nel medio (PGTU) e lungo (PUMS) periodo. Serve rivedere integralmente l'attuale rete delle linee di TPL, invariata da circa 30 anni, in particolare attraverso la ridefinizione del servizio in grado di soddisfare al meglio la domanda crescente del TPL anche in funzione degli sviluppi urbanistici e dei nuovi poli attrattori. È necessario intervenire nell'ambito di riordino e razionalizzazione più compiuta delle fermate dei bus. Serve dar luogo alla sfasatura delle medesime tra le linee urbane e suburbane, definendo solo alcuni punti di interscambio con altre linee.

La riduzione delle fermate, se è strategico in ambito urbano, lo diventa ancor di più nell'ambito sub ed extra-urbano. Il primo a farne le spese è il cittadino che proviene o deve raggiungere l'ambito extra cittadino.

**Deduzioni**

La revisione della rete urbana del TPL sarà approfondita in successive fasi operative, tenendo conto anche della rete tranviaria.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 152**

Protocollo Generale N. 106942/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Attualmente le tariffe delle corse sono piuttosto elevate e si auspica per una maggiore accessibilità a tutte le fasce sociali in generale, e a portatori di handicap in particolare, la possibilità di utilizzare questo servizio a condizioni più economiche.

**Deduzioni**

La definizione delle tariffe non è oggetto di PGTU, tuttavia la proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS/PGTU e se ne terrà conto nelle fasi operative successive.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 153**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

I consorzi di Taxi dovrebbero garantire lo stesso numero di taxi su entrambe le stazioni ferroviarie (piazzale Medaglie d'Oro e Bologna AV-Kiss&ride).

**Deduzioni**

Il PGTU prevede un incremento delle licenze taxi al fine di superare la criticità evidenziata.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 154**

Protocollo Generale N. 112589/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'offerta di taxi sull'area vasta bolognese, sulla base di studi e comparazioni, viene ritenuta in linea con la maggioranza delle città italiane (706 taxi per 598.182 residenti nell'area vasta con una densità equivalente a 11,8 taxi ogni 10.000 abitanti)

Si ritiene comunque possibile nel prossimo quinquennio arrivare all'emissione di ulteriori (e già previsti) 36 titoli, portando l'organico a 742 taxi.

**Deduzioni**

Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 155**

Protocollo Generale N. 112589/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Condividendo di rendere il TPL e il servizio taxi più competitivi rispetto al mezzo privato viene ritenuto necessario creare le condizioni per aumentare la velocità commerciale istituendo una viabilità dedicata tra i principali poli attrattivi.

**Deduzioni**

L'obiettivo di trasferimento modale non è in discussione, ed il PGTU attraverso le azioni ne è lo strumento attuativo, tra le quali rientra il miglioramento della qualità del trasporto pubblico.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 156**

Protocollo Generale N. 112589/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Pur condividendo la volontà di mettere a disposizione della città una rete urbana di trasporto di massa che sia efficiente e garantita, occorre evitare che esso confligga con gli altri sistemi di mobilità pubblica, e andrebbe garantito il passaggio del tram in una sede promiscua in cui debba essere garantito anche il transito di taxi e noleggi.

La direttrice del futuro Tram è prevista su una tratta particolarmente importante per il settore taxi pertanto occorrerebbe che fosse garantito che il nuovo strumento di mobilità non crei ulteriori penalizzazione nella fornitura di servizi taxi, ne per quello che riguarda la viabilità ne per la possibilità di caricare e scaricare i clienti.

**Deduzioni**

La proposta sarà valutata nello specifico in sede di progettazione della rete tranviaria, con l'obiettivo primario di assicurare l'efficienza e la piena funzionalità di tale sistema che si basa sull'adozione di una sede prevalentemente riservata a tale mezzo. I tratti in sede promiscua devono essere limitati a tratti residuali.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 157**

Protocollo Generale N. 112528/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'offerta di taxi sull'area vasta bolognese, sulla base di studi e comparazioni, viene ritenuta in linea con la maggioranza delle città italiane (706 taxi per 598.182 residenti nell'area vasta con una densità equivalente a 11,8 taxi ogni 10.000 abitanti)

Si ritiene comunque possibile nel prossimo quinquennio arrivare all'emissione di ulteriori (e già previsti) 36 titoli, portando l'organico a 742 taxi.

**Deduzioni**

Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 158**

Protocollo Generale N. 112528/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Condividendo di rendere il TPL e il servizio taxi più competitivi rispetto al mezzo privato viene ritenuto necessario creare le condizioni per aumentare la velocità commerciale istituendo una viabilità dedicata tra i principali poli attrattivi.

**Deduzioni**

L'obiettivo di trasferimento modale non è in discussione, ed il PGTU attraverso le azioni ne è lo strumento attuativo, tra le quali rientra il miglioramento della qualità del trasporto pubblico.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 159**

Protocollo Generale N. 113242/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Condividendo di rendere il TPL e il servizio taxi più competitivi rispetto al mezzo privato viene ritenuto necessario creare le condizioni per aumentare la velocità commerciale istituendo una viabilità dedicata tra i principali poli attrattivi.

**Deduzioni**

L'obiettivo di trasferimento modale non è in discussione, ed il PGTU attraverso le azioni ne è lo strumento attuativo, tra le quali rientra il miglioramento della qualità del trasporto pubblico.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 160**

Protocollo Generale N. 113269/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'offerta di taxi sull'area vasta bolognese, sulla base di studi e comparazioni, viene ritenuta in linea con la maggioranza delle città italiane (706 taxi per 598.182 residenti nell'area vasta con una densità equivalente a 11,8 taxi ogni 10.000 abitanti)

Si ritiene comunque possibile nel prossimo quinquennio arrivare all'emissione di ulteriori (e già previsti) 36 titoli, portando l'organico a 742 taxi.

**Deduzioni**

Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 161**

Protocollo Generale N. 113339/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Pur condividendo la volontà di mettere a disposizione della città una rete urbana di trasporto di massa che sia efficiente e garantita, occorre evitare che esso confligga con gli altri sistemi di mobilità pubblica, e andrebbe garantito il passaggio del tram in una sede promiscua in cui debba essere garantito anche il transito di taxi e noleggi.

La direttrice del futuro Tram è prevista su una tratta particolarmente importante per il settore taxi pertanto occorrerebbe che fosse garantito che il nuovo strumento di mobilità non crei ulteriori penalizzazione nella fornitura di servizi taxi, né per quello che riguarda la viabilità né per la possibilità di caricare e scaricare i clienti.

**Deduzioni**

La proposta sarà valutata nello specifico in sede di progettazione della rete tranviaria, con l'obiettivo primario di assicurare l'efficienza e la piena funzionalità di tale sistema che si basa sull'adozione di una sede prevalentemente riservata a tale mezzo. I tratti in sede promiscua devono essere limitati a tratti residuali.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 162**

Protocollo Generale N. 112271/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

È opportuno includere il gas naturale nelle opzioni di mobilità a basso impatto ambientale per le flotte taxi ed NCC. Si propone pertanto la seguente modifica: al fine di favorire il miglioramento sotto il profilo ambientale della flotta taxi, il PGTU prevede:

- L'adeguamento del vigente regolamento in modo tale che la flotta taxi circolante sia interamente conforme alla normativa PAIR;
- La riserva di una quota incrementale ai veicoli elettrici e a metano nelle future eventuali emissioni di licenze.

**Deduzioni**

Il PGTU ritiene il metano come opzione a "basso impatto ambientale", non può essere considerato alla stregua dei veicoli a emissioni zero.

Quanto al rinnovo della flotta osservazione è accolta con modifica del testo al par. 4.3.2.1 ed conseguentemente al cap. 6

Accoglimento

Parzialmente accolta

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.3.2.1: "Al fine di favorire il miglioramento sotto il profilo ambientale della flotta taxi ed NCC, il PGTU prevede:

- le nuove licenze taxi e NCC vengono concesse solo per veicoli a zero emissioni (ad eccezione dei prioritari fino ad adeguamento tecnologico);
- medio periodo: nuove licenze taxi e NCC solo a zero emissioni."

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 163**

Protocollo Generale N. 111544/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Condividendo di rendere il TPL e il servizio taxi più competitivi rispetto al mezzo privato viene ritenuto necessario creare le condizioni per aumentare la velocità commerciale istituendo una viabilità dedicata tra i principali poli attrattivi.

**Deduzioni**

L'obiettivo di trasferimento modale non è in discussione, ed il PGTU attraverso le azioni ne è lo strumento attuativo, tra le quali rientra il miglioramento della qualità del trasporto pubblico.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 164**

Protocollo Generale N. 111544/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'offerta di taxi sull'area vasta bolognese, sulla base di studi e comparazioni, viene ritenuta in linea con la maggioranza delle città italiane (706 taxi per 598.182 residenti nell'area vasta con una densità equivalente a 11,8 taxi ogni 10.000 abitanti)

Si ritiene comunque possibile nel prossimo quinquennio arrivare all'emissione di ulteriori (e già previsti) 36 titoli, portando l'organico a 742 taxi.

**Deduzioni**

Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 165**

Protocollo Generale N. 111544/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Pur condividendo la volontà di mettere a disposizione della città una rete urbana di trasporto di massa che sia efficiente e garantita, occorre evitare che esso confligga con gli altri sistemi di mobilità pubblica, e andrebbe garantito il passaggio del tram in una sede promiscua in cui debba essere garantito anche il transito di taxi e noleggi.

La direttrice del futuro Tram è prevista su una tratta particolarmente importante per il settore taxi pertanto occorrerebbe che fosse garantito che il nuovo strumento di mobilità non crei ulteriori penalizzazione nella fornitura di servizi taxi, né per quello che riguarda la viabilità né per la possibilità di caricare e scaricare i clienti.

**Deduzioni**

La proposta sarà valutata nello specifico in sede di progettazione della rete tranviaria, con l'obiettivo primario di assicurare l'efficienza e la piena funzionalità di tale sistema che si basa sull'adozione di una sede prevalentemente riservata a tale mezzo. I tratti in sede promiscua devono essere limitati a tratti residuali.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 166**

Protocollo Generale N. 111544/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Relativamente al rinnovo del parco veicolare taxi sulla base della normativa PAIR viene ribadito che i taxi essendo un trasporto pubblico operano in deroga alle restrizioni previste, e che tuttavia il miglioramento della flotta è in corso.

**Deduzioni**

Si ritiene che anche i mezzi di Trasporto Pubblico, dovendo configurarsi come mobilità ecocompatibile, debbano evolversi verso tecnologie sempre meno inquinanti con tempistiche e modalità che dovranno essere approfondite.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 167**

Protocollo Generale N. 112234/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'analisi condotta dal Comune in ordine all'aumento del numero di licenze, per avere valenza statistica e non risultare un erroneo elemento di fatto su cui basare futura attività provvedimentale, deve essere effettuata su un numero maggiore di giornate di monitoraggio e svolta in corrispondenza di ulteriori postazioni di attesa del servizio taxi che siano localizzate sia in centro storico sia nella prima periferia della città in modo da poter ottenere un quadro del rapporto domanda/offerta attuale maggiormente realistico e non limitato a "stazione" ed "aeroporto".

Le indagini dovranno prevedere anche la verifica del coefficiente di riempimento delle vetture cioè del numero di passeggeri per taxi con suddivisione per giornata di rilievo, postazione di rilievo, orario della corsa.

Le misure parallele al mercato taxi e relative al People Mover ed alla reintroduzione del sistema tranviario, non oggetto del presente PGTU, dovranno essere considerate al fine di temperare ulteriormente il numero delle nuove licenze taxi, anche in termini progressivi.

**Deduzioni**

Si propone l'introduzione di un'azione specifica finalizzata al monitoraggio periodico del servizio taxi in termini di efficacia rispetto alla domanda, distribuito su più giornate (con fiera e senza fiera) e fasce orarie più estese (8-22 o più), comprendente anche la rilevazione del coefficiente di carico medio.

Quanto alle osservazioni delle analisi presenti nel PGTU, si rimanda alla risposta alla osservazione n. 212.

L'Amministrazione Comunale ha svolto delle successive indagini sul servizio Taxi che saranno integrate nel PGTU approvato e che hanno di massima confermato quanto era emerso nelle indagini precedenti.

Accoglimento

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 168**

Protocollo Generale N. 112234/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Può essere il caso di formare la Polizia Municipale ai controlli di quanto emerso ormai con chiarezza dalla giurisprudenza amministrativa sul piano nazionale, ossia il divieto di prelievo degli utenti taxi in un Comune diverso da quello che ha rilasciato l'autorizzazione. Come tutti i grandi centri urbani, anche Bologna "soffre" di un certo livello di migrazione degli operatori taxi da altri Comuni: si chiede la collaborazione dell'Amministrazione Comunale perché la P.M. sia informata e formata in merito a tale precetto: "L'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire alla rimessa, situata nel Comune che ha rilasciato l'autorizzazione, e il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche nel territorio di altri comuni. Per il servizio taxi è da escludere la possibilità che il prelevamento dell'utente possa avvenire in un Comune diverso da quello che ha rilasciato l'autorizzazione" (T.A.R. Lombardia, Milano, Sez. I – sent. 1849/2015).

**Deduzioni**

Non di competenza del PGTU, riguarda mera applicazione della Normativa Vigente.

Accoglimento

**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 169**

Protocollo Generale N. 112234/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Quanto agli strumenti software di possibile introduzione, il Comune dovrà tenere conto, e conseguentemente disporre, delle esigenze di riservatezza dei taxisti e dei clienti, tramite l'utilizzo di dati anonimi o aggregati, insuscettibili di ledere la privacy e, a volte, i dati sensibili degli utenti.

La considerazione non dimentica, peraltro, la costanza del dato di fatto: i mezzi (taxi) e le apparecchiature di bordo sono da sempre a totale carico degli operatori.

Si chiede inoltre di valutare eventuali violazioni dell'art. 4 L. 300/1970 in ordine all'utilizzo di impianti audiovisivi sui luoghi di lavoro.

**Deduzioni**

La dematerializzazione della cartella è finalizzata ad evitare abusi e scarsa trasparenza.

L'installazione di sistemi GPS di bordo mira a garantire il monitoraggio (anonimo e comunque nel rispetto dei diritti individuali) della distribuzione spaziale dell'offerta di taxi in servizio, anche in rapporto alla domanda.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 170**

Protocollo Generale N. 112234/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Il Comune avrebbe grande ed immediato vantaggio nella realizzazione di un tavolo di lavoro con le rappresentanze, anche libere, degli operatori del traffico urbano: alcune misure, anche se non contemplate direttamente dall'approvando PGTU (la quasi totale presenza di corsia unica, i nodi del traffico, l'accesso alla stazione ferroviaria, ecc.) necessitano di intervento immediato e dell'opinione di chi vive e lavora quotidianamente nell'ambiente su cui il nuovo provvedimento impatterà.

**Deduzioni**

L'Amministrazione comunale è da sempre aperta al confronto con le associazioni che manifestino problemi di ordine complessivo e non la richiesta di interessi singoli e di parte.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)****OSSERVAZIONE N° 171**

Protocollo Generale N. 112234/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

Si richiede al Comune di Bologna di rivedere le conclusioni cui giunge il PGTU al capitolo 4.3.2. di emissione di almeno altre 106 licenze rispetto a quelle attualmente vigenti, non essendo tale provvedimento in linea con nessuna delle esigenze pubbliche sottese e gravando invece in modo pregiudizievole sul corretto bilanciamento degli interessi pubblici/privati dei titolari delle licenze taxi, unico servizio pubblico locale meritevole di tutela a memoria della più recente giurisprudenza amministrativa: "Soltanto il servizio di trasporto taxi presenta i tratti distintivi del servizio pubblico locale, risultando comunque anche l'attività di noleggio con conducente, al pari della prima, sottoposta ad un regime pubblicistico di programmazione, contingentamento ed autorizzazione (licenza) preventiva" (T.A.R. Umbria, Sez. I – sent. 68/2015).

La categoria non è disposta a farsi carico delle inefficienze degli altri servizi di trasporto pubblico attraverso una costante politica del comune di aumento licenze, scontistiche arbitrarie e inefficienze nella cura delle tariffe, già contenute.

Una politica che al Comune non costa nulla, ma che va costantemente e progressivamente a ledere i sostentamenti della categoria.

Tramite l'accoglimento delle presenti osservazioni, si ritiene, il Comune potrebbe avviare un nuovo e costruttivo dialogo con i tassisti, a partire da un più equanime piano del traffico.

**Deduzioni**

Non di competenza del PGTU, ma riguarda mera applicazione della Normativa Vigente.

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata. Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 172**

Protocollo Generale N. 112370/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Il residuo del 20% delle risorse trattenute dall'amministrazione destinata al miglioramento del servizio taxi (incentivi auto elettriche) rimane inutilizzata a causa della scarsa rete infrastrutturale delle postazioni di ricarica elettrica e per carenza sul mercato automobilistico di mezzi idonei al servizio taxi.  
Si propone una redistribuzione delle risorse per l'acquisto di mezzi meno inquinanti, comprendente anche alimentazione metano, GPL e ibrido.

**Deduzioni**

L'attivazione di politiche tese a favorire il ricambio veicolare verso l'elettrico è uno dei pilastri sui quali si basa il PGTU e pertanto non si ritiene che possa essere messo in discussione.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2** - TPL non di linea (Taxi e NCC)

**OSSERVAZIONE N° 173**

Protocollo Generale N. 110248/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Miglioramento servizio taxi: viene criticata l'analisi sul servizio taxi presente nel PGTU segnalando risultati differenti in un'altra analisi effettuata dall'Istituto Piepoli.

Si ritiene che si possano prevedere interventi per migliorare il servizio il venerdì e il sabato dopo le ore 20, attraverso diversi interventi come l'emissione di 36 nuove licenze e interventi mirati su viabilità e accessibilità ai grandi poli attrattori, oltre a un'armonizzazione dei turni lavorativi.

**Deduzioni**

Le analisi dell'Istituto Piepoli riguardano la soddisfazione generale dei cittadini e degli utenti del servizio, mentre non ne misurano l'efficacia in relazione alla domanda da servire, soprattutto in fasce orarie specifiche e giornate critiche.

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata. Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 174**

Protocollo Generale N. 110248/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'offerta di taxi sull'area vasta bolognese, sulla base di studi e comparazioni, viene ritenuta in linea con la maggioranza delle città italiane (706 taxi per 598.182 residenti nell'area vasta con una densità equivalente a 11,8 taxi ogni 10.000 abitanti)

Si ritiene comunque possibile nel prossimo quinquennio arrivare all'emissione di ulteriori (e già previsti) 36 titoli, portando l'organico a 742 taxi.

**Deduzioni**

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata. Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 175**

Protocollo Generale N. 110248/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Pur condividendo la volontà di mettere a disposizione della città una rete urbana di trasporto di massa che sia efficiente e garantita, occorre evitare che esso confligga con gli altri sistemi di mobilità pubblica, e andrebbe garantito il passaggio del tram in una sede promiscua in cui debba essere garantito anche il transito di taxi e noleggi.

La direttrice del futuro Tram è prevista su una tratta particolarmente importante per il settore taxi pertanto occorrerebbe che fosse garantito che il nuovo strumento di mobilità non crei ulteriori penalizzazione nella fornitura di servizi taxi, né per quello che riguarda la viabilità né per la possibilità di caricare e scaricare i clienti.

**Deduzioni**

La proposta sarà valutata nello specifico in sede di progettazione della rete tranviaria, con l'obiettivo primario di assicurare l'efficienza e la piena funzionalità di tale sistema che si basa sull'adozione di una sede prevalentemente riservata a tale mezzo. I tratti in sede promiscua devono essere limitati a tratti residuali.

Accoglimento

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 176**

Protocollo Generale N. 112453/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

La proposta è dedicare parte dei proventi derivanti dalla cessione di nuove licenze all'installazione di colonnine nei 9 comuni facenti parte dell'area vasta, tale proposta dovrebbe essere legata a:

- 1) la creazione di una rete di ricariche nell'area sovracomunale;
- 2) potenziamento dell'offerta taxi nei comuni esterni;
- 3) possibilità di creare punti di ricarica anche per veicoli privati tramite l'installazione di colonnine con due accessi.

**Deduzioni**

Si informa che i proventi a seguito del rilascio delle nuove licenze sono destinati per legge nella misura del 20% esclusivamente ad interventi per il miglioramento del servizio taxi, che possono essere effettuati solo nei territori dei Comuni facenti parte dell'Area Sovracomunale taxi regolata da apposita convenzione e regolamento (Anzola dell'Emilia, Bologna, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Ozzano Emilia, Pianoro, Sasso Marconi, Zola Predosa).

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 177**

Protocollo Generale N. 112453/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'obiettivo di migliorare l'offerta di servizio in prima serata, prevalentemente il venerdì e il sabato, è condivisibile e raggiungibile portando la flotta da 706 a 742 licenze, congiuntamente a interventi su turni e orari di servizio, come ad esempio un miglior utilizzo delle collaborazioni familiari e interventi sulla viabilità. A tal fine si ritiene utile valutare una limitazione della possibilità di scelta degli orari lavorativi il giorno prima e dopo il riposo, limitandoli a un turno spezzato a orario fisso, da definire o in alternativa un turno almeno pomeridiano, soluzione che aumenterebbe il numero di taxi in servizio in prima serata.

Seconda guida. In alternativa alle seconde guide proponiamo l'emissione di titoli temporanei attribuiti alle cooperative (modello Firenze), non cedibili per fronteggiare particolari eventi o periodi di prevedibile incremento della domanda, in un numero massimo di circa 20 auto entro il 2025.

Per le licenze in cui operano più soggetti sarebbe possibile ipotizzare una soppressione facoltativa del riposo, legandolo all'autista e non al titolo.

**Deduzioni**

Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata.

La possibilità di revisione dei turni così da garantire maggior copertura della domanda nelle fasce critiche può essere presa in considerazione nelle fasi successive, anche in relazione all'introduzione della seconda guida.

Tuttavia, qualora il servizio risultasse comunque inadeguato (a seguito di necessari monitoraggi periodici), sarà necessario procedere all'emissione di ulteriori licenze

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 178**

Protocollo Generale N. 112589/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Miglioramento servizio taxi: viene criticata l'analisi sul servizio taxi presente nel PGTU segnalando risultati differenti in un'altra analisi effettuata dall'Istituto Piepoli.

Si ritiene che si possano prevedere interventi per migliorare il servizio il venerdì e il sabato dopo le ore 20, attraverso diversi interventi come l'emissione di 36 nuove licenze e interventi mirati su viabilità e accessibilità ai grandi poli attrattori, oltre a un'armonizzazione dei turni lavorativi.

**Deduzioni**

Le analisi dell'Istituto Piepoli riguardano la soddisfazione generale dei cittadini e degli utenti del servizio, mentre non ne misurano l'efficacia in relazione alla domanda da servire, soprattutto in fasce orarie specifiche e giornate critiche

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata. Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 179**

Protocollo Generale N. 112589/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Relativamente al rinnovo del parco veicolare taxi sulla base della normativa PAIR viene ribadito che i taxi essendo un trasporto pubblico operano in deroga alle restrizioni previste, e che tuttavia il miglioramento della flotta è in corso.

**Deduzioni**

Si ritiene che anche i mezzi di Trasporto Pubblico, dovendo configurarsi come mobilità ecocompatibile, debbano evolversi verso tecnologie sempre meno inquinanti con tempistiche e modalità che dovranno essere approfondite.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 180**

Protocollo Generale N. 112589/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'introduzione di tecnologia innovativa al servizio della città per migliorare la vita dei cittadini è assolutamente condivisibile, tuttavia occorre muoversi con attenzione, specie riguardo i servizi dedicati alla mobilità, poiché l'eventuale duplicazione di applicazioni porterebbe ad una frammentazione dell'offerta di servizio senza alcun beneficio.

Occorre altresì tutelare gli investimenti fatti in tecnologia innovativa al servizio dei cittadini ed evitare che la tecnologia diventi elemento di sfruttamento del lavoro.

**Deduzioni**

Il riferimento alla "tecnologia" è molto generico. In tutte le realtà internazionali più evolute il potenziamento delle tecnologie a supporto della Mobilità hanno determinato un'evoluzione positiva del sistema di mobilità (sia lato utenti che lato fornitori di servizi).

Proprio per agevolare l'erogazione di servizi evoluti e diffusi, il Piano propone nello specifico l'adozione di soluzioni basate su OpenData e interoperabilità.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)****OSSERVAZIONE N° 181**

Protocollo Generale N. 112589/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

Si ritiene che la domanda di servizio potrebbe essere soddisfatta con modalità operative differenti rispetto a quanto indicato nel PGTU, ed in particolare:

- 1) Emissione di 36 nuove licenze, anziché 106;
- 2) Nell'ottica di potenziare e rafforzare la presenza dei taxi nei comuni dell'area vasta, si suggerisce di valutare una nuova messa a bando per la quota residua delle licenze non assegnate in attuazione della delibera di giunta PG 223136 del 05/06/18;
- 3) Per migliorare l'impatto ambientale del servizio si propone di destinare parte dei proventi derivanti dalla cessione a titolo oneroso delle nuove licenze all'installazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici nei 9 comuni facenti parte dell'area vasta;
- 4) Si suggerisce 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.

**Deduzioni**

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata. Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo. I fondi per il rilascio delle nuove licenze sono destinati per legge, nella misura del 20% (il restante 80% va restituito ai vecchi proprietari delle licenze come indennizzo per la perdita di valore), esclusivamente ad interventi per il miglioramento del servizio taxi, che possono essere effettuati solo nei territori dei Comuni facenti parte dell'Area Sovracomunale taxi regolata da apposita convenzione e regolamento (Anzola dell'Emilia, Bologna, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Ozzano Emilia, Pianoro, Sasso Marconi, Zola Predosa). Sul quarto punto 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

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 182**

Protocollo Generale N. 112589/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Viene criticata l'analisi sul servizio taxi presente sul PGTU ed in particolare per quanto riguarda il servizio taxi nei poli attrattivi. Le rappresentanze dei tassisti hanno ripetutamente segnalato problemi di viabilità in stazione, aeroporto e fiera, che sono i luoghi più influenzati dai eventi perturbativi, in cui la risposta data dal trasporto individuale è marginale integrativa rispetto a quella collettiva: la presenza contestuale di 70 persone e 70 taxi in coda produrrebbe un'attesa di 35 minuti per l'ultimo cliente della fila, nonostante la disponibilità di veicoli e tarare un'offerta di servizio sui picchi di domanda significherebbe renderlo non sostenibile dal punto di vista economico.

**Deduzioni**

La conclusione fornita non è coerente. La domanda di utenti che desiderano utilizzare il taxi è evidenziata dalle numerose code registrate e non sarebbe coerente "deviare" tali utenti verso il trasporto collettivo (anche in contrasto con gli obiettivi specifici della categoria).

I problemi di accessibilità ai poli attrattori critici indicati sarà oggetto di successivi approfondimenti.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 183**

Protocollo Generale N. 112589/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Dematerializzazione della cartella di servizio ed installazione di sistemi GPS a bordo taxi: viene specificato che l'articolo 4 stabilisce che gli impianti audiovisivi e gli altri strumenti dai quali derivi la possibilità di controllo a distanza dell'attività dei lavoratori possono essere impiegati esclusivamente per esigenze organizzative e produttive e previo accordo collettivo stipulato dalla rappresentanza sindacale. Viene altresì ricordato che quando il veicolo ad uso taxi non è in servizio è consentito l'uso "proprio" - ne consegue un utilizzo privato – e pertanto viene sollevato che eventuali sistemi di tracciamento comporterebbero violazione della privacy. Conseguentemente viene ritenuto possibile arrivare ad una virtualizzazione della cartella di servizio per semplificare adempimenti e controlli.

**Deduzioni**

La dematerializzazione della cartella è finalizzata ad evitare abusi e scarsa trasparenza. L'installazione di sistemi GPS di bordo mira a garantire il monitoraggio (anonimo e comunque nel rispetto dei diritti individuali) della distribuzione spaziale dell'offerta di taxi in servizio, anche in rapporto alla domanda.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 184**

Protocollo Generale N. 112589/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'obiettivo di migliorare l'offerta di servizio in prima serata, prevalentemente il venerdì e il sabato, è condivisibile e raggiungibile portando la flotta da 706 a 742 licenze, congiuntamente a interventi su turni e orari di servizio, come ad esempio un miglior utilizzo delle collaborazioni familiari e interventi sulla viabilità. A tal fine si ritiene utile valutare una limitazione della possibilità di scelta degli orari lavorativi il giorno prima e dopo il riposo, limitandoli a un turbo spezzato a orario fisso, da definire o in alternativa un turno almeno pomeridiano, soluzione che aumenterebbe il numero di taxi in servizio in prima serata.

Seconda guida: in alternativa alle seconde guide proponiamo l'emissione di titoli temporanei attribuiti alle cooperative (modello Firenze), non cedibili per fronteggiare particolari eventi o periodi di prevedibile incremento della domanda, in un numero massimo di circa 20 auto entro il 2025.

Per le licenze in cui operano più soggetti sarebbe possibile ipotizzare una soppressione facoltativa del riposo, legandolo all'autista e non al titolo.

**Deduzioni**

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata.

La possibilità di revisione dei turni così da garantire maggior copertura della domanda nelle fasce critiche può essere presa in considerazione nelle fasi successive, anche in relazione all'introduzione della seconda guida.

Tuttavia, qualora il servizio risultasse comunque inadeguato (a seguito di necessari monitoraggi periodici), sarà necessario procedere all'emissione di ulteriori licenze.

Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 185**

Protocollo Generale N. 112589/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Le rappresentanze dei tassisti hanno presentato diversi documenti con richieste di modifiche alla viabilità, mirate a migliorare l'accessibilità ai poli attrattori di traffico, e rendere più efficiente il servizio.

Le proposte presentate andrebbero analizzate con attenzione nel tentativo di permettere al servizio taxi di servire al meglio la potenziale clientela.

Occorre segnalare che i posteggi taxi nei poli attrattori di traffico, inversamente alla quantità della domanda che transita da essi, hanno enormi limitazioni date dalla conformità e dal numero di stalli, non creando le condizioni per erogare servizi di trasporto efficienti.

Urgono interventi urgenti per migliorare la viabilità di collegamento tra i poli attrattori di flussi e risulta essenziale porre particolare attenzione alla definizione di idonee aree dedicate a posteggio taxi per permettere al servizio di rispondere al meglio alla domanda.

**Deduzioni**

Il PUMS e il PGTU danno estrema rilevanza all'accessibilità ai poli e alla necessità di potenziare e migliorare il servizio taxi. La definizione puntuale delle piazzole attiene comunque ad una fase successiva di dettaglio.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 186**

Protocollo Generale N. 112589/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riorganizzazione del servizio di taxi collettivo: si ritiene che l'organizzazione di questo tipo di servizio per essere efficiente deve prevedere alcune condizioni specifiche, ad esempio il carico dei clienti dovrebbe avvenire distintamente da coloro che prediligono un trasporto individuale (doppia fila con indicazione specifica "taxi collettivo"), cosa non possibile ad oggi per le limitazioni degli spazi dedicati ai taxi; inoltre risulta possibile ottenere risposte significative solo in presenza di facilitatori che istruiscano la clientela e accorpino gli equipaggi per destinazioni. Il costo del personale che esegue tale funzione nel tempo è cresciuto in maniera significativa e oggi per garantire la sostenibilità di questo tipo di organizzazione occorre definire uno strumento amministrativo idoneo.

**Deduzioni**

La proposta di introduzione di misure mirate ad incrementare il coefficiente di carico (facilitatori, doppia fila, ecc.), soprattutto nelle giornate e fasce di punta è una misura che può in qualche modo contenere la necessità di nuove licenze taxi e che sarà oggetto di specifici approfondimenti nelle fasi attuative del PGTU.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 187**

Protocollo Generale N. 111672/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Nell'ottica di potenziare e rafforzare la presenza dei taxi nei Comuni dell'area vasta, si suggerisce di valutare una nuova messa a bando per la quota residua delle licenze in attuazione della deliberazione di Giunta P.G. 223136 del 05/06/2018 e non assegnate, alla seguente modalità: 9 licenze a carattere residenziale, mentre le eventuali licenze eccedenti potrebbero essere emesse come prioritarie, analogamente alla deliberazione di Giunta P.G. 154003 del 24 giugno 2008. Per migliorare il servizio dal punto di vista ambientale, si potrebbe dedicare parte dei proventi derivanti dalla cessione a titolo oneroso delle nuove licenze per l'installazione di colonnine nei 9 Comuni facenti parte dell'area vasta. Tale proposta produrrebbe immediati vantaggi per il servizio taxi dell'area sovracomunale bolognese, tra cui:

- 1) La creazione di una rete di ricariche sui posteggi dell'area sovracomunale come ulteriore stimolo al passaggio all'elettrico di parte dell'attuale flotta taxi;
- 2) Il potenziamento dell'offerta taxi sui Comuni esterni, sia tramite le nuove vetture elettriche che attraverso la possibilità di sosta dei taxi esistenti in ricarica;
- 3) La possibilità di creare punti di ricarica anche per veicoli privati, tramite l'installazione di colonnine con due accessi, uno dedicato ai taxi ed ai privati.

**Deduzioni**

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata. Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo. I fondi per il rilascio delle nuove licenze sono destinati per legge, nella misura del 20% (il restante 80% va restituito ai vecchi proprietari delle licenze come indennizzo per la perdita di valore), esclusivamente ad interventi per il miglioramento del servizio taxi, che possono essere effettuati solo nei territori dei Comuni facenti parte dell'Area Sovracomunale taxi regolata da apposita convenzione e regolamento (Anzola dell'Emilia, Bologna, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Ozzano Emilia, Pianoro, Sasso Marconi, Zola Predosa).

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL**

**OSSERVAZIONE N° 188**

Protocollo Generale N. 111672/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Al fine di migliorare l'offerta di servizio nelle fasce orarie di sofferenza, ovvero dopo le ore 20.00, si suggerisce una revisione degli accordi infraprocedimentali delle licenze territoriali emesse nel 2008 consentendo lo svincolo dal presidio dopo le ore 17.00, in modo da garantire nove autovetture in più quotidianamente su Bologna.

**Deduzioni**

La revisione degli accordi procedurali non è di competenza del PGTU ed in ogni caso deve essere effettuata in accordo con le altre Amministrazioni comunali coinvolte

Accoglimento

Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 189**

Protocollo Generale N. 112528/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Miglioramento servizio taxi: viene criticata l'analisi sul servizio taxi presente nel PGTU segnalando risultati differenti in un'altra analisi effettuata dall'Istituto Piepoli.

Si ritiene che si possano prevedere interventi per migliorare il servizio il venerdì e il sabato dopo le ore 20, attraverso diversi interventi come l'emissione di 36 nuove licenze e interventi mirati su viabilità e accessibilità ai grandi poli attrattori, oltre a un'armonizzazione dei turni lavorativi.

**Deduzioni**

Le analisi dell'Istituto Piepoli riguardano la soddisfazione generale dei cittadini e degli utenti del servizio, mentre non ne misurano l'efficacia in relazione alla domanda da servire, soprattutto in fasce orarie specifiche e giornate critiche.

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata. Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 190**

Protocollo Generale N. 112528/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Relativamente al rinnovo del parco veicolare taxi sulla base della normativa PAIR viene ribadito che i taxi essendo un trasporto pubblico operano in deroga alle restrizioni previste, e che tuttavia il miglioramento della flotta è in corso.

**Deduzioni**

Si ritiene che anche i mezzi di Trasporto Pubblico, dovendo configurarsi come mobilità ecocompatibile, debbano evolversi verso tecnologie sempre meno inquinanti con tempistiche e modalità che dovranno essere approfondite.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 191**

Protocollo Generale N. 112528/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Viene criticata l'analisi sul servizio taxi presente sul PGTU ed in particolare per quanto riguarda il servizio taxi nei poli attrattivi. Le rappresentanze dei tassisti hanno ripetutamente segnalato problemi di viabilità in stazione, aeroporto e fiera, che sono i luoghi più influenzati dai eventi perturbativi, in cui la risposta data dal trasporto individuale è marginale integrativa rispetto a quella collettiva: la presenza contestuale di 70 persone e 70 taxi in coda produrrebbe un'attesa di 35 minuti per l'ultimo cliente della fila, nonostante la disponibilità di veicoli e tarare un'offerta di servizio sui picchi di domanda significherebbe renderlo non sostenibile dal punto di vista economico.

**Deduzioni**

La conclusione fornita non è coerente. La domanda di utenti che desiderano utilizzare il taxi è evidenziata dalle numerose code registrate e non sarebbe coerente "deviare" tali utenti verso il trasporto collettivo (anche in contrasto con gli obiettivi specifici della categoria).  
I problemi di accessibilità ai poli attrattori critici indicati sarà oggetto di successivi approfondimenti.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 192**

Protocollo Generale N. 112528/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Dematerializzazione della cartella di servizio ed installazione di sistemi GPS a bordo taxi: viene specificato che l'articolo 4 stabilisce che gli impianti audiovisivi e gli altri strumenti dai quali derivi la possibilità di controllo a distanza dell'attività dei lavoratori possono essere impiegati esclusivamente per esigenze organizzative e produttive e previo accordo collettivo stipulato dalla rappresentanza sindacale. Viene altresì ricordato che quando il veicolo ad uso taxi non è in servizio è consentito l'uso "proprio" - ne consegue un utilizzo privato - e pertanto viene sollevato che eventuali sistemi di tracciamento comporterebbero violazione della privacy. Conseguentemente viene ritenuto possibile arrivare ad una virtualizzazione della cartella di servizio per semplificare adempimenti e controlli.

**Deduzioni**

La dematerializzazione della cartella è finalizzata ad evitare abusi e scarsa trasparenza. L'installazione di sistemi GPS di bordo mira a garantire il monitoraggio (anonimo e comunque nel rispetto dei diritti individuali) della distribuzione spaziale dell'offerta di taxi in servizio, anche in rapporto alla domanda.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 193**

Protocollo Generale N. 112528/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'obiettivo di migliorare l'offerta di servizio in prima serata, prevalentemente il venerdì e il sabato, è condivisibile e raggiungibile portando la flotta da 706 a 742 licenze, congiuntamente a interventi su turni e orari di servizio, come ad esempio un miglior utilizzo delle collaborazioni familiari e interventi sulla viabilità. A tal fine si ritiene utile valutare una limitazione della possibilità di scelta degli orari lavorativi il giorno prima e dopo il riposo, limitandoli a un turbo spezzato a orario fisso, da definire o in alternativa un turno almeno pomeridiano, soluzione che aumenterebbe il numero di taxi in servizio in prima serata.

Seconda guida. In alternativa alle seconde guide proponiamo l'emissione di titoli temporanei attribuiti alle cooperative (modello Firenze), non cedibili per fronteggiare particolari eventi o periodi di prevedibile incremento della domanda, in un numero massimo di circa 20 auto entro il 2025.

Per le licenze in cui operano più soggetti sarebbe possibile ipotizzare una soppressione facoltativa del riposo, legandolo all'autista e non al titolo.

**Deduzioni**

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata.

La possibilità di revisione dei turni così da garantire maggior copertura della domanda nelle fasce critiche può essere presa in considerazione nelle fasi successive, anche in relazione all'introduzione della seconda guida.

Tuttavia, qualora il servizio risultasse comunque inadeguato (a seguito di necessari monitoraggi periodici), sarà necessario procedere all'emissione di ulteriori licenze. Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 194**

Protocollo Generale N. 112528/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riorganizzazione del servizio di taxi collettivo: si ritiene che l'organizzazione di questo tipo di servizio per essere efficiente deve prevedere alcune condizioni specifiche, ad esempio il carico dei clienti dovrebbe avvenire distintamente da coloro che prediligono un trasporto individuale (doppia fila con indicazione specifica "taxi collettivo"), cosa non possibile ad oggi per le limitazioni degli spazi dedicati ai taxi; inoltre risulta possibile ottenere risposte significative solo in presenza di facilitatori che istruiscano la clientela e accorpino gli equipaggi per destinazioni. Il costo del personale che esegue tale funzione nel tempo è cresciuto in maniera significativa e oggi per garantire la sostenibilità di questo tipo di organizzazione occorre definire uno strumento amministrativo idoneo.

**Deduzioni**

La proposta di introduzione di misure mirate ad incrementare il coefficiente di carico (facilitatori, doppia fila, ecc.), soprattutto nelle giornate e fasce di punta è una misura che può in qualche modo contenere la necessità di nuove licenze taxi e che sarà oggetto di specifici approfondimenti nelle fasi attuative del PGTU.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 195**

Protocollo Generale N. 112424/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Relativamente al rinnovo del parco veicolare taxi sulla base della normativa PAIR viene ribadito che i taxi essendo un trasporto pubblico operano in deroga alle restrizioni previste, e che tuttavia il miglioramento della flotta è in corso.

**Deduzioni**

Si ritiene che anche i mezzi di Trasporto Pubblico, dovendo configurarsi come mobilità ecocompatibile, debbano evolversi verso tecnologie sempre meno inquinanti con tempistiche e modalità che dovranno essere approfondite.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 196**

Protocollo Generale N. 112760/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Miglioramento servizio taxi: viene criticata l'analisi sul servizio taxi presente nel PGTU segnalando risultati differenti in un'altra analisi effettuata dall'Istituto Piepoli.

Si ritiene che si possano prevedere interventi per migliorare il servizio il venerdì e il sabato dopo le ore 20, attraverso diversi interventi come l'emissione di 36 nuove licenze e interventi mirati su viabilità e accessibilità ai grandi poli attrattori, oltre a un'armonizzazione dei turni lavorativi.

**Deduzioni**

Le analisi dell'Istituto Piepoli riguardano la soddisfazione generale dei cittadini e degli utenti del servizio, mentre non ne misurano l'efficacia in relazione alla domanda da servire, soprattutto in fasce orarie specifiche e giornate critiche.

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata. Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 197**

Protocollo Generale N. 112808/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Viene criticata l'analisi sul servizio taxi presente sul PGTU ed in particolare per quanto riguarda il servizio taxi nei poli attrattivi. Le rappresentanze dei tassisti hanno ripetutamente segnalato problemi di viabilità in stazione, aeroporto e fiera, che sono i luoghi più influenzati dai eventi perturbativi, in cui la risposta data dal trasporto individuale è marginale integrativa rispetto a quella collettiva: la presenza contestuale di 70 persone e 70 taxi in coda produrrebbe un'attesa di 35 minuti per l'ultimo cliente della fila, nonostante la disponibilità di veicoli e tarare un'offerta di servizio sui picchi di domanda significherebbe renderlo non sostenibile dal punto di vista economico.

**Deduzioni**

La conclusione fornita non è coerente. La domanda di utenti che desiderano utilizzare il taxi è evidenziata dalle numerose code registrate e non sarebbe coerente "deviare" tali utenti verso il trasporto collettivo (anche in contrasto con gli obiettivi specifici della categoria).

I problemi di accessibilità ai poli attrattori critici indicati sarà oggetto di successivi approfondimenti.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 198**

Protocollo Generale N. 112829/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si ritiene che la domanda di servizio potrebbe essere soddisfatta con modalità operative differenti rispetto a quanto indicato nel PGTU, ed in particolare:

- 1) Emissione di 36 nuove licenze, anziché 106;
- 2) Nell'ottica di potenziare e rafforzare la presenza dei taxi nei comuni dell'area vasta, si suggerisce di valutare una nuova messa a bando per la quota residua delle licenze non assegnate in attuazione della delibera di giunta PG 223136 del 05/06/18;
- 3) Per migliorare l'impatto ambientale del servizio si propone di destinare parte dei proventi derivanti dalla cessione a titolo oneroso delle nuove licenze all'installazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici nei 9 comuni facenti parte dell'area vasta;
- 4) Si suggerisce 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.

**Deduzioni**

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata. Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo. 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, che possono essere effettuati solo nei territori dei Comuni facenti parte dell'Area Sovracomunale taxi regolata da apposita convenzione e regolamento (Anzola dell'Emilia, Bologna, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Ozzano Emilia, Pianoro, Sasso Marconi, Zola Predosa).

Sul quarto punto 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

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 199**

Protocollo Generale N. 112903/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riorganizzazione del servizio di taxi collettivo: si ritiene che l'organizzazione di questo tipo di servizio per essere efficiente deve prevedere alcune condizioni specifiche, ad esempio il carico dei clienti dovrebbe avvenire distintamente da coloro che prediligono un trasporto individuale (doppia fila con indicazione specifica "taxi collettivo"), cosa non possibile ad oggi per le limitazioni degli spazi dedicati ai taxi; inoltre risulta possibile ottenere risposte significative solo in presenza di facilitatori che istruiscano la clientela e accorpino gli equipaggi per destinazioni. Il costo del personale che esegue tale funzione nel tempo è cresciuto in maniera significativa e oggi per garantire la sostenibilità di questo tipo di organizzazione occorre definire uno strumento amministrativo idoneo.

**Deduzioni**

La proposta di introduzione di misure mirate ad incrementare il coefficiente di carico (facilitatori, doppia fila, ecc.), soprattutto nelle giornate e fasce di punta è una misura che può in qualche modo contenere la necessità di nuove licenze taxi e che sarà oggetto di specifici approfondimenti nelle fasi attuative del PGTU.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 200**

Protocollo Generale N. 113207/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'obiettivo di migliorare l'offerta di servizio in prima serata, prevalentemente il venerdì e il sabato, è condivisibile e raggiungibile portando la flotta da 706 a 742 licenze, congiuntamente a interventi su turni e orari di servizio, come ad esempio un miglior utilizzo delle collaborazioni familiari e interventi sulla viabilità. A tal fine si ritiene utile valutare una limitazione della possibilità di scelta degli orari lavorativi il giorno prima e dopo il riposo, limitandoli a un turbo spezzato a orario fisso, da definire o in alternativa un turno almeno pomeridiano, soluzione che aumenterebbe il numero di taxi in servizio in prima serata.

Seconda guida: in alternativa alle seconde guide proponiamo l'emissione di titoli temporanei attribuiti alle cooperative (modello Firenze), non cedibili per fronteggiare particolari eventi o periodi di prevedibile incremento della domanda, in un numero massimo di circa 20 auto entro il 2025.

Per le licenze in cui operano più soggetti sarebbe possibile ipotizzare una soppressione facoltativa del riposo, legandolo all'autista e non al titolo.

**Deduzioni**

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata.

La possibilità di revisione dei turni così da garantire maggior copertura della domanda nelle fasce critiche può essere presa in considerazione nelle fasi successive, anche in relazione all'introduzione della seconda guida.

Tuttavia, qualora il servizio risultasse comunque inadeguato (a seguito di necessari monitoraggi periodici), sarà necessario procedere all'emissione di ulteriori licenze.

Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 201**

Protocollo Generale N. 113298/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Dematerializzazione della cartella di servizio ed installazione di sistemi GPS a bordo taxi: viene specificato che l'articolo 4 stabilisce che gli impianti audiovisivi e gli altri strumenti dai quali derivi la possibilità di controllo a distanza dell'attività dei lavoratori possono essere impiegati esclusivamente per esigenze organizzative e produttive e previo accordo collettivo stipulato dalla rappresentanza sindacale. Viene altresì ricordato che quando il veicolo ad uso taxi non è in servizio è consentito l'uso "proprio" - ne consegue un utilizzo privato – e pertanto viene sollevato che eventuali sistemi di tracciamento comporterebbero violazione della privacy. Conseguentemente viene ritenuto possibile arrivare ad una virtualizzazione della cartella di servizio per semplificare adempimenti e controlli.

**Deduzioni**

La dematerializzazione della cartella è finalizzata ad evitare abusi e scarsa trasparenza. L'installazione di sistemi GPS di bordo mira a garantire il monitoraggio (anonimo e comunque nel rispetto dei diritti individuali) della distribuzione spaziale dell'offerta di taxi in servizio, anche in rapporto alla domanda.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 202**

Protocollo Generale N. 102978/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si ritiene che la domanda di servizio potrebbe essere soddisfatta con modalità operative differenti rispetto a quanto indicato nel PGTU, ed in particolare:

- 1) Emissione di 36 nuove licenze, anziché 106;
- 2) Nell'ottica di potenziare e rafforzare la presenza dei taxi nei comuni dell'area vasta, si suggerisce di valutare una nuova messa a bando per la quota residua delle licenze non assegnate in attuazione della delibera di giunta PG 223136 del 05/06/18;
- 3) Per migliorare l'impatto ambientale del servizio si propone di destinare parte dei proventi derivanti dalla cessione a titolo oneroso delle nuove licenze all'installazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici nei 9 comuni facenti parte dell'area vasta;
- 4) Si suggerisce 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.

**Deduzioni**

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata. Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo. I fondi per il rilascio delle nuove licenze sono destinati per legge, nella misura del 20% (il restante 80% va restituito ai vecchi proprietari delle licenze come indennizzo per la perdita di valore), esclusivamente ad interventi per il miglioramento del servizio taxi, che possono essere effettuati solo nei territori dei Comuni facenti parte dell'Area Sovracomunale taxi regolata da apposita convenzione e regolamento (Anzola dell'Emilia, Bologna, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Ozzano Emilia, Pianoro, Sasso Marconi, Zola Predosa). Sul quarto punto 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

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 203**

Protocollo Generale N. 111544/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Viene criticata l'analisi sul servizio taxi presente sul PGTU ed in particolare per quanto riguarda il servizio taxi nei poli attrattivi. Le rappresentanze dei tassisti hanno ripetutamente segnalato problemi di viabilità in stazione, aeroporto e fiera, che sono i luoghi più influenzati dai eventi perturbativi, in cui la risposta data dal trasporto individuale è marginale integrativa rispetto a quella collettiva: la presenza contestuale di 70 persone e 70 taxi in coda produrrebbe un'attesa di 35 minuti per l'ultimo cliente della fila, nonostante la disponibilità di veicoli e tarare un'offerta di servizio sui picchi di domanda significherebbe renderlo non sostenibile dal punto di vista economico.

**Deduzioni**

La conclusione fornita non è coerente. La domanda di utenti che desiderano utilizzare il taxi è evidenziata dalle numerose code registrate e non sarebbe coerente "deviare" tali utenti verso il trasporto collettivo (anche in contrasto con gli obiettivi specifici della categoria).

I problemi di accessibilità ai poli attrattori critici indicati sarà oggetto di successivi approfondimenti.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 204**

Protocollo Generale N. 111544/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Miglioramento servizio taxi: viene criticata l'analisi sul servizio taxi presente nel PGTU segnalando risultati differenti in un'altra analisi effettuata dall'Istituto Piepoli.

Si ritiene che si possano prevedere interventi per migliorare il servizio il venerdì e il sabato dopo le ore 20, attraverso diversi interventi come l'emissione di 36 nuove licenze e interventi mirati su viabilità e accessibilità ai grandi poli attrattori, oltre a un'armonizzazione dei turni lavorativi.

**Deduzioni**

Le analisi dell'Istituto Piepoli riguardano la soddisfazione generale dei cittadini e degli utenti del servizio, mentre non ne misurano l'efficacia in relazione alla domanda da servire, soprattutto in fasce orarie specifiche e giornate critiche.

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata. Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 205**

Protocollo Generale N. 111544/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Dematerializzazione della cartella di servizio ed installazione di sistemi GPS a bordo taxi: viene specificato che l'articolo 4 stabilisce che gli impianti audiovisivi e gli altri strumenti dai quali derivi la possibilità di controllo a distanza dell'attività dei lavoratori possono essere impiegati esclusivamente per esigenze organizzative e produttive e previo accordo collettivo stipulato dalla rappresentanza sindacale. Viene altresì ricordato che quando il veicolo ad uso taxi non è in servizio è consentito l'uso "proprio" - ne consegue un utilizzo privato - e pertanto viene sollevato che eventuali sistemi di tracciamento comporterebbero violazione della privacy. Conseguentemente viene ritenuto possibile arrivare ad una virtualizzazione della cartella di servizio per semplificare adempimenti e controlli.

**Deduzioni**

La dematerializzazione della cartella è finalizzata ad evitare abusi e scarsa trasparenza. L'installazione di sistemi GPS di bordo mira a garantire il monitoraggio (anonimo e comunque nel rispetto dei diritti individuali) della distribuzione spaziale dell'offerta di taxi in servizio, anche in rapporto alla domanda.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 206**

Protocollo Generale N. 111544/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'obiettivo di migliorare l'offerta di servizio in prima serata, prevalentemente il venerdì e il sabato, è condivisibile e raggiungibile portando la flotta da 706 a 742 licenze, congiuntamente a interventi su turni e orari di servizio, come ad esempio un miglior utilizzo delle collaborazioni familiari e interventi sulla viabilità. A tal fine si ritiene utile valutare una limitazione della possibilità di scelta degli orari lavorativi il giorno prima e dopo il riposo, limitandoli a un turbo spezzato a orario fisso, da definire o in alternativa un turno almeno pomeridiano, soluzione che aumenterebbe il numero di taxi in servizio in prima serata.

Seconda guida: in alternativa alle seconde guide proponiamo l'emissione di titoli temporanei attribuiti alle cooperative (modello Firenze), non cedibili per fronteggiare particolari eventi o periodi di prevedibile incremento della domanda, in un numero massimo di circa 20 auto entro il 2025.

Per le licenze in cui operano più soggetti sarebbe possibile ipotizzare una soppressione facoltativa del riposo, legandolo all'autista e non al titolo.

**Deduzioni**

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata.

La possibilità di revisione dei turni così da garantire maggior copertura della domanda nelle fasce critiche può essere presa in considerazione nelle fasi successive, anche in relazione all'introduzione della seconda guida.

Tuttavia, qualora il servizio risultasse comunque inadeguato (a seguito di necessari monitoraggi periodici), sarà necessario procedere all'emissione di ulteriori licenze. Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

Accoglimento

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 207**

Protocollo Generale N. 111544/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riorganizzazione del servizio di taxi collettivo: si ritiene che l'organizzazione di questo tipo di servizio per essere efficiente deve prevedere alcune condizioni specifiche, ad esempio il carico dei clienti dovrebbe avvenire distintamente da coloro che prediligono un trasporto individuale (doppia fila con indicazione specifica "taxi collettivo"), cosa non possibile ad oggi per le limitazioni degli spazi dedicati ai taxi; inoltre risulta possibile ottenere risposte significative solo in presenza di facilitatori che istruiscano la clientela e accorpino gli equipaggi per destinazioni. Il costo del personale che esegue tale funzione nel tempo è cresciuto in maniera significativa e oggi per garantire la sostenibilità di questo tipo di organizzazione occorre definire uno strumento amministrativo idoneo.

**Deduzioni**

La proposta di introduzione di misure mirate ad incrementare il coefficiente di carico (facilitatori, doppia fila, ecc.), soprattutto nelle giornate e fasce di punta è una misura che può in qualche modo contenere la necessità di nuove licenze taxi e che sarà oggetto di specifici approfondimenti nelle fasi attuative del PGTU.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 208**

Protocollo Generale N. 111544/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si ritiene che la domanda di servizio potrebbe essere soddisfatta con modalità operative differenti rispetto a quanto indicato nel PGTU, ed in particolare:

- 1) Emissione di 36 nuove licenze, anziché 106;
- 2) Nell'ottica di potenziare e rafforzare la presenza dei taxi nei comuni dell'area vasta, si suggerisce di valutare una nuova messa a bando per la quota residua delle licenze non assegnate in attuazione della delibera di giunta PG 223136 del 05/06/18;
- 3) Per migliorare l'impatto ambientale del servizio si propone di destinare parte dei proventi derivanti dalla cessione a titolo oneroso delle nuove licenze all'installazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici nei 9 comuni facenti parte dell'area vasta;
- 4) Si suggerisce, 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.

**Deduzioni**

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata. Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo. 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, che possono essere effettuati solo nei territori dei Comuni facenti parte dell'Area Sovracomunale taxi regolata da apposita convenzione e regolamento (Anzola dell'Emilia, Bologna, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Ozzano Emilia, Pianoro, Sasso Marconi, Zola Predosa).

Sul quarto punto 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

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)****OSSERVAZIONE N° 209**

Protocollo Generale N. 113357/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

Si ritiene che la domanda di servizio potrebbe essere soddisfatta con modalità operative differenti rispetto a quanto indicato nel PGTU, ed in particolare:

- 1) Emissione di 36 nuove licenze, anziché 106;
- 2) Nell'ottica di potenziare e rafforzare la presenza dei taxi nei comuni dell'area vasta, si suggerisce di valutare una nuova messa a bando per la quota residua delle licenze non assegnate in attuazione della delibera di giunta PG 223136 del 05/06/18;
- 3) Per migliorare l'impatto ambientale del servizio si propone di destinare parte dei proventi derivanti dalla cessione a titolo oneroso delle nuove licenze all'installazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici nei 9 comuni facenti parte dell'area vasta;
- 4) Si suggerisce, 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.

**Deduzioni**

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata. Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo. 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, che possono essere effettuati solo nei territori dei Comuni facenti parte dell'Area Sovracomunale taxi regolata da apposita convenzione e regolamento (Anzola dell'Emilia, Bologna, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Ozzano Emilia, Pianoro, Sasso Marconi, Zola Predosa).

Sul quarto punto 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

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 210**

Protocollo Generale N. 112370/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Dematerializzazione della cartella di servizio ed installazione di sistemi GPS a bordo taxi: viene specificato che l'articolo 4 stabilisce che gli impianti audiovisivi e gli altri strumenti dai quali derivi la possibilità di controllo a distanza dell'attività dei lavoratori possono essere impiegati esclusivamente per esigenze organizzative e produttive e previo accordo collettivo stipulato dalla rappresentanza sindacale. Viene altresì ricordato che quando il veicolo ad uso taxi non è in servizio è consentito l'uso "proprio" - ne consegue un utilizzo privato – e pertanto viene sollevato che eventuali sistemi di tracciamento comporterebbero violazione della privacy. Conseguentemente viene ritenuto possibile arrivare ad una virtualizzazione della cartella di servizio per semplificare adempimenti e controlli.

**Deduzioni**

La dematerializzazione della cartella è finalizzata ad evitare abusi e scarsa trasparenza. L'installazione di sistemi GPS di bordo mira a garantire il monitoraggio (anonimo e comunque nel rispetto dei diritti individuali) della distribuzione spaziale dell'offerta di taxi in servizio, anche in rapporto alla domanda.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 211**

Protocollo Generale N. 112370/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si respinge l'ipotesi di incremento di ulteriori licenze oltre le potenziali 36 prossime all'uscita e forti perplessità rispetto la proposta di una doppia guida che non trova oggi un inquadramento regolare.  
La valutazione sulla distribuzione oraria dei taxi in servizio è inesatta: per ottenere una reale valutazione del fabbisogno di nuove licenze si rende necessario analizzare con metodo effettivo il servizio offerto attualmente e riaprire con l'amministrazione i tavoli di confronto taxi.  
Come previsto dalla legge Bersani 248/2006, si potrebbe valutare il rilascio di autorizzazioni temporanee o stagionali non cedibili, per fronteggiare particolari periodi di incremento della domanda. La categoria ha già in mano gli strumenti di flessibilità utili a sopperire i picchi di domanda, mediante una valorizzazione delle collaborazioni familiari già in essere.

**Deduzioni**

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata. Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 212**

Protocollo Generale N. 112370/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Viene contestata l'analisi sull'efficienza del servizio presente sul PGTU.

**Deduzioni**

L'Amministrazione Comunale ha svolto delle successive indagini sul servizio Taxi che saranno integrate nel PGTU approvato e che hanno di massima confermato quanto era emerso nelle indagini precedenti.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Par. 4.3.2.1: Integrazione estesa del paragrafo relativo alle indagini taxi e calcolo nuove licenze.

## SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna

### ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)

#### **OSSERVAZIONE N° 213**

Protocollo Generale N. 110248/19

#### **Proponente**

#### **Contenuto sintetico**

Si ritiene che la domanda di servizio potrebbe essere soddisfatta con modalità operative differenti rispetto a quanto indicato nel PGTU, ed in particolare:

- 1) Emissione di 36 nuove licenze, anziché 106;
- 2) Nell'ottica di potenziare e rafforzare la presenza dei taxi nei comuni dell'area vasta, si suggerisce di valutare una nuova messa a bando per la quota residua delle licenze non assegnate in attuazione della delibera di giunta PG 223136 del 05/06/18;
- 3) Per migliorare l'impatto ambientale del servizio si propone di destinare parte dei proventi derivanti dalla cessione a titolo oneroso delle nuove licenze all'installazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici nei 9 comuni facenti parte dell'area vasta;
- 4) Si suggerisce, 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.

#### **Deduzioni**

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata.

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, che possono essere effettuati solo nei territori dei Comuni facenti parte dell'Area Sovracomunale taxi regolata da apposita convenzione e regolamento (Anzola dell'Emilia, Bologna, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Ozzano Emilia, Pianoro, Sasso Marconi, Zola Predosa).

Sul quarto punto 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

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

#### Par. 4.3.2.1

ad oggi, al fine di servire adeguatamente i picchi di domanda rilevati nelle fasce orarie di maggior criticità (189 persone in coda), in funzione dell'attuale rapporto tra auto in servizio nella fascia di massimo carico (373 taxi) e del numero di licenze (706), e adottando altresì un coefficiente di riempimento molto cautelativo pari a 1,55 pax/taxi (media del giorno ferialo) si renderebbero necessarie non meno di altre 70 licenze (oltre alle quelle residue delle 36 previste nel PGTU 2006). Detto numero potrà essere ridotto a 44 nel caso si riuscisse ad attivare: introduzione della seconda guida, opportunamente regolamentata, e alternativa rispetto alla collaborazione familiare già in essere, che consenta un incremento fino ad un terzo delle ore di guida effettiva per ciascuna licenza in turno;

potenziamento delle collaborazioni familiari con una copertura di nastro di 16 ore;

valutazione del rilascio di licenze temporanee alle cooperative nel numero massimo di 15;

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 214**

Protocollo Generale N. 110248/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Dematerializzazione della cartella di servizio ed installazione di sistemi GPS a bordo taxi: viene specificato che l'articolo 4 stabilisce che gli impianti audiovisivi e gli altri strumenti dai quali derivi la possibilità di controllo a distanza dell'attività dei lavoratori possono essere impiegati esclusivamente per esigenze organizzative e produttive e previo accordo collettivo stipulato dalla rappresentanza sindacale. Viene altresì ricordato che quando il veicolo ad uso taxi non è in servizio è consentito l'uso "proprio" - ne consegue un utilizzo privato – e pertanto viene sollevato che eventuali sistemi di tracciamento comporterebbero violazione della privacy. Conseguentemente viene ritenuto possibile arrivare ad una virtualizzazione della cartella di servizio per semplificare adempimenti e controlli.

**Deduzioni**

La dematerializzazione della cartella è finalizzata ad evitare abusi e scarsa trasparenza. L'installazione di sistemi GPS di bordo mira a garantire il monitoraggio (anonimo e comunque nel rispetto dei diritti individuali) della distribuzione spaziale dell'offerta di taxi in servizio, anche in rapporto alla domanda.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

\

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 215**

Protocollo Generale N. 110248/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Condividendo di rendere il TPL e il servizio taxi più competitivi rispetto al mezzo privato viene ritenuto necessario creare le condizioni per aumentare la velocità commerciale istituendo una viabilità dedicata tra i principali poli attrattivi.

**Deduzioni**

L'obiettivo di trasferimento modale non è in discussione, ed il PGTU attraverso le azioni ne è lo strumento attuativo, tra le quali rientra il miglioramento della qualità del trasporto pubblico.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 216**

Protocollo Generale N. 110248/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Sicurezza stradale: si ritiene pericoloso ipotizzare forme di promiscuità con cicli sulle corsie riservate ai mezzi pubblici. Si suggerisce una particolare attenzione sulle numerose infrazioni del codice della strada commesse da cicli e pedoni, che comportano rischi per la sicurezza dei soggetti deboli.

**Deduzioni**

Già oggi parte delle corsie riservate ai mezzi pubblici consente l'uso delle medesime anche ai ciclisti. Acconsentire a tale uso condiviso risulta particolarmente necessario soprattutto in due fattispecie: 1) quando una direzione di marcia è ad uso esclusivo dei mezzi pubblici; in tal caso la mancanza di possibilità di utilizzo della corsia da parte dei ciclisti risulterebbe particolarmente penalizzante per gli stessi per l'allungamento di percorso che ne deriverebbe; 2) quando la corsia riservata è presente sul lato destro della carreggiata affiancata a una corsia veicolare normale; in tal caso l'uso della corsia riservata da parte dei ciclisti è necessario per evidenti ragioni di sicurezza. Lo strumento da mettere in atto per garantire una convivenza tra mezzi pubblici e ciclisti è dato dall'adozione di una congrua larghezza per la corsia riservata.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 217**

Protocollo Generale N. 110248/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riorganizzazione del servizio di taxi collettivo: si ritiene che l'organizzazione di questo tipo di servizio per essere efficiente deve prevedere alcune condizioni specifiche, ad esempio il carico dei clienti dovrebbe avvenire distintamente da coloro che prediligono un trasporto individuale (doppia fila con indicazione specifica "taxi collettivo"), cosa non possibile ad oggi per le limitazioni degli spazi dedicati ai taxi; inoltre risulta possibile ottenere risposte significative solo in presenza di facilitatori che istruiscano la clientela e accorpino gli equipaggi per destinazioni. Il costo del personale che esegue tale funzione nel tempo è cresciuto in maniera significativa e oggi per garantire la sostenibilità di questo tipo di organizzazione occorre definire uno strumento amministrativo idoneo.

**Deduzioni**

La proposta di introduzione di misure mirate ad incrementare il coefficiente di carico (facilitatori, doppia fila, ecc.), soprattutto nelle giornate e fasce di punta è una misura che può in qualche modo contenere la necessità di nuove licenze taxi e che sarà oggetto di specifici approfondimenti nelle fasi attuative del PGTU.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 218**

Protocollo Generale N. 110248/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'obiettivo di migliorare l'offerta di servizio in prima serata, prevalentemente il venerdì e il sabato, è condivisibile e raggiungibile portando la flotta da 706 a 742 licenze, congiuntamente a interventi su turni e orari di servizio, come ad esempio un miglior utilizzo delle collaborazioni familiari e interventi sulla viabilità. A tal fine si ritiene utile valutare una limitazione della possibilità di scelta degli orari lavorativi il giorno prima e dopo il riposo, limitandoli a un turbo spezzato a orario fisso, da definire o in alternativa un turno almeno pomeridiano, soluzione che aumenterebbe il numero di taxi in servizio in prima serata.

Seconda guida: in alternativa alle seconde guide proponiamo l'emissione di titoli temporanei attribuiti alle cooperative (modello Firenze), non cedibili per fronteggiare particolari eventi o periodi di prevedibile incremento della domanda, in un numero massimo di circa 20 auto entro il 2025.

Per le licenze in cui operano più soggetti sarebbe possibile ipotizzare una soppressione facoltativa del riposo, legandolo all'autista e non al titolo.

**Deduzioni**

Nel dettaglio si rimanda alla risposta all'osservazione n. 213 ed alla conseguente modifica del testo.

L'individuazione di 106 licenze aggiuntive deriva dalle rilevazioni condotte a supporto del PGTU, che hanno dimostrato l'insufficienza di taxi in circolazione, soprattutto nelle fasce e giornate di massimo carico, anche e soprattutto tenendo conto dell'organizzazione del servizio (turni e riposi), che è il frutto di continui e costanti adeguamenti operati nel corso degli ultimi anni e che ciò nonostante risulta evidentemente quantitativamente non adeguata.

La possibilità di revisione dei turni così da garantire maggior copertura della domanda nelle fasce critiche può essere presa in considerazione nelle fasi successive, anche in relazione all'introduzione della seconda guida.

Tuttavia, qualora il servizio risultasse comunque inadeguato (a seguito di necessari monitoraggi periodici), sarà necessario procedere all'emissione di ulteriori licenze.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 219**

Protocollo Generale N. 110248/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Relativamente al rinnovo del parco veicolare taxi sulla base della normativa PAIR viene ribadito che i taxi essendo un trasporto pubblico operano in deroga alle restrizioni previste , e che tuttavia il miglioramento della flotta è in corso.

**Deduzioni**

Si ritiene che anche i mezzi di Trasporto Pubblico, dovendo configurarsi come mobilità ecocompatibile, debbano evolversi verso tecnologie sempre meno inquinanti con tempistiche e modalità che dovranno essere approfondite.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.3.2.1 - TPL non di linea (Taxi e NCC)**

**OSSERVAZIONE N° 220**

Protocollo Generale N. 110248/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Viene criticata l'analisi sul servizio taxi presente sul PGTU ed in particolare per quanto riguarda il servizio taxi nei poli attrattivi. Le rappresentanze dei tassisti hanno ripetutamente segnalato problemi di viabilità in stazione, aeroporto e fiera, che sono i luoghi più influenzati dai eventi perturbativi, in cui la risposta data dal trasporto individuale è marginale integrativa rispetto a quella collettiva: la presenza contestuale di 70 persone e 70 taxi in coda produrrebbe un'attesa di 35 minuti per l'ultimo cliente della fila, nonostante la disponibilità di veicoli e tarare un'offerta di servizio sui picchi di domanda significherebbe renderlo non sostenibile dal punto di vista economico.

**Deduzioni**

La conclusione fornita non è coerente. La domanda di utenti che desiderano utilizzare il taxi è evidenziata dalle numerose code registrate e non sarebbe coerente "deviare" tali utenti verso il trasporto collettivo (anche in contrasto con gli obiettivi specifici della categoria).

I problemi di accessibilità ai poli attrattori critici indicati sarà oggetto di successivi approfondimenti.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.4 - Intermodalità**

**OSSERVAZIONE N° 221**

Protocollo Generale N. 106942/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

In riferimento al concetto universale di accessibilità si auspica fortemente che venga programmato un sistema di collegamento TPL con l'aeroporto alla normale tariffa urbana, al servizio dei cittadini bolognesi e degli addetti alla struttura.

**Deduzioni**

Si conferma, nel rispetto dei vincoli posti dal progetto del People Mover e delle risorse economiche disponibili, l'intenzione dell'Amministrazione di garantire un'accessibilità con il trasporto pubblico di linea alla struttura aeroportuale.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.4 - Intermodalità**

**OSSERVAZIONE N° 222**

Protocollo Generale N. 106942/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Per gli abitanti del Lazzaretto si richiede la possibilità di attivare una tariffazione agevolata per l'uso del People Mover, fino alla messa a regime dei collegamenti di Tpl di questa zona, attualmente in parziale isolamento rispetto alla città.

**Deduzioni**

La Concessione per la progettazione, costruzione e gestione del Marconi Express già prevede per la tratta Stazione capolinea ferroviaria – stazione intermedia Lazzaretto un costo del biglietto ridotto (pari a € 1,5 - valore 2008, indicativamente adeguato al 2019 a circa € 1,7).

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.4 - Intermodalità**

**OSSERVAZIONE N° 223**

Protocollo Generale N. 112416/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Con riferimento al quadrante nord della città si propone di valutare in modo approfondito le possibilità di sviluppo della rete del People Mover oltre la stazione ferroviaria e a servizio del quadrante nord della città.

**Deduzioni**

Il People Mover non è un sistema facilmente espandibile, e nasce come servizio punto-punto. Lo sviluppo della rete tranviaria (Linea Verde della rete Tram del PUMS) può garantire maggior accessibilità e servizio nel quadrante nord.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.4 - Intermodalità**

**OSSERVAZIONE N° 224**

Protocollo Generale N. 111584/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Dovranno essere studiati i collegamenti reciproci tra il quartiere fieristico e gli altri nodi principali generatori/attrattori di traffico (stazione, aeroporto, autostazione ecc) tenendo conto della pluralità degli ingressi all'area fieristica e al loro utilizzo diversificato e/o contemporaneo, anche in rapporto alle previsioni di riqualificazione e/o ampliamento del quartiere fieristico.

**Deduzioni**

Si rimanda allo studio di fattibilità e alle successive fasi di progettazione del Terminal e del Tram (Linea rossa), in quanto il PUMS prevede i collegamenti ma non entra nel dettaglio dei percorsi.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.4 - Intermodalità**

**OSSERVAZIONE N° 225**

Protocollo Generale N. 112528/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre segnalare che i posteggi taxi nei poli attrattori di traffico, inversamente alla quantità della domanda che transita da essi, hanno enormi limitazioni date dalla conformità e dal numero di stalli, non creando le condizioni per erogare servizi di trasporti efficienti. Urgono interventi urgenti per migliorare la viabilità di collegamento tra i poli attrattori di flussi e risulta essenziale porre attenzione alla definizione di idonee aree dedicate di posteggio taxi per permettere al servizio di rispondere al meglio alla domanda.

**Deduzioni**

I problemi di accessibilità ai poli attrattori critici indicati sarà oggetto di successivi approfondimenti.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.4 - Intermodalità**

**OSSERVAZIONE N° 226**

Protocollo Generale N. 13168/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

I posteggi taxi nei poli attrattori di traffico, inversamente alla quantità della domanda che transita da essi, hanno enormi limitazioni date dalla conformità e dal numero di stalli, non creando le condizioni per erogare servizi di trasporto efficienti. Inoltre non esistono condizioni per erogare servizi collettivi organizzati al meglio. Urgono urgenti interventi per migliorare la viabilità di collegamento tra i poli attrattori di flussi e risulta essenziale porre attenzione alla definizione di idonee aree dedicate a posteggio taxi, per permettere al servizio di rispondere al meglio alla domanda.

**Deduzioni**

Il PUMS e il PGTU danno estrema rilevanza all'accessibilità ai poli e alla necessità di potenziare e migliorare il servizio taxi. La definizione puntuale delle piazzole attiene comunque ad una fase successiva di dettaglio.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.4 - Intermodalità**

**OSSERVAZIONE N° 227**

Protocollo Generale N. 111544/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Urgono interventi urgenti per migliorare la viabilità di collegamento tra i poli attrattori di flussi e risulta essenziale porre particolare attenzione alla definizione di idonee aree dedicate al posteggio taxi per permettere al servizio di rispondere al meglio alla domanda.

**Deduzioni**

Il PUMS e il PGTU danno estrema rilevanza all'accessibilità ai poli e alla necessità di potenziare e migliorare il servizio taxi. La definizione puntuale delle piazzole attiene comunque ad una fase più di dettaglio.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.4 - Intermodalità**

**OSSERVAZIONE N° 228**

Protocollo Generale N. 114044/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si ritiene indispensabile mantenere in vita un collegamento su gomma tra centro città e aeroporto per garantire alla cittadinanza bolognese e ai lavoratori che operano nel polo aeroportuale un collegamento alternativo ma non concorrenziale al collegamento su monorotaia del People Mover.

**Deduzioni**

Si conferma, nel rispetto dei vincoli posti dal progetto del People Mover e delle risorse economiche disponibili, l'intenzione dell'Amministrazione di garantire un'accessibilità con il trasporto pubblico di linea alla struttura aeroportuale.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.4 - Intermodalità**

**OSSERVAZIONE N° 229**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

I. Perfezionamento dell'intermodalità ferro/gomma avvicinando e potenziando sia le linee di trasporto pubblico attestate sulle Stazioni Ferroviarie Casteldebole e Borgo Centro (19 lontana, 13 con barriere architettoniche legate al ponte sulla ferrovia), sia prevedendo maggiori parcheggi per auto e biciclette sia ipotizzando stazioni di bike e car sharing e perfezionando la connessione con le piste ciclabili 9, 5 e 6.

II. Potenziamento dell'intermodalità ferro/gomma terminando o creando ex novo le previste stazioni del SFM Borgo Scala e Prati di Caprara ipotizzando nuove linee di trasporto pubblico che le connettano al resto del Quartiere e della città e realizzando la connessione ciclabile tra Borgo-Scala e la ciclabile che raggiunge via del Triumvirato attraverso il parco degli Uccellini e agganciandosi alla pista ciclabile proveniente dall'Aeroporto Marconi all'altezza di via Fava.

III. Potenziamento dell'interscambio trasporto su gomma privato/trasporto pubblico su gomma/ferro: realizzazione alle "Porte" di Bologna (uscite tangenziale/autostrada/incroci direttrici primarie da e per l'Area Metropolitana) di parcheggi scambiatori su cui attestare linee portanti del trasporto pubblico su gomma/ferro, in particolare quelle del Tram.

**Deduzioni**

Uno degli obiettivi del PUMS è quello di creare integrazioni tra sistemi di trasporto pubblico e quindi realizzare infrastrutture e servizi integrati tra loro, anche per favorire il park and ride. Nello specifico, per il Tram è prevista la realizzazione di un grande parcheggio di interscambio al capolinea. Si approfondirà meglio il tema del percorso ciclabile.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.4 - Intermodalità**

**OSSERVAZIONE N° 230**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Necessità di perfezionamento dell'intermodalità ferro/gomma presso le Stazioni SFM, sia prevedendo maggiori parcheggi per auto e biciclette sia ipotizzando stazioni di bike e car sharing e perfezionando la connessione con le piste ciclabili.

**Deduzioni**

Uno degli obiettivi del PUMS è quello di creare integrazioni tra sistemi di trasporto pubblico e quindi realizzare infrastrutture e servizi integrati tra loro, anche per favorire il park and ride. Si approfondirà meglio il tema della connessione dei percorsi ciclabili in fase attuativa.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.4 - Intermodalità**

**OSSERVAZIONE N° 231**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

In relazione a “F.I.Co.”, emerge la necessità di assicurare:

- a) la partecipazione ed il coinvolgimento attivo del Quartiere San Donato-San Vitale in tutte le sedi politiche e tecniche di monitoraggio dell’Accordo di programma sul progetto “F.I.Co.” e dell’impatto del parco agroalimentare sul territorio circostante sotto il profilo infrastrutturale e della mobilità;
- b) che la soluzione di eventuali criticità conseguenti ad un eventuale sovraccarico delle reti viarie e dei parcheggi esistenti, venga elaborata con il coinvolgimento attivo del Quartiere San Donato-San Vitale, al fine di garantire il mantenimento delle condizioni di sostenibilità delle reti infrastrutturali e dei mezzi di mobilità;
- c) a fronte della prevista soppressione del “Ficobus”, un adeguamento della linea 35 allungandone il percorso fino a “F.I.Co.”

**Deduzioni**

Si conferma l'intenzione dell'Amministrazione di garantire un'accessibilità a Fico tramite trasporto pubblico; per il 2019 si conferma la navetta per la quale sono state ridotte il numero di corse, è stato prolungato il servizio in centro storico e ridotte le dimensioni dei mezzi. Per quanto riguarda in generale il coinvolgimento del quartiere è in linea con il PGTU (paragrafo 3.1 ultimo capoverso).

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.4 - Intermodalità**

**OSSERVAZIONE N° 232**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

In relazione alla Fiera, oltre alla già menzionata esigenza di valorizzazione del parcheggio Michelino, emerge la necessità di assicurare:

- a) il potenziamento dell'offerta di bike e car sharing;
- b) un più frequente collegamento del trasporto pubblico con la Stazione Centrale, l'Aeroporto ed il Centro città;
- c) il potenziamento delle azioni volte a disincentivare il fenomeno del parcheggio abusivo;
- d) la valorizzazione del parcheggio Michelino in funzione di scambiatore, presso cui attestare linee portanti del trasporto pubblico su gomma o ferro.

**Deduzioni**

Obiettivo del PUMS è migliorare l'accessibilità ai poli (incluso la Fiera) in particolare attraverso modalità nel rispetto delle regole e a basso impatto.

Il progetto del Tram includerà una valorizzazione del parcheggio Michelino quale parcheggio di interscambio.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.4 - Intermodalità**

**OSSERVAZIONE N° 233**

Protocollo Generale N. 110248/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre segnalare che i posteggi taxi nei poli attrattori di traffico, inversamente alla quantità della domanda che transita da essi, hanno enormi limitazioni date dalla conformità e dal numero di stalli, non creando le condizioni per erogare servizi di trasporti efficienti. Urgono interventi urgenti per migliorare la viabilità di collegamento tra i poli attrattori di flussi e risulta essenziale porre attenzione alla definizione di idonee aree dedicate al posteggio taxi per permettere al servizio di rispondere al meglio alla domanda.

**Deduzioni**

Il PUMS e il PGTU danno estrema rilevanza all'accessibilità ai poli e alla necessità di potenziare e migliorare il servizio taxi. La definizione puntuale delle piazzole attiene comunque ad una fase più di dettaglio.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.4.1 - Intermodalità**

**OSSERVAZIONE N° 234**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Manca un riferimento esplicito alla necessità di garantire, tra le altre modalità, anche l'accessibilità ciclistica per l'aeroporto Marconi, così come per gli altri poli intermodali, possibilmente anche prevedendo percorsi differenziati per modalità di fruizione: un percorso verde di interesse naturalistico e turistico e un percorso più diretto che favorisca il collegamento più veloce per chi usa la bici come mezzo di trasporto.

**Deduzioni**

La rete ciclabile pianificata dal Biciplan prevede già la realizzazione di itinerari ciclabili a servizio dei poli intermodali indicati al par. 4.4.1, tra cui l'Aeroporto Marconi. L'osservazione risulta pertanto già accolta nella sostanza. Sarà comunque aggiunta la seguente nota testuale di richiamo in coda al paragrafo citato: "Nella prospettiva di ulteriore aumento di passeggeri e di servizi connessi, sarà necessario un potenziamento delle dotazioni per l'accessibilità multimodale, tra cui quella ciclabile, così come una revisione del sistema di accessibilità stradale all'aeroporto stesso.

Accoglimento

**Accolta**

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.4.1: "L'Aeroporto G. Marconi

Nella prospettiva di un ulteriore aumento di passeggeri e di servizi connessi, sarà necessario un potenziamento delle dotazioni per l'accessibilità multimodale, tra cui quella ciclabile, così come una revisione del sistema di accessibilità stradale all'aeroporto stesso."

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.4.2 - Intermodalità**

**OSSERVAZIONE N° 235**

Protocollo Generale N. 111584/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Ogni previsione relativa all'area di concessione Bologna Fiera & Parking si chiede essere concordata preventivamente con il concessionario. Le previsioni progettuali non dovranno modificare i termini alla base del piano economico finanziario allegato alla concessione delle aree Bologna Fiera & Parking.

**Deduzioni**

Si rimanda alla studio di fattibilità e alle successive fasi di progettazione del Terminal e del Tram (Linea rossa).

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO 4.4.2 - Intermodalità****OSSERVAZIONE N° 236**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

L'Istituto Ortopedico Rizzoli costituisce uno dei poli attrattori più importanti della zona collinare e presenta un contesto urbanistico assolutamente inadeguato alla massiccia presenza di automobili che ora sono il mezzo favorito per accedere all'Ospedale, nonostante la buona presenza di TPL che però non sempre corrisponde con le esigenze del personale e di quanti si devono recare all'Ospedale seguendo esigenze particolari. L'area non è quindi solo funestata dalla presenza di tantissimi veicoli parcheggiati abusivamente fin dentro il parco di San Michele in Bosco, ma anche la recente valorizzazione turistica del Belvedere è fortemente compromessa dalla presenza di veicoli. Tutto il percorso a piedi da Porta Castiglione a Rizzoli, molto usato dai turisti, ma anche dai numerosi genitori che accompagnano i figli nel plesso scolastico di Villa Teresa e Scuola Materna Beltrame, è pericoloso e ridotto, sottodimensionato e reso ancora più disagiata dalla presenza eccessiva del traffico privato di chi si reca all'Ospedale. Si richiede di porre nel piano l'analisi della criticità che l'accessibilità a piedi e in bicicletta pone all'Ospedale Rizzoli, si ipotizzi un servizio di navetta dedicato ai dipendenti e utenti abituali dell'Ospedale in corrispondenza con il parcheggio Staveco e si proceda a un intervento di regolazione infrastrutturale della sosta selvaggia tramite arredo urbano, riqualificazioni e azioni repressive con sanzioni ove necessario.

**Deduzioni**

Si conferma che è obiettivo del PGTU introdurre soluzioni tese a favorire una migliore accessibilità ai poli ospedalieri con tutte le modalità di trasporto. Le soluzioni di dettaglio saranno definite in fasi specifiche in accordo con i rispettivi Mobility Manager.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 237**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

- 1) Deve essere estesa la ZTL a tutta l'area del centro storico (quadrante San Felice/Marconi/viali).
- 2) si può prevedere la limitazione dell'accesso ZTL dei residenti solo alla rispettiva zona di residenza (ad esempio usando i 4 "spicchi" degli ex quartieri Irnerio, S. Stefano, Marconi e Malpighi).
- 3) Occorre ampliare gli orari di chiusura della Ztl dopo le 20.
- 4) Occorre revisionare i criteri e i presupposti di concessione delle varie tipologie di permessi di accesso alla ZTL, restringendo le condizioni legittimanti e riducendo gli autorizzati: ad esempio, eliminando permessi di accesso alla ZTL non più sostenibili come quelli per l'accompagnamento alle scuole del centro storico, fatti salvi i casi particolari. Occorre restringere l'accesso alla "T" nei giorni feriali, cominciando a limitare il passaggio di moto (esclusi residenti), di auto ibride anche dei residenti del Comune, limitando le fasce orarie di carico/scarico.
- 5) Deve essere 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**

- 1) Il PGTU non esclude la possibilità di ampliare la ZTL attuale secondo le indicazioni fornite ma demanda la valutazione delle modalità ai piani particolareggiati attuativi che saranno redatti a seguito dell'approvazione del Piano e in stretto coordinamento con le progettualità in corso, in particolare il progetto Tram.
- 2) A livello di politiche della sosta si andrà in questa direzione attraverso l'eventuale sperimentazione di "Settori sartoriali" per i residenti (par. 4.6.1). Potrà essere valutata, con opportuni approfondimenti tecnici, anche la compartimentazione della ZTL tramite il telecontrollo degli accessi (assegnazione di varchi d'accesso in base alla localizzazione della residenza, della sede dell'attività economica, etc.). Si veda anche la risposta all'osservazione n. 328.
- 3) Si conferma l'intenzione di attuare il provvedimento proposto nell'ambito di una riorganizzazione complessiva della ZTL, ma non l'attuazione nello scenario immediato.
- 4) La richiesta si sta già attuando.
- 5) L'obiettivo della proposta è in linea con quanto contenuto nel PGTU nel par. 4.5.1.2. Tale intento dovrà essere introdotto in una riorganizzazione complessiva della ZTL, e allinearsi alle restrizioni dettate dal PAIR. Quanto ai tempi di attuazione si specifica che richiederà tempi più lunghi di quelli auspicati. Più in generale si rimanda alla risposta all'osservazione n. 324.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 238**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

- 1) Vanno confermati i T-DAYS nell'attuale modello, cioè pedonalizzazione effettiva e totale il sabato e la domenica. Di conseguenza, i percorsi delle nuove linee tramviarie dovranno tutelare appieno la presenza dei T-Days, rendendoli compatibili con la presenza di decine di migliaia di persone.
- 2) Deve essere estesa la "zona U" anche al tratto oggi aperto al traffico di via Zamboni e a via Petroni, con conseguente estensione delle limitazioni al traffico H24.
- 3) Va evitato il traffico di puro attraversamento del centro storico attraverso il ripristino della corsia preferenziale in Via Farini e misure per evitare il bypass del centro passando da via Volturmo, avviando nell'immediato la sperimentazione.
- 4) Occorre attuare una revisione delle agevolazioni ai veicoli elettrici quando arrivano al 3% dei flussi effettivi in centro storico.

**Deduzioni**

- 1) Relativamente al ruolo dei T-Days, 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.
- 2) Si ritiene possibile una progressiva estensione della ZTL Università nell'ambito della validità del Piano, così da arrivare a una maggiore omogeneità di regolamentazione e tutela per l'intera zona universitaria e assicurare una viabilità di uscita dal centro storico per i residenti della zona.  
Per la modifica del testo si rimanda alla risposta all'osservazione n. 282
- 3) Non è previsto al momento il ripristino della corsia preferenziale di via Farini o una misura per evitare il bypass nella opposta direzione ovest-est: gli interventi in oggetto comunque non sono incompatibili con il PGTU e in via generale risultano coerenti con la strategia di riduzione del traffico di attraversamento in centro storico.
- 4) Al momento si conferma quanto precisato nel PGTU nel paragrafo 4.7.2.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 239**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre eliminare l'accesso dei bus turistici dentro la ZTL (piazza Malpighi), ipotizzando in una prima fase di eliminare il permesso per la ZTL e di mantenere l'accesso gratuito in Autostazione e poi, in una seconda fase, di assicurare l'accesso gratuito nel futuro nuovo terminal Fiera, mantenendo comunque la sosta a pagamento presso l'Autostazione.

**Deduzioni**

Questa Amministrazione non esclude che in un futuro, a seguito dell'approvazione di un piano di accesso dei bus turistici alla città, possa essere eliminato l'accesso degli autobus turistici da Piazza Malpighi, in merito si veda la risposta all'osservazione n. 313.

Si segnala che la misura già adottata che prevede il pagamento per l'accesso alla ZTL dei bus turistici ha ridotto notevolmente il numero di bus turistici nel centro storico, si monitorerà la situazione nei prossimi anni.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 240**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre eliminare il parcheggio (anche abusivo) da piazze e luoghi monumentali, quali piazze San Giovanni in Monte, San Domenico, San Martino, San Giacomo/piazza Rossini, Sant'Alò e il Ghetto, Corte Galluzzi.

**Deduzioni**

Si conferma l'intenzione di proteggere le aree pedonali dalla sosta abusiva. Si rimanda alla redazione di piani particolareggiati l'eventuale pedonalizzazione delle piazze indicate sulla base della tabella 4.1 del paragrafo 4.5.1.1 del PGTU nella quale sono elencate le tipologie di aree pedonali previste che mirano a eliminare la sosta nelle aree pedonali multando che non rispetta le regole (si veda la risposta all' osservazione n. 297).

Accoglimento

Parzialmente accolta

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.1: “- riqualificazione di spazi pubblici, a partire da quelli di maggior pregio (piazze, porte storiche, aree antistanti monumenti), a tutela della pedonalità e del patrimonio culturale;”

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 241**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Vanno tutelate, valorizzate e sistemate le aree di rispetto attorno alle Porte storiche (San Vitale, Mascarella, ecc), utilizzando i criteri adottati a Porta Mazzini. Nell'immediato occorre sgomberare l'area attorno a Porta San Vitale, sistemando anche la segnaletica orizzontale che regoli i flussi di transito intorno alla porta (per favorire la corretta inversione e svolta dei viali), ora mancante e fonte di perenne caos.

**Deduzioni**

Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 367.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 242**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre maggior controllo sull'inquinamento acustico del traffico.

**Deduzioni**

Il controllo dell'inquinamento acustico del traffico non è di competenza del PGTU; si specifica comunque che obiettivo del PUMS/PGTU è la riduzione del traffico privato motorizzato con conseguenza diminuzione del livello di inquinamento acustico

Accoglimento

**Non pertinente**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 243**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre aggiungere nell'immediato degli arredi semplici per delimitare e rendere riconoscibili gli accessi all'area pedonale (da entrambi i lati)

**Deduzioni**

Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 34.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 244**

Protocollo Generale N. 110466/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si ritiene che la scelta modale di spostamento debba avvenire in base ad un principio di convenienza economica e di flessibilità e che, quindi, non vada indotta da divieti. Di conseguenza, si formula l'auspicio di non tornare ad una stagione di regolamentazione, ma di procedere con gradualità mano a mano che verranno effettuati gli interventi sul trasporto pubblico e sull'assetto stradale.

Spostando il focus sui sistemi di sharing mobility, osserviamo che a Bologna sono in una fase iniziale di implementazione (Mobike, Enjoy e Corrente) e quindi, in merito a potenzialità di sviluppo, manca ancora uno storico utile a valutare le effettive prospettive di utilizzo e di ampliamento del servizio.

**Deduzioni**

I contratti affidati a Enjoi e Corrente prevedono il costante monitoraggio delle flotte e dei loro utilizzi. Si ritiene comunque che gli obiettivi di ripartizione modale non potranno prescindere da una diversa regolamentazione che tenda ad agevolare le modalità di trasporto con queste caratteristiche.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 245**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si deve evitare il traffico di puro attraversamento del centro storico attraverso il ripristino della corsia preferenziale in Via Farini e misure per evitare il bypass del centro passando da via Volturno.

**Deduzioni**

Non è previsto al momento il ripristino della corsia preferenziale di via Farini o una misura per evitare il bypass nella opposta direzione ovest-est: gli interventi in oggetto comunque non sono incompatibili con il PGTU e in via generale risultano coerenti con la strategia di riduzione del traffico di attraversamento in centro storico.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 246**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Richiediamo che sia inserito il seguente intervento nello SCENARIO IMMEDIATO (2020) previsto dal Piano: avvio di una progressiva riduzione, in base alla classe ambientale, degli accessi dei motocicli dei non residenti in Centro storico.

**Deduzioni**

L'obiettivo della proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS/PGTU, ma potrà essere introdotto nell'ambito di una riorganizzazione complessiva della ZTL. Pertanto se ne conferma l'intenzione di attuazione della proposta, ma non nello scenario immediato, come riportato al par. 4.5.1.2. Più in generale si rimanda alla risposta all'osservazione n. 324.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 247**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Richiediamo che sia inserito il seguente intervento nello SCENARIO IMMEDIATO (2020) previsto dal Piano:  
Eliminazione dei permessi temporanei per i genitori che portano in auto i figli a scuola.

**Deduzioni**

La proposta è in linea con quanto già previsto con Delibera di Consiglio PG. N. 178386/2019 che dispone che progressivamente dal 1 gennaio 2020 non saranno più rilasciati i contrassegni per accompagnamento scolastico, a partire dagli autoveicoli più inquinanti sulla base di quanto disposto dal PAIR. Nel contempo, la proposta risulta coerente con il PUMS e il PGTU in riferimento ai requisiti non solo ambientali ma anche funzionali di accesso alla ZTL, per cui si può prevedere di limitare i contrassegni accompagnamento scolastico fino a una determinata età dei figli e, più complessivamente, di circoscrivere in modo progressivo gli attuali criteri funzionali di accesso veicolare al centro storico.

L'osservazione comporta modifica del testo.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Par. 4.7.3:

“promozione di una mobilità sostenibile casa-scuola, anche tenuto conto della gratuità del trasporto pubblico per gli studenti fino ai 13 anni: nel corso della validità del piano potranno essere rivisti i contrassegni di accompagnamento scolastico, per quanto riguarda sia i presupposti (ad esempio limitandone il rilascio entro una determinata età dei bambini), sia le caratteristiche (accesso e sosta);”

Par. 4.5.1.2:

“e) Progressiva riduzione dei permessi e limitazione dei requisiti funzionali per l'accesso veicolare privato”.

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 248**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Richiediamo che sia inserito il seguente intervento nello SCENARIO IMMEDIATO (2020) previsto dal Piano:  
Ampliamento sperimentale della ZTL a dopo le ore 20:00.

**Deduzioni**

Si conferma l'intenzione di attuare il provvedimento proposto nell'ambito di una riorganizzazione complessiva della ZTL, ma non l'attuazione nello scenario immediato.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 249**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Richiediamo che sia inserito il seguente intervento nello SCENARIO IMMEDIATO (2020) previsto dal Piano:  
Avvio di progetti sperimentali di "Zone 20".

**Deduzioni**

Si conferma che la proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS e PGTU secondo quanto indicato nel par 4.5.2.2, specificando che già oggi sono presenti "zone 10".

Viene inserita nella tabella per lo scenario immediato (cap.6 Città 30), la sperimentazione delle zone residenziali.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

Tabella Par. 6 – PRIORITA' DI INTERVENTO PER L'ATTUAZIONE DEL PGTU:

STRATEGIA: Regolamentazione Centri abitati – Città 30

Inserimento nello SCENARIO IMMEDIATO (2020):

"Sperimentazione delle zone residenziali."

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 250**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Richiediamo che sia inserito il seguente intervento nello SCENARIO IMMEDIATO (2020) previsto dal Piano:  
Divieto totale di accesso per motocicli dei non residenti nel Centro storico, per qualsiasi classe ambientale

**Deduzioni**

L'obiettivo della proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS/PGTU e se ne conferma l'attuazione con l'obiettivo di allinearsi alle restrizioni dettate dal PAIR. La proposta è accolta e si rimanda alla risposta all'osservazione n. 324.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 251**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Richiediamo che sia inserito il seguente intervento nello SCENARIO INTERMEDIO (2025) previsto dal Piano:  
Estensione dell'area di vigenza della ZTL all'intera area corrispondente al Centro storico.

**Deduzioni**

Il PGTU non esclude la possibilità di ampliare la ZTL attuale secondo le indicazioni fornite ma demanda la valutazione delle modalità ai piani particolareggiati attuativi che saranno redatti a seguito dell'approvazione del piano e in stretto coordinamento con le progettualità in corso, in particolare il progetto Tram.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 252**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Richiediamo che sia inserito il seguente intervento nello SCENARIO INTERMEDIO (2025) previsto dal Piano:  
Suddivisione in zone corrispondenti ai vecchi Quartieri per il transito dei mezzi dei residenti del Centro storico, in modo da limitare gli spostamenti in aree ben definite.

**Deduzioni**

E' obiettivo del PGTU la riduzione dei flussi di traffico all'interno del centro storico. La strategia sarà attuata anzitutto con le politiche della sosta. In particolare si andrà in questa direzione attraverso l'eventuale sperimentazione di "Settori sartoriali" per i residenti (par. 4.6.1). Potrà essere valutata, con opportuni approfondimenti tecnici, anche la compartimentazione della ZTL tramite il telecontrollo degli accessi (assegnazione di varchi d'accesso in base alla localizzazione della residenza, della sede dell'attività economica, etc.). Si veda anche la risposta all'osservazione n. 328.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 253**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si ritiene che sia necessario corredare il PGTU di un Piano per la sicurezza stradale definitivo e con un insieme di strategie più ricche e coordinate tra problemi culturali, infrastrutturali, di ripartizione modale e di supporto da parte delle Istituzioni. Riteniamo che nel PSSU debbano essere presenti in maniera più diffusa le tematiche della responsabilità effettiva nell'incidentalità, nelle strategie di prevenzione degli incidenti più comuni, nuove tecnologie nella rilevazione della velocità e delle altre infrazioni, una presenza più efficace della Polizia Municipale, magari con un nucleo dedicato alla tutela degli utenti deboli e con una formazione più completa su questi temi.

**Deduzioni**

Il Piano per la sicurezza è oggetto di periodici aggiornamenti che avvengono in funzione dell'acquisizione di nuovi dati. In questo senso non esiste un PSSU "definitivo" in quanto è piuttosto un processo in evoluzione che tiene conto del fatto che la sicurezza è solo in parte perseguibile con misure infrastrutturali ricoprendo grande rilievo, se non maggiore, anche gli aspetti educativi, culturali e di vigilanza/repressione. Anche l'adozione di tecnologie di ausilio al controllo e repressione delle infrazioni è tema di rilievo ma le effettive possibilità e limiti di impiego dipendono esclusivamente dalla legislazione nazionale. In tal senso l'osservazione è da considerarsi accolta senza modifiche al testo del PGTU. La costituzione di un nucleo PM dedicato alla tutela utenti deboli appare invece limitativo, almeno nell'espletamento dell'attività di vigilanza, appare non produttivo nell'ottica di ottimizzazione delle risorse.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 254**

Protocollo Generale N. 109721/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

I motori diesel, anche Euro 5, sono molto inquinanti e molte persone tengono l'auto accesa ferma: si potrebbe vietare l'accesso alla città a tutti i diesel entro il 2025 e aumentare i cartelli di divieto di sosta con motore acceso e/o i controlli.

**Deduzioni**

Il Codice della Strada già prevede il divieto in oggetto all'art. 157, c.7 bis.

“Art. 157. Arresto, fermata e sosta dei veicoli.

7-bis. È fatto divieto di tenere il motore acceso, durante la sosta del veicolo, allo scopo di mantenere in funzione l'impianto di condizionamento d'aria nel veicolo stesso; dalla violazione consegue la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 205 a euro 410.”

Quanto ai provvedimenti di limitazione restrittivi nei confronti dei veicoli Diesel/Euro 5 si rimanda al capitolo ZTL ambientale ed alla delibera di consiglio PG. 178386/19, che ne ha dato attuazione e tempi.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 255**

Protocollo Generale N. 107356/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Siamo pienamente d'accordo sul disincentivare l'uso dell'auto, l'aumento delle zone ZTL, la diffusione delle zone 30, la creazione delle isole ambientali.

**Deduzioni**

L'osservazione è in linea con gli obiettivi del PUMS e PGTU.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 256**

Protocollo Generale N. 107356/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Deve essere 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 un vantaggio per tutti. Auspichiamo delle sperimentazioni pubbliche delle zone 30 per spiegare i vantaggi rispetto l'inquinamento e l'incidentalità coinvolgendo residenti e commercianti delle zone coinvolte. Pensiamo che sia importante dare particolare rilievo al concetto che minore è la velocità dei veicoli a motore, più brevi sono i tempi di frenata e maggiore è la sicurezza per tutti gli utenti della strada.

**Deduzioni**

L'osservazione è in linea con gli obiettivi del PUMS e PGTU.  
Quanto al tema specifico della riconversione del parco auto si rimanda alla risposta all'osservazione n. 329.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 257**

Protocollo Generale N. 107356/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Più spazi saranno condivisi e restituiti agli utenti deboli della strada, minore sarà l'incidentalità. Ciò favorirà anche l'autonomia di ragazzi, anziani e portatori di handicap.

**Deduzioni**

L'osservazione è in linea con gli obiettivi del PUMS e PGU.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 258**

Protocollo Generale N. 107356/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Per ridurre la velocità è necessario adeguare le nostre strade con isole salvagente, chicane, dossi e per la sicurezza dei ciclisti introdurre le così dette “case avanzate” agli incroci semaforici, con semafori per i ciclisti con il verde anticipato.

**Deduzioni**

Le azioni proposte, già delineate dal Piano in termini di orientamenti e strategie, saranno dettagliate nelle fasi attuative dello stesso e realizzate compatibilmente con le disposizioni normative.

Quanto alle case avanzate si rimanda alla risposta all’osservazione n. 58.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 259**

Protocollo Generale N. 111544/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Durante i fine settimana la mobilità nel centro di Bologna è ridotta a causa dei T-days e dalla recente pedonalizzazione di Piazza Aldrovandi: ciò ha creato seri problemi nell'erogazione del servizio taxi. A tal proposito sarebbe utile mettere a disposizione dei cittadini oltre alle navette T1 e T2 un'offerta di servizio taxi, attraverso la possibilità di raggiungere il posteggio di Piazza Re Enzo concedendo l'attraversamento di via dell'Archiginnasio.  
Sarebbe opportuno concedere il passaggio all'interno dei T-days dalle ore 22 alle ore 7, tra il sabato e la domenica, rendendo il servizio taxi rapido, efficiente e maggiormente economico.

**Deduzioni**

Si ritiene che tale provvedimento non sia compatibile con i T-days. Durante i T-days sono state individuate delle Aree taxi alternative a piazza Maggiore facilmente raggiungibili; si conferma il divieto di transito dei Taxi attualmente vigente in via dell'Archiginnasio.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 260**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede l'istituzione di Aree 30 nelle seguenti zone residenziali del Quartiere:

- Zona Barca 1 compresa tra Via della Barca, Asse Attrezzato di Sud-Ovest, Via Simone dei Crocefissi e il Canale di Reno comprendente il Nido e la Scuola dell'Infanzia Fantini e la Scuola Primaria Cesana;
- Zona Barca 2 compresa tra Via Battindarno, Viale Togliatti, Asse Attrezzato Sud-Ovest, via della Barca comprendente la Scuola dell'Infanzia Futura e la Scuola Secondaria di I grado Dozza;
- Zona Barca 3 compresa tra via Battindarno, viale Togliatti, via Giotto/via De Pisis via della Barca comprendente il Nido Allende, la Scuola dell'Infanzia Don Milani, ed il Centro Servizi per Anziani Card. Lercaro;
- Zona Borgo 1 compresa tra viale Togliatti, via Salvemini, Ferrovia contenente il Nido Acquerello, la Scuola dell'Infanzia, la Scuola Primaria Due Agosto e la Scuola Secondaria di I grado succursale Volta;
- Zona Borgo 2 compresa tra viale Togliatti, Via Salvemini, Parco Lungo Reno contenente il Nido Amico Gattone, la Scuola per l'Infanzia G. Rossi.

**Deduzioni**

Relativamente all'osservazione di estensione delle zone 30 in alcuni ambiti specifici si segnala la coerenza con il PGTU e al contempo che le priorità di attuazione di zone 30 saranno definiti a scala urbana in una fase successiva. L'osservazione quindi è da intendersi accolta senza modifiche al testo adottato.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 261**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Interventi di messa in sicurezza:

- Pericolosa Intersezione su via Persicetana Nuova delle afferenze all'uscita 3 della Tangenziale;
- Pericolosa Intersezione su via Persicetana Nuova e via di Mezzo delle afferenze provenienti da ovest;
- Pericolosità di via di Mezzo: la sua collocazione induce ai veicoli delle percorrenze veloci non compatibili con la sezione stradale, l'alta frequenza di passi carrai e la totale assenza di illuminazione pubblica;
- Pericolosità di via Punta: la sua collocazione induce ai veicoli delle percorrenze veloci che non sono compatibili con la sezione stradale, l'alta frequenza di passi carrai e la totale assenza di illuminazione pubblica;
- Pericolosità di via Olmetola: la sua collocazione induce delle percorrenze veloci che non sono compatibili con la sezione stradale e l'alta frequenza di passi carrai e la totale assenza di illuminazione pubblica nel tratto che va dal cavalcavia da viale Salvemini (Casteldebole) e via Boiardo;
- Pericolosità del passaggio pedonale sulla rotonda Viale P. Togliatti/Viale G. Salvemini/Via della Pietra: l'allineamento est-ovest del tratto in uscita dalla rotonda, produce l'abbagliamento degli automobilisti diretti verso il centro di Bologna, impegnando a loro di vedere sia il semaforo posto a tutela del passaggio pedonale sia gli stessi pedoni che attraversano;
- Pericolosità dell'intersezione tra via marco Emilio Lepido, via Umbro Lorenzini e via Alessandro Tassoni: si suggerisce di superare l'attuale assetto con una rotonda e conservando il sottopasso per una percorrenza ciclo – pedonale.

**Deduzioni**

Relativamente all'osservazione di interventi per la sicurezza in alcuni ambiti specifici si segnala la coerenza con il PGTU e al contempo che le priorità di attuazione saranno definiti a scala urbana nel rispetto del PSSU e dei suoi successivi aggiornamenti. L'osservazione quindi è da intendersi accolta senza modifiche al testo adottato.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 262**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Incoerenza della segnaletica degli svincoli dell'autostrada in località Pioppa relativi alle connessioni con la Tangenziale, si propone di fare puntuale verifica delle segnaletiche presenti per renderle più efficaci circa la possibilità di immettersi nel sistema Tangenziale di Bologna. Oggi la segnaletica è carente e non indirizza in maniera chiara e corretta gli automobilisti.

**Deduzioni**

Argomenti da trattare in sede di progetto sulle localizzazioni specifiche. L'osservazione viene rimandata ad approfondimenti successivi (piani particolareggiati).

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 263**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Risoluzione dell'annosa criticità per il mancato completamento del sottopasso di via del Vivaio che attualmente non riguarda con apposito sottopasso la seconda linea ferroviaria in direzione nord, così come era previsto dal progetto originale. Si chiede di aprire il tavolo con Aeroporto ed RFI, ed eventualmente altri soggetti preposti, per poter reperire le risorse necessarie al completamento dell'opera, strategica per quel comprensorio.

**Deduzioni**

La connessione tra via del Vivaio e via di Mezzo è un progetto in carico ad Aeroporto di Bologna S.p.A. che ne sta avviando l'attuazione.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 264**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Criticità della viabilità:

- 1) Risoluzione dei problemi connessi con le strade a fondo cieco de La Birra attraverso un raccordo di via Magellano con via della Berleta con un nuovo tratto stradale;
- 2) Risoluzione dei problemi connessi alle strade a fondo cieco a sud di via Marco Emilio Lepido attraverso il loro sbocco sull'area di parcheggio del cimitero.

**Deduzioni**

- 1) Il problema è all'attenzione ma è di eccessivo dettaglio, rispetto all'impostazione del PGTU, per costituire oggetto di modifica della relazione generale.
- 2) Il tema delle strade a fondo cieco connesse a via Marco Emilio Lepido può trovare una soluzione per quanto riguarda via Palladio nell'ambito del progetto della Linea Rossa tranviaria.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 265**

Protocollo Generale N. 51871/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Verificare, in previsione del nuovo accesso al Kiss & Ride della stazione ad Alta Velocità e del completamento del primo tratto dell'asse Nord-Sud, una riorganizzazione dei sensi di marcia delle vie perpendicolari alla via Carracci.

**Deduzioni**

Argomenti da trattare in sede di progetto sulle localizzazioni specifiche.  
Possibili modifiche ai sensi di marcia delle vie perpendicolari a via de' Carracci saranno valutate e valutabili nell'ambito del progetto della Linea Rossa tranviaria.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 266**

Protocollo Generale N. 51871/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Inserimento degli interventi d Via della Volta, illuminazione e senso unico - inversione senso di marcia delle vie Zanichelli e Pesci.

**Deduzioni**

Relativamente al tema dei sensi unici nelle vie Zanichelli e Pesci è in corso la progettazione per l'attuazione dell'intervento.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 267**

Protocollo Generale N. 51871/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Studiare come risolvere i problemi inerenti l'uscita sulla via dell'Arcoveggio dal segue numerazione 54-54/7 dovuti all'alta velocità, mancanza di attraversamento pedonale, minuscole dimensioni del marciapiede sull'asse principale della via, interruzione della ciclabile.

**Deduzioni**

Relativamente al tema di via dell'Arcoveggio si concorda con la criticità ma la soluzione è possibile solo attraverso la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale autonomo affiancato alla sede stradale con nuovi sottopassi ai rilevati ferroviari.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 268**

Protocollo Generale N. 51871/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Mitigazione velocità, in attesa di una zona 30, in via delle Fonti.

**Deduzioni**

Il problema è all'attenzione ma è di eccessivo dettaglio, rispetto all'impostazione del PGTU, per costituire oggetto di modifica della relazione generale. Si rimanda ad approfondimento successivo.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 269**

Protocollo Generale N. 51871/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Creazione sensi unici in via Zanardi alla Noce nella zona del Caseggiato Acer verso il Giardino Zecchi.

**Deduzioni**

Il problema è all'attenzione ma è di eccessivo dettaglio, rispetto all'impostazione del PGTU, per costituire oggetto di modifica della relazione generale. Si rimanda ad approfondimento successivo.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 270**

Protocollo Generale N. 51871/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si chiede di studiare la possibile inversione del senso di marcia di via Passerotti da Corticella a Saliceto.

**Deduzioni**

Il problema è all'attenzione ma è di eccessivo dettaglio, rispetto all'impostazione del PGTU, per costituire oggetto di modifica della relazione generale. Si rimanda ad approfondimento successivo.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 271**

Protocollo Generale N. 92292/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede che via San Felice (primo tratto), via Riva Reno e le strade attorno al Palasport siano protette dalla ZTL, come già previsto da tempo e attuabile con le telecamere già installate.

**Deduzioni**

L'intervento è compatibile con il PGTU in corso di approvazione.

Il PGTU non esclude la possibilità di ampliare la ZTL attuale secondo le indicazioni fornite ma demanda la valutazione delle modalità ai piani particolareggiati attuativi che saranno redatti a seguito dell'approvazione del piano e in stretto coordinamento con le progettualità in corso, in particolare il progetto Tram.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 272**

Protocollo Generale N. 92292/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede che l'area pedonale di via del Pratello non sia trasformata in ZTL e mantenga la propria regolamentazione, tesa a valorizzare e a tutelare la precedenza dei pedoni e la vivibilità dell'area, con l'aggiunta di telecamere per presidiare i varchi. E' importante questa operazione di tutela per eliminare la sosta abusiva o l'ingresso di non autorizzati che usano il Pratello come scorciatoia per il centro.

**Deduzioni**

La protezione del Pratello con telecamere impone l'omologazione dell'area con la ZTL San Francesco e pertanto l'area dovrà necessariamente diventare una ZTL.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 273**

Protocollo Generale N. 92292/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Sebbene sia previsto di ampliare il numero di Zone 30 in ambito cittadino, si rende necessario prevedere anche forme di maggior controllo del rispetto dei limiti di velocità; per il tratto tra Via Azzo Gardino e Marconi, come richiesto dai cittadini al Quartiere, si può avviare un processo di raccordo e miglioramento in direzione della ciclo-pedonalizzazione.

**Deduzioni**

Si ritiene il contributo offerto utile ed in linea generale coerente con le strategie sulla pedonalità individuate dal PUMS e PGTU: si evidenzia che è in corso da anni un lavoro a garanzia della continuità e sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili.

Per quanto riguarda la continuità degli itinerari ciclabili, in un ambito come via Azzo Gardino si concorda che una soluzione possibile è il ricorso alla ciclabilità diffusa con l'uso di aree pedonali e/o di doppio senso ciclabile.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 274**

Protocollo Generale N. 92292/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Per incentivare la mobilità sostenibile è utile dare finalmente continuità alle aree pedonali attualmente esistenti all'inizio e alla fine di via Azzo Gardino (il tratto dove c'è l'Università e il tratto dove ci sono la Cineteca e il Mercato ritrovato), superando l'attuale frattura, spezzettamento e disomogeneità di regolamentazione, che oggi riduce i livelli di sicurezza e comfort per i pedoni e impedisce una lettura unitaria dello spazio pubblico di via Azzo Gardino. Inoltre, servirebbe a risolvere un evidente e sostanziale problema di continuità dei percorsi ciclabili in quell'area.

**Deduzioni**

Si ritiene il contributo offerto utile ed in linea generale coerente con le strategie sulla pedonalità individuate dal PUMS e PGTU: si evidenzia che è in corso da anni un lavoro a garanzia della continuità e sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili.

Per quanto riguarda la continuità degli itinerari ciclabili, in un ambito come via Azzo Gardino si concorda che una soluzione possibile è il ricorso alla ciclabilità diffusa con l'uso di aree pedonali e/o di doppio senso ciclabile.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso****OSSERVAZIONE N° 275**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

In analogia a quanto già realizzato in altre zone del Quartiere, si richiede l'istituzione del regime "Zona 30" sulle seguenti zone residenziali del Quartiere:

- a) Via Smeraldo, Verde, Turchese e strade limitrofe;
- b) San Donnino (vie Kharkov, Zagabria, Francoforte, Valparaiso, Machiavelli, Goldoni e Vico);
- c) Via Venturoli e strade limitrofe;
- d) zona ricompresa tra Via Pezzana e via Zago;
- e) Vie Serena, Caduti della Via Fani e Zacconi;
- f) Vie del Parco, Spartaco, Castelmerlo e strade limitrofe;
- g) Vie Giambologna, Santa Rita, Verrocchio e strade limitrofe;
- h) Scandellara;
- i) Estensione della zona 30 Cirenaica alle vie: Barontini, Sabatucci, Gastone Rossi, Bentivogli, Scipione Dal Ferro, Ceneri, per l'intero tratto; Paolo Fabbri estensione nel tratto compreso tra le intersezioni con le vie Gastone Rossi e Barontini; Palmieri estensione nei tratti compresi tra le intersezioni con le vie Bentivogli e Libia e con le vie Libia e Scipione dal Ferro; Musolesi, Sante Vincenzi, Masia estensione nel tratto compreso tra le intersezioni con le vie Bentivogli e Libia; Libia nel tratto compreso tra via Masia e via Sabatucci.

**Deduzioni**

Relativamente all'osservazione di estensione delle zone 30 in alcuni ambiti specifici si segnala la coerenza con il PGTU e al contempo che le priorità di attuazione di zone 30 saranno definiti a scala urbana in una fase successiva. L'osservazione quindi è da intendersi accolta senza modifiche al testo del PGTU.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 276**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Nelle corsie preferenziali di Via San Donato, Via Massarenti e Via Berlinguer, consentire la circolazione di ciclomotori e motocicli.

**Deduzioni**

Per il passaggio nelle corsie preferenziali di ciclomotori e motocicli non sono previste aperture.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 277**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Per quanto riguarda il tema della “Classificazione strade”, si chiede l’estensione della zona di “Centro abitato” anche alle Vie Cadriano e Calamosco.

**Deduzioni**

Non appare sufficiente il numero di edifici previsto dal CdS per definire diversamente i limiti del centro abitato di Bologna. Fermo restando che la delimitazione di centro abitato può essere attuata a seguito di modifiche del territorio a prescindere dal PGTU, non è al momento possibile variare la delimitazione del centro abitato.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 278**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si chiede di realizzare i seguenti interventi di miglioramento della sicurezza stradale e di moderazione del traffico:

- interventi di riduzione della velocità degli autoveicoli e tutela dell'utenza debole in prossimità dei centri abitati in Via Calamosco e Via Cadriano; realizzazione di interventi per assicurare il rispetto del senso vietato di Via Cadriano nel tratto che parte dall'incrocio con Via del Gomito, in direzione di Viale Europa (O.d.G. Consiglio del Quartiere San Donato n. 9/2015, PG n. 49466/2015, approvato all'unanimità nella seduta del 26 febbraio 2015);
- rotonda all'incrocio tra Via Cadriano e Via del Gomito;
- mettere in sicurezza le immissioni di Via Turchese e Via della Rampa su Via Verde, garantendo adeguata visibilità.

**Deduzioni**

Relativamente all'osservazione di interventi per la sicurezza in alcuni ambiti specifici si segnala la coerenza con il PGTU e al contempo che le priorità di attuazione saranno definiti a scala urbana nel rispetto del PSSU e dei suoi successivi aggiornamenti. L'osservazione quindi è da intendersi accolta senza modifiche al testo del PGTU.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 279**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si chiede di realizzare i seguenti interventi di miglioramento della sicurezza stradale e di moderazione del traffico:

- rotonda all'incrocio tra Via Azzurra e Via Venturoli;
- mettere in sicurezza l'intersezione tra Via San Donato e Via della Campagna.

**Deduzioni**

Si segnala che è in corso di progettazione una sistemazione dell'incrocio Azzurra-Venturoli e dell'incrocio S.Donato-Campagna.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 280**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si chiede di realizzare i seguenti interventi di miglioramento della sicurezza stradale e di moderazione del traffico:  
- rotonda all'incrocio tra le Vie Mattei, Martelli e Bassa dei Sassi;  
- rotonda all'incrocio tra le Vie San Donato e Pirandello.

**Deduzioni**

Si segnala che le rotonde Mattei-Martelli e Pirandello S.Donato sono previste nel progetto "Passante di Mezzo".

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 281**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

In Quartiere rendere zona 30 tutta la parte a nord di Via Murri: Via Malvolta, Romagnoli, Fragole, creare strumenti come golfi, dossi per limitare la velocità e rendere più sicuri i percorsi pedonali, anche considerando la vicinanza del mercato e della scuola.

**Deduzioni**

Relativamente all'osservazione di estensione delle zone 30 in alcuni ambiti specifici si segnala la coerenza con il PGTU e al contempo che le priorità di attuazione di zone 30 saranno definiti a scala urbana in una fase successiva. L'osservazione quindi è da intendersi accolta senza modifiche al testo adottato.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 282**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede di completare l'originario progetto di ciclo-pedonalizzazione della "Zona Universitaria", ossia estendere la "zona U" anche al tratto oggi aperto al traffico di Via Zamboni e Via Petroni, con conseguente progressiva estensione delle limitazioni al traffico.

**Deduzioni**

Si ritiene possibile una progressiva estensione della ZTL Università nell'ambito della validità del Piano, così da arrivare a una maggiore omogeneità di regolamentazione per l'intera zona universitaria e assicurare una viabilità di uscita dal centro storico per i residenti della zona.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Par. 4.5.1.2:

Si ritiene possibile una progressiva estensione della ZTL Università nell'ambito della validità del Piano, così da arrivare a una maggiore omogeneità di regolamentazione per l'intera zona universitaria e assicurare una viabilità di uscita dal centro storico per i residenti della zona.

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 283**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede di installare segnaletica che evidenzi come raggiungere i Giardini Margherita. Migliorare la condizione dell'asfaltato degli ingressi principali dei Giardini Margherita, compreso a Porta Castiglione lo stato del manto stradale delle ciclabili in entrata ed in uscita, ed il parcheggio antistante, liberare l'area più vicina al cancello dalle auto, risistemare riqualificandola la piazzetta centrale del piazzale di piazza di Porta Castiglione. A Porta Santo Stefano allargare l'attraversamento ciclabile e pedonale separando i due tipi di utenza, nei periodi di bella stagione l'afflusso di persone è molto numeroso e lo spazio attuale insufficiente per permettere l'attraversamento in situazioni di sicurezza e non conflittuali. Provvedere sull'impraticabilità che si verifica in caso di pioggia per il formarsi di ristagni di acqua.

**Deduzioni**

Si tratta di tematiche di carattere manutentivo non recepibili nel PGTU.

Accoglimento

Non pertinente

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 284**

Protocollo Generale N. 110248/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Durante i fine settimana la mobilità nel centro di Bologna è ridotta a causa dei T-days e dalla recente pedonalizzazione di Piazza Aldrovandi: ciò ha creato seri problemi nell'erogazione del servizio taxi. A tal proposito sarebbe utile mettere a disposizione dei cittadini oltre alle navette T1 e T2 un'offerta di servizio taxi, attraverso la possibilità di raggiungere il posteggio di Piazza Re Enzo concedendo l'attraversamento di via dell'Archiginnasio.

Sarebbe opportuno concedere il passaggio all'interno dei T-days dalle ore 22 alle ore 7, tra il sabato e la domenica, rendendo il servizio taxi rapido, efficiente e maggiormente economico.

**Deduzioni**

Si ritiene che tale provvedimento non sia compatibile con i T-days. Durante i T-days sono state individuate delle Aree taxi alternative a piazza Maggiore facilmente raggiungibili; si conferma il divieto di transito dei Taxi attualmente vigente in via dell'Archiginnasio.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 285**

Protocollo Generale N. 112589/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Durante i fine settimana la mobilità nel centro di Bologna è ridotta a causa dei T-days e ulteriormente penalizzata della recente pedonalizzazione di Piazza Aldrovandi, che ha creato seri problemi nell'erogazione del servizio taxi nei fine settimana nella cuore di Bologna, il tutto in contrasto con gli stessi obiettivi dell'PGTU 2018 di rendere funzionale il trasporto pubblico, per poter intercettare il cambio di abitudini negli spostamenti delle persone. A tal proposito sarebbe utile mettere a disposizione dei cittadini oltre alle navette T1 e T2 un'offerta di servizio taxi che possa essere analogamente efficiente, attraverso la possibilità di raggiungere il posteggio di Piazza Re Enzo, ad alta visibilità, concedendo l'attraversamento di via dell'Archiginnasio. Occorre segnalare che spesso durante i T-days cittadini e turisti si attestano al posteggio di Piazza Re Enzo ad attendere un taxi che però non può raggiungerli. Sarebbe altresì opportuno concedere il passaggio all'interno dei T-days in orari in cui la zona non sia realmente utilizzata dai cittadini per gli scopi previsti: il tempo libero, la socialità, la frequentazione degli spazi culturali e commerciali, ovvero dalle ore 22.00 alle ore 07.00 tra il sabato e la domenica, rendendo il servizio taxi, rapido, efficiente e maggiormente economico.

**Deduzioni**

Si ritiene che tale provvedimento non sia compatibile con i T-days. Durante i T-days sono state individuate delle Aree taxi alternative a Piazza Maggiore facilmente raggiungibili; si conferma il divieto di transito dei Taxi attualmente vigente in via dell'Archiginnasio.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 286**

Protocollo Generale N. 112288/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Al fine di migliorare la qualità dell'aria e di tutelare della salute dei cittadini, deve essere totalmente vietata la circolazione dei motoveicoli con alimentazione a miscela, in particolare i cosiddetti "motorini a due tempi", in quanto molto inquinanti. Infatti, l'olio incombusto viene diffuso come aerosol nell'aria e il particolato generato rimane sospeso nell'aria per lungo tempo, rendendo l'aria stessa irrespirabile. L'aria inquinata da tali mezzi provoca malattie dell'apparato respiratorio, peggiora le sindromi asmatiche e le bronco-pneumopatie croniche ostruttive (BPCO) e mette a rischio i cittadini affetti da patologie cardio-circolatorie, contribuendo all'aumento della spesa sanitaria regionale. Il motivo principale di tale super-inquinamento è il tipo di combustibile utilizzato da questi mezzi (Vespe, Ciao, Ape Car e tanti altri), ossia la miscela benzina/olio, micidiale composto che contribuisce ad innalzare notevolmente i COV soprattutto a causa dell'olio incombusto. Questi mezzi sono tutti classificati pre-euro, euro 0 o euro 1 e solo i mezzi più recenti raggiungono al massimo le caratteristiche dell'euro 2. Secondo le attuali normative sono pertanto estremamente inquinanti, tuttavia non vengono monitorati dai sistemi di controllo elettronico poiché non dotati di targa, ma solo del "targhino" che identifica solo il proprietario e non il mezzo, pertanto circolano ovunque, anche nelle aree a traffico limitato e addirittura nelle aree pedonali. Si richiede pertanto la drastica riduzione dei mezzi a due tempi nell'area metropolitana di Bologna.

**Deduzioni**

Relativamente alla regolamentazione della circolazione dei motoveicoli nel Comune di Bologna si rimanda alla risposta all'osservazione n. 324.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 287**

Protocollo Generale N. 112663/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Le imprese rappresentate dalla CNA di Bologna che accedono alle diverse aree per svolgere servizi a richiesta del cittadino si trovano nell'impossibilità di svolgere coerentemente il loro lavoro dovendo rispondere a norme di accesso differenti per ogni area su individuata sia per orari di accesso che per diritto di accesso. Chiediamo che sia attuata una radicale semplificazione e standardizzazione delle norme di accesso individuando aree compatte di tutela e chiare ed uniformi ambiti di accesso alle diverse zone, consentendo una programmazione dei servizi che sia sostenibile per le imprese e non aumenti il rischio di sanzioni.

**Deduzioni**

Il Piano prevede la sostanziale revisione di tutti i permessi. Non è accoglibile, in un quadro di crescente uniformità e coerenza delle norme, la richiesta di non aumentare il rischio di sanzioni

In tema di distribuzione urbana delle Merci, il PGTU rimanda direttamente al Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS), che costituisce elaborato specifico del PUMS. L'osservazione proposta non è in linea con il PULS in quanto si prevedono limitazioni di accesso ai veicoli merci differenziate in funzione delle diverse tipologie di ZTL, con restrizioni crescenti in funzione della classe ambientale e di orario, mirando alla totale decarbonizzazione dei veicoli all'interno della ZTL al 2030.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 288**

Protocollo Generale N. 112528/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Durante i fine settimana la mobilità nel centro di Bologna è ridotta a causa dei T-days e dalla recente pedonalizzazione di Piazza Aldrovandi: ciò ha creato seri problemi nell'erogazione del servizio taxi. A tal proposito sarebbe utile mettere a disposizione dei cittadini oltre alle navette T1 e T2 un'offerta di servizio taxi, attraverso la possibilità di raggiungere il posteggio di Piazza Re Enzo concedendo l'attraversamento di via dell'Archiginnasio.  
Sarebbe opportuno concedere il passaggio all'interno dei T-days dalle ore 22 alle ore 7, tra il sabato e la domenica, rendendo il servizio taxi rapido, efficiente e maggiormente economico.

**Deduzioni**

Si ritiene che tale provvedimento non sia compatibile con i T-days. Durante i Tdays sono state individuate delle Aree taxi alternative a piazza Maggiore facilmente raggiungibili; si conferma il divieto di transito dei Taxi attualmente vigente in via dell'Archiginnasio.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 289**

Protocollo Generale N. 112791/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Durante i fine settimana la mobilità nel centro di Bologna è ridotta a causa dei T-days e dalla recente pedonalizzazione di Piazza Aldrovandi: ciò ha creato seri problemi nell'erogazione del servizio taxi. A tal proposito sarebbe utile mettere a disposizione dei cittadini oltre alle navette T1 e T2 un'offerta di servizio taxi, attraverso la possibilità di raggiungere il posteggio di Piazza Re Enzo concedendo l'attraversamento di via dell'Archiginnasio.  
Sarebbe opportuno concedere il passaggio all'interno dei T-days dalle ore 22 alle ore 7, tra il sabato e la domenica, rendendo il servizio taxi rapido, efficiente e maggiormente economico.

**Deduzioni**

Si ritiene che tale provvedimento non sia compatibile con i T-days.  
Durante i T-days sono state individuate delle Aree taxi alternative a piazza Maggiore facilmente raggiungibili; si conferma il divieto di transito dei Taxi attualmente vigente in via dell'Archiginnasio.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 290**

Protocollo Generale N. 408808/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riordino e armonizzazione del quadro di provvedimenti sul centro storico di Bologna, in quanto le diverse regolamentazioni generano problemi di accessibilità e confusione.

**Deduzioni**

L'Amministrazione conferma la disponibilità a valutare i provvedimenti al fine della loro semplificazione purché questi non pregiudichino gli obiettivi dell'intervento.

Accoglimento

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 291**

Protocollo Generale N. 408808/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre restringere l'accesso alle Ztl speciali, cominciando a limitare il passaggio di moto (esclusi residenti), di auto ibride anche dei residenti del Comune, limitando le fasce orarie di carico/scarico, ecc.

**Deduzioni**

Per quanto riguarda le moto già adesso nelle ZTL speciali possono entrare solo quelle dei residenti e nel progetto della ZTL ambientale è prevista l'estensione della differenziazione ecologica e, in modo progressivo, dei requisiti funzionali per l'accesso alla ZTLA anche per i veicoli motorizzati a due ruote. Per le auto viene confermato quanto previsto dalla delibera consigliare (PG. N. 178386/2019) relativa all'attuazione della ZTLA.

Per quanto riguarda gli orari del carico e scarico già adesso questi sono organizzati nelle ZTL speciali per fasce orarie e si conferma che nel PGTU si lavorerà per ulteriori regolamentazioni al fine di limitare l'accesso negli orari di maggiore criticità.

Accoglimento

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 292**

Protocollo Generale N. 111859/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Dovrebbe essere totalmente interdetta nella città metropolitana nel suo complesso la circolazione dei veicoli con alimentazione a miscela, cd. mezzi a due tempi. L'olio incombusto, che viene diffuso nell'aria al passaggio di detti mezzi, è causa di molteplici malattie cardiovascolari e respiratorie, e ha un potenziale inquinante estremamente elevato. Detti mezzi per la maggior parte pre-euro, euro 0 o euro 1 ovvero, solo per i mezzi di nuovissima produzione, al massimo euro 2, non vengono monitorati dai sistemi di controllo elettronico (colpa del targhino che non identifica il mezzo ma solo il proprietario) e dunque circolano con la massima libertà troppo spesso anche nelle zone pedonali.

Si chiede pertanto che la limitazione di detti mezzi sia drasticamente ridotta a partire da rigorose limitazioni e divieti, sia per quanto riguarda la produzione, la vendita (tuttora libera e senza controlli) e la commercializzazione di usato e nuovo, sia per quanto riguarda la circolazione.

**Deduzioni**

Si condividono gli obiettivi, ma l'attuazione relativamente alla circolazione, non avverrà nello scenario immediato. Più in generale, relativamente al Comune di Bologna, si rimanda alla risposta all'osservazione n. 324.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 293**

Protocollo Generale N. 111859/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si suggerisce che tutti i mezzi a due tempi esistenti nella città metropolitana siano sottoposti a censimento, 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).

**Deduzioni**

La richiesta è in linea con gli obiettivi del PGTU, ma al momento la realizzazione risulta complessa a livello attuativo. La proposta sarà oggetto di approfondimenti anche sulla base delle evoluzioni a livello tecnologico.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 294**

Protocollo Generale N. 408808/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

I T-days sono una soluzione parziale, serve sostituire con 3 aree pedonali H24: a)quadrante Rizzoli, D'Azeglio, Farini, Castiglione; b)le aree di Riva Reno, Azzo Gardino, Galliera; c) Zona Universitaria.

**Deduzioni**

Il PGTU conferma i T-days, rimandando le modalità attuative anche allo sviluppo progettuale della rete tranviaria, da cui dipenderà anche l'evoluzione di nuove aree pedonalizzate all'interno del centro storico.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 295**

Protocollo Generale N. 110466/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riguardo alle aree pedonali diurne, si chiede di specificare in sede di Piano quali siano le zone potenzialmente interessate da questo tipo di regolamentazione e se quest'ultima potrà riguardare l'area T-days.

**Deduzioni**

Le Aree Pedonali diurne sono una delle possibili opzioni prefigurate dal Piano, il cui elenco sarà definito in sede di piani particolareggiati.

Quanto ai T-days si conferma la validità del provvedimento, tenendo conto dell'evoluzione della rete tranviaria.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 296**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Recepire il target di almeno il 20% del centro storico regolamentato entro il 2020 come area pedonale, ai sensi del PAIR, con un elenco/cronoprogramma delle zone da pedonalizzare.

**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% al 2030 (cfr tabella 0-3 sezione "Attuazione" PUMS).

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Par. 4.5.1.1: "Nell'ambito degli obiettivi del PUMS, le aree pedonali saranno progressivamente estese".

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 297**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Sostituire la categoria "area pedonale integrale non controllata" con "area pedonale integrale chiusa fisicamente" prevedendo, in mancanza di telecontrollo, la chiusura fisica dei varchi.

**Deduzioni**

Si conferma che la proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS e PGTU secondo il principio di qualità dello spazio pubblico. La proposta viene recepita attuando le seguenti modifiche al par. 4.5.1.1

- sostituzione di "area pedonale non controllata (con almeno un varco di accesso chiuso fisicamente)" con "area pedonale integrale chiusa fisicamente";
- sostituzione del termine "controllata" con "telecontrollata".

Accoglimento

Accolta

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.5.1.1: "L'area pedonale è un'area urbana all'interno della quale viene vietata la circolazione dei mezzi, sia pubblici che privati, consentendo la fruizione, ai sensi dell'Art. 3 comma 4 del Codice della Strada, ai soli pedoni, biciclette, ai veicoli in servizio di emergenza e, con possibili restrizioni, ai veicoli autorizzati e ai veicoli utilizzati da disabili. Si tratta quindi di una zona, per vocazione e caratteristiche, a quasi esclusivo uso pedonale e ciclabile. Le aree pedonali possono essere distinte in 2 categorie :

- area pedonale integrale chiusa fisicamente;
- area pedonale integrale telecontrollata."

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 298**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Per la categoria “area pedonale diurna”, si richiede di escludere la possibilità di sosta veicolare, anche di notte, all’interno delle aree pedonali di particolare pregio storico-architettonico.

**Deduzioni**

La misura proposta verrà limitata solo ad alcuni casi; è comunque in linea con gli obiettivi del presente PGTU, pertanto per l’attuazione si demanda a progetti specifici sia in termini di organizzazione dello spazio che autorizzativi.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 299**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Confermare i T-days nell'attuale modello confermando l'attuale regolamentazione e pianificando altrove il passaggio delle linee tranviarie.

**Deduzioni**

Si conferma l'attuale regolamentazione che andrà valutata anche sulla base dei risultati dello studio di fattibilità della Linea Rossa del Tram.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 300**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

- Prevedere via delle Moline come area pedonale integrale, sostituendo i fittoni con telecontrollo;
- Confermare in via Pratello e strade laterali l'attuale regolamentazione, sostituendo i fittoni con telecamere, senza inclusione in ZTL San Francesco, oppure in subordine, regolamentare come "zona residenziale" con limite 10 Km/h e precedenza a pedoni/ciclisti.

**Deduzioni**

Si conferma l'intenzione di controllare con telecamere, sostituendo gli attuali dissuasori mobili, in via Moline e nel Pratello.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 301**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Introdurre area pedonale telecontrollata in via Castellaccio e Azzo Gardino/via del Rondone per dare continuità pedonale/ciclabile all'asse della manifattura delle arti.

**Deduzioni**

La proposta di estensione dell'area pedonale all'ulteriore tratto di via Azzo Gardino indicato, che risulta coerente con la strategia del PGTU e con l'assetto del distretto della Manifattura delle arti, sarà approfondita a fini attuativi in sede di piano particolareggiato. L'osservazione quindi è da intendersi accolta senza modifiche al testo del PGTU.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 302**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Prevedere la creazione di nuove aree pedonali in centro storico, in particolare nelle piazze ancora aperte al traffico/parcheggio, sia nei quartieri esterni, creando nuove centralità, proponendo nel piano un ventaglio delle strade/piazze su cui sviluppare progetti di riqualificazione entro il 2020 e il 2025.

**Deduzioni**

L'osservazione è in linea con quanto previsto dal PGTU. Per la definizione delle aree si rimanda a specifici piani particolareggiati.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 303**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Prevedere isole pedonali nelle strade attorno alle aree scolastiche, con chiusura al traffico privato permanente, oppure sperimentalmente negli orari di entrata/uscita.

**Deduzioni**

Si ritiene il contributo offerto utile ed in linea generale coerente con le strategie sulla pedonalità individuate dal PUMS e PGTU: la misura proposta non può però essere attuata in modo generalizzato, prescindendo da una valutazione del contesto in cui i vari plessi scolastici sono localizzati.

In relazione alla proposta e all'evoluzione normativa nazionale attualmente in discussione, viene aggiunto un paragrafo nel PGTU relativo "Tutela aree scolastiche". Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 7.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 304**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Proponiamo e chiediamo la ciclo-pedonalizzazione di via Castellaccio e del settore 3 di via Azzo Gardino (cioè il tratto compreso tra via Castellaccio e via del Rondone, quest'ultima esclusa), con controllo elettronico degli accessi e applicazione delle stesse regole già sperimentate positivamente nel settore 4 fin dal 2015 (area pedonale, salvo residenti, etc.), con totale mantenimento dei posti auto di Via Castellaccio e massima salvaguardia possibile anche dei parcheggi per residenti di Via Azzo Gardino.

Proponiamo, inoltre, l'introduzione di un breve doppio senso di marcia nel tratto iniziale di via Azzo Gardino che permette l'accesso e l'uscita dal parcheggio del supermercato PAM e un "torna indietro/via di fuga" per i veicoli non autorizzati a passare sotto la telecamera ZTL/Sirio di via Marconi e quella a protezione della nuova area pedonale all'inizio di via Castellaccio.

**Deduzioni**

La proposta dovrà essere approfondita in ambito di piano particolareggiato. Si precisa comunque che nel CdS nonché nel PGTU non esiste la definizione di ciclopedonalizzazione ma solo di ZTL e Aree Pedonali. La soluzione che potrebbe pertanto essere adottata in questo caso è una ZTL speciale oppure un'area pedonale telecontrollata in analogia con il tratto di via Azzo Gardino in prossimità della Cineteca. L'osservazione quindi è da intendersi accolta senza modifiche al testo del PGTU.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 305**

Protocollo Generale N. 112391/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Proponiamo e chiediamo di ritenere questo provvedimento necessario per ridurre il traffico, tutelare la qualità dell'aria e della vita di chi abita e lavora in questa parte del centro storico, coerente con gli obiettivi del PUMS e del PGTU e attuativo del PAIR 2020, e pertanto di modificare a pag. 49 la frase iniziale, nel senso: "Il presente Piano conferma anzitutto la zona a traffico limitato del centro storico (anche richiamandosi alle previsioni del precedente PGTU 2007 volte al suo miglioramento e perfezionamento), come strumento ..."

**Deduzioni**

Il PGTU non esclude la possibilità di ampliare la ZTL "attuale", base di partenza per qualsiasi considerazione. Si veda anche la risposta all'osservazione 328.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 306**

Protocollo Generale N. 112391/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Proponiamo e chiediamo di ritenere questo provvedimento necessario per ridurre il traffico, tutelare la qualità dell'aria e della vita di chi abita e lavora in questa parte del centro storico, coerente con gli obiettivi del PUMS e del PGTU e attuativo del PAIR 2020, e pertanto di aggiungere a pag. 50, dopo il secondo paragrafo, il seguente: "Il Piano, per quanto riguarda in specifico la ZTL Centro storico, ne prevede l'ampliamento progressivo fino al 100% del centro storico, 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 e occupazione di spazio pubblico di pregio, a partire dalla estensione alla zona di via San Felice, via della Grada, via Riva Reno e le vie limitrofe al Palasport, come già previsto dal PGTU 2007".

**Deduzioni**

Il PGTU non esclude la possibilità di ampliare la ZTL attuale secondo le indicazioni fornite ma demanda la valutazione delle modalità ai piani particolareggiati attuativi che saranno redatti a seguito dell'approvazione del piano e in stretto coordinamento con le progettualità in corso, in particolare il progetto Tram. Si veda anche la risposta all'osservazione 328.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 307**

Protocollo Generale N. 112391/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Proponiamo e chiediamo di ritenere questo provvedimento necessario per ridurre il traffico, tutelare la qualità dell'aria e della vita di chi abita e lavora in questa parte del centro storico, coerente con gli obiettivi del PUMS e del PGTU e attuativo del PAIR 2020, e pertanto di aggiungere a pag. 50, ultimo paragrafo, tra i principali provvedimenti caratterizzanti la ZTLA, la seguente lettera:

“e) progressivo ampliamento della ZTL Centro storico al 100% del centro storico.

**Deduzioni**

Il PGTU non esclude la possibilità di ampliare la ZTL attuale secondo le indicazioni fornite ma demanda la valutazione delle modalità ai piani particolareggiati attuativi che saranno redatti a seguito dell'approvazione del Piano e in stretto coordinamento con le progettualità in corso, in particolare il progetto Tram. Si veda anche la risposta all'osservazione 328.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 308**

Protocollo Generale N. 110466/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Nel merito delle ZTL notturne, l'Associazione osserva che l'istituzione può influire negativamente sull'accessibilità verso aree di offerta di servizi e popolate da attività economiche. Per tale ragione è contraria ad ampliamenti della ZTL.

**Deduzioni**

L'osservazione non è in linea con gli obiettivi del PUMS/PGTU.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 309**

Protocollo Generale N. 110466/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Con riferimento all'obiettivo di creare una ZTL ambientale andrà valutato l'impatto delle innovazioni tecnologiche nell'industria automotive e il ricambio del parco automezzi verso forme di maggiore sostenibilità ambientale. Un cambiamento di scenario con mezzi circolanti più ecologici rimetterebbe probabilmente in discussione un progetto di ZTL ambientale, che comunque necessita di una gradualità nella realizzazione e di un sistema di incentivi.

**Deduzioni**

Proposta non in linea con gli obiettivi del PUMS e del PGTU. Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 329.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 310**

Protocollo Generale N. 110466/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riteniamo che tra le eventuali limitazioni poste dalle ZTL vadano valutate con molta attenzione restrizioni per fasce orarie per i veicoli di consegna merci, al fine di non incidere negativamente sull'operatività delle imprese.

**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, tenendo conto che l'attuazione dovrà avvenire con gradualità e tramite sperimentazioni già a partire dal 2020, senza comunque pregiudicare gli obiettivi dell'intervento

Per quanto riguarda i permessi dei mezzi operativi rilasciati a pagamento e sulla base di criteri ambientali, una parte delle componenti richieste sono già introdotte da alcuni anni.

Accoglimento

**Accolta**

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.8

“Di seguito si riportano le regolazioni previste nel PULS per i soli orizzonti temporali 2020 e 2025, dove vengono sintetizzate le categorie veicolari ammesse e le eventuali fasce orarie di divieto, tenendo conto che l'attuazione dovrà avvenire con gradualità e tramite sperimentazioni già a partire dal 2020, senza comunque pregiudicare gli obiettivi dell'intervento.”

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 311**

Protocollo Generale N. 110466/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Sulle ZTL speciali, Confcommercio Ascom Bologna reputa importante semplificare il quadro di divieti di circolazione e, per questa ragione, ha espresso un parere negativo sulla Zona Università e sulla Zona San Francesco.

**Deduzioni**

L'Amministrazione conferma la disponibilità a valutare i provvedimenti nell'ottica di una loro semplificazione, purché non siano pregiudicati gli obiettivi dell'intervento.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 312**

Protocollo Generale N. 110466/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Nel merito della T, la considerazione positiva riguarda l'intenzione del Comune di procedere ad una riorganizzazione delle piazzole per agevolare le operazioni di carico e scarico, mentre è d'obbligo una valutazione negativa riguardo limitazioni di accesso alla T per i veicoli a due ruote.

Sui T-days l'Associazione ha più volte espresso un'ipotesi di modifica che immagina, per il sabato, un T-days nella fascia oraria dalle 15 alle 20, in modo da consentire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico nel corso della mattina e della sera.

**Deduzioni**

Per quanto riguarda l'area T, si rammenta che le modalità di regolamentazione dipenderanno dallo sviluppo del progetto del Tram, come la riorganizzazione del TPM urbano.

Quanto alla regolamentazione degli accessi dei motoveicoli si rimanda allo specifico paragrafo relativo alla ZTLA (par. 4.5.1.2) in cui si riporta l'estensione della differenziazione ecologica anche per tale categoria, mentre per l'accesso all'area "T" si conferma quanto contenuto al par. 4.5.1.2.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 313**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

E' necessario eliminare l'accesso dei bus turistici dentro la ZTL (Piazza Malpighi). Si può ipotizzare in una prima fase di eliminare il permesso per la ZTL e di mantenere l'accesso gratuito in autostazione e poi, in una seconda fase, di assicurare l'accesso gratuito nel futuro nuovo Terminal Fiera, mantenendo comunque la sosta a pagamento presso l'Autostazione.

**Deduzioni**

Si segnala che la misura già adottata che prevede il pagamento per l'accesso alla ZTL dei bus turistici ha ridotto notevolmente il numero di bus turistici nel centro storico, si monitorerà la situazione nei prossimi anni. Questa Amministrazione non esclude che in un futuro, a seguito dell'approvazione di un piano di accesso dei bus turistici alla città, possa essere eliminato l'accesso degli autobus turistici da Piazza Malpighi. Quanto alle regole di accesso al nuovo Terminal Fiera, pur condividendo lo spirito dell'osservazione, è prematuro definirne le modalità di accesso.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.3.2.1: "Non si esclude che in un futuro, a seguito dell'approvazione di un piano di accesso dei bus turistici alla città, possa essere eliminato l'accesso degli autobus turistici al centro storico, anche ma non esclusivamente tenendo conto della possibile realizzazione del nuovo Terminal Fiera nell'ambito della progettazione della rete tranviaria".

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 314**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Paragrafo 4.5.1.2, pag. 52, primo capoverso: 1) Riteniamo che sia da eliminare la seguente frase:  
"...contestualmente all'individuazione di un' adeguata dotazione di parcheggi per motocicli e ciclomotori in aree limitrofe alla T".

**Deduzioni**

Non si ritiene auspicabile l'interdizione del transito dei veicoli a due ruote nella T senza individuare delle aree di sosta alternative in quanto si ritiene che la modalità di accesso su due ruote, pur non rientrando tra le modalità di accesso più sostenibili, non possa e non debba essere eliminata.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 315**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Almeno per le tre strade dell'area "T", proponiamo e chiediamo, per quanto riguarda i giorni feriali, di introdurre in modo progressivo regole tese a mantenere esclusivamente il transito del trasporto pubblico di linea, delle biciclette e dei veicoli di soccorso/emergenza, con inibizione per fasi successive della circolazione di ciclomotori e motocicli, di auto elettriche e ibride, dei veicoli di car-sharing, del carico/scarico merci etc.. e intanto introdurre meccanismi di regolamentazione della circolazione e di telecontrollo che escludano il traffico di mero attraversamento e consentano solo l'accesso per effettiva origine o destinazione nella "T".

**Deduzioni**

Per quanto riguarda l'area T, si rammenta che le modalità di regolamentazione dipenderanno sia dallo sviluppo del progetto del Tram, sia, anche in precedenza, dalla riorganizzazione complessiva della ZTL e della T. Si veda anche la risposta all'osservazione n. 316.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 316**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Almeno per le tre strade dell'area "T", proponiamo e chiediamo, per quanto riguarda i giorni di sabato, domenica e festivi, di prevedere esplicitamente che siano confermati i T-days per offrire ai cittadini e turisti una grande piazza davvero pedonale. A quest'ultimo proposito è necessario eliminare dalla frase conclusiva del paragrafo, le parole: "ma essa potrà evolversi in funzione dell'implementazione della rete tranviaria urbana bolognese".

**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.

Accoglimento

Parzialmente accolta

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.5.1.2: "Considerato il successo del provvedimento "T-Days", questo viene ovviamente confermato nelle attuali modalità. L'eventuale evoluzione ed estensione potrà essere approfondita anche in relazione all'implementazione della rete tranviaria urbana bolognese, mantenendo comunque la vocazione di pedonalizzazione. Analogamente, anche la regolamentazione della "T" nei giorni feriali sarà soggetta all'evoluzione dello sviluppo della rete tranviaria e potrà essere in ogni caso oggetto di provvedimenti anche precedenti di limitazione del traffico."

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 317**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si prevede di estendere la Ztl progressivamente a tutto il centro storico.

**Deduzioni**

Il PGTU non esclude la possibilità di ampliare la ZTL attuale secondo le indicazioni fornite ma demanda la valutazione delle modalità ai piani particolareggiati attuativi che saranno redatti a seguito dell'approvazione del piano e in stretto coordinamento con le progettualità in corso, in particolare il progetto Tram. Si veda anche la risposta all'osservazione 328.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 318**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si prevede di ampliare gli orari di vigenza in una prima fase fino alle ore 24 e successivamente oltre, anche alla luce delle tante possibilità offerte dal trasporto pubblico serale/notturno.

**Deduzioni**

Si conferma che la proposta è in linea col PGTU secondo quanto riportato al par. 4.5.1.2: l'attuazione della richiesta dipenderà dall'assetto complessivo della ZTL e dalle risorse finanziarie a supporto del trasporto pubblico serale.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 319**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si prevede di revisionare i criteri di concessione dei permessi ZTL restringendo le condizioni legittimanti e riducendo gli autorizzati.

**Deduzioni**

Si rimanda all'osservazione n. 247.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 320**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si prevede di limitare l'accesso dei residenti solo alla rispettiva zona, con utilizzo del telecontrollo, affinché il permesso sia un diritto per rientrare a casa, non un privilegio di girare in centro.

**Deduzioni**

E' obiettivo del PGTU la riduzione dei flussi di traffico all'interno del centro storico. La strategia sarà attuata anzitutto con le politiche della sosta. In particolare si andrà in questa direzione attraverso l'eventuale sperimentazione di "Settori sartoriali" per i residenti (par. 4.6.1). Potrà essere valutata, con opportuni approfondimenti tecnici, anche la compartimentazione della ZTL tramite il telecontrollo degli accessi (assegnazione di varchi d'accesso in base alla localizzazione della residenza, della sede dell'attività economica, etc.). Si veda anche la risposta all'osservazione n. 328.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 321**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si prevede di introdurre misure per evitare il traffico di attraversamento del centro storico, tramite sensi unici e altri schemi circolari, corsie preferenziali, micropedonalizzazioni ecc.

**Deduzioni**

Nell'immediato si conferma l'attuale regolamentazione che andrà valutata anche sulla base dei risultati dello sviluppo della rete tranviaria.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 322**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Le regole di accesso alla ZTL dovranno basarsi anche sulle dimensioni dei veicoli.

**Deduzioni**

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.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 323**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si prevede di estendere la differenziazione ecologica anche alle moto, con l'esclusione progressiva dalla ZTL di Euro 0 entro il 2020, EURO 1 entro il 2021 ed EURO 2 entro il 2022, in parallelo con il meccanismo graduale già previsto per le auto.

**Deduzioni**

L'obiettivo della proposta è in linea con quanto contenuto nel PGTU nel par. 4.5.1.2. Tale intento dovrà essere introdotto in una riorganizzazione complessiva della ZTL, e allinearsi alle restrizioni dettate dal PAIR. Quanto ai tempi di attuazione si specifica che richiederà tempi più lunghi di quelli auspicati nell'osservazione. Più in generale si rimanda alla risposta all'osservazione n. 324.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 324**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Introdurre progressivamente anche per le moto i requisiti non solo ambientali ma anche funzionali per l'accesso ZTL, in particolare a pag. 50 aggiungendo alla lettera c) dopo la "estensione della differenziazione ecologica" le parole "e, in modo progressivo, dei requisiti funzionali di accesso".

**Deduzioni**

L'obiettivo della proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS/PGTU e se ne conferma l'attuazione con l'obiettivo di allinearsi alle restrizioni dettate dal PAIR.

La proposta è accolta con modifica del testo al par. 4.5.1.2. "Zone a traffico limitato: ZTLA, ZTL speciale e area "T"":  
c) Estensione della differenziazione ecologica e, in modo progressivo, dei requisiti funzionali per l'accesso alla ZTLA anche per i veicoli motorizzati a due ruote, attraverso successivo atto del Comune di Bologna conseguente ai necessari approfondimenti tecnici ed amministrativi.

Accoglimento

**Accolta**

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.5.1.2: "c) Estensione della differenziazione ecologica e, in modo progressivo, dei requisiti funzionali per l'accesso alla ZTLA anche ai veicoli motorizzati a due ruote, attraverso successivo atto del Comune di Bologna conseguente ai necessari approfondimenti tecnici ed amministrativi;"

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 325**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di prevedere il completamento dell'originario progetto di ciclo-pedonalizzazione della Zona Universitaria, ossia estendere la "Zona U", oltre il quadrante Belle Arti e Belmeloro, finora attuati, anche agli altri due quadranti ancora mancanti Zamboni/Petroni e Oberdan/Marsala, come già pianificato nel precedente PGTU 2007, con conseguente estensione a tali aree delle medesime limitazioni al traffico già vigenti nella parte esistente e installazione dei relativi varchi di telecontrollo secondo il progetto già elaborato, come tra l'altro richiesto da tempo dai comitati dei residenti anche per limitare gli impatti caotici del traffico veicolare e del parcheggio selvaggio causati dalla movida serale.

**Deduzioni**

Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 282.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 326**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Zona S. Francesco: in merito alla regolamentazione del Pratello, si rinvia a quanto scritto nella specifica e separata osservazione sulle aree pedonali.

**Deduzioni**

Si rimanda alla specifica osservazione.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 327**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di prevedere, dove non è possibile istituire apposite aree pedonali, almeno delle ZTL speciali nelle "strade scolastiche", cioè attorno alle aree dove si trovano scuole di ogni ordine e grado, con limitazione al traffico privato.

**Deduzioni**

La richiesta è nello spirito del PUMS e PGTU: in relazione alla proposta viene aggiunto un paragrafo nel PGTU relativo "Tutela aree scolastiche". Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 7.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 328**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di:

- 1) modificare a pag. 49 la frase iniziale “Il presente piano conferma anzitutto la zona a traffico limitato del Centro Storico (anche richiamandosi alle previsioni del precedente PGTU 2007, volte al suo miglioramento e perfezionamento), come strumento...”;
- 2) aggiungere, a pag. 50, dopo il secondo paragrafo, il seguente: “il piano, per quanto riguarda in specifico la ZTL centro storico ne prevede l’ampliamento progressivo fino al 100%, al fine di garantire omogeneità di regolamentazione degli accessi veicolari privati e di tutela del centro e dei suoi abitanti, a partire dall’estensione alla zona in Via San Felice, via della Grada, via Riva Reno e quelle limitrofe come già previsto dal PGTU 2007, nonché all’asse di via Irnerio-Mille, anche in relazione allo sviluppo della rete tranviaria”;
- 3) aggiungere a pag. 50 tra i principali provvedimenti caratterizzanti la ZTLA, la seguente lettera: “e) progressivo ampliamento della ZTL centro storico fino al 100%”;
- 4) adeguare di conseguenza la cartografia ove necessario.

**Deduzioni**

Il PGTU non esclude la possibilità di ampliare la ZTL attuale secondo le indicazioni fornite, tra l’altro coerenti con il PUMS ed il PAIR, ma demanda la valutazione delle modalità ai piani particolareggiati attuativi che saranno redatti a seguito dell’approvazione del Piano ed in stretto coordinamento con le progettualità in corso, in particolare il progetto Tram, nonché con la prevista riorganizzazione complessiva della ZTL.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.5.1.2: “f) Area territoriale interessata non inferiore a quella attuale con estensione progressiva al centro storico, anche in relazione alle norme sovraordinate di PAIR e PUMS, allo sviluppo della rete tranviaria e alla riorganizzazione complessiva della ZTL (nel cui ambito sarà valutata anche una possibile compartimentazione).”

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 329**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Chiediamo di chiarire espressamente nel piano che la "ZTLA" è una ZTL Ambientale, qualificandola pertanto esplicitamente come sia "congestion" che "pollution" area.

**Deduzioni**

Il contributo offerto rafforza il concetto di ZTLA rispetto agli aspetti di qualità urbana quale obiettivo principe del PUMS.

Da PUMS cap. 1.1.: “Nel Lungo Periodo, una quota significativa della riduzione obiettivo del 40% delle emissioni da traffico sarà sostenuta dall’evoluzione del parco veicolare elettrico che, secondo recenti studi può concorrere a garantire, anche negli scenari di crescita più cautelativi (medio e basso), una riduzione pari al 12% di emissioni. L’obiettivo di Lungo Periodo del PUMS pertanto può essere scomposto in una componente “da parco veicolare” per il 12% e una “da riduzione del traffico privato” per il restante 28%. 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” parte del PUMS mancante da inserire pag. 29.

Pertanto l’osservazione è accolta con integrazione nel testo al par. 4.5.1.2 “La ZTLA sarà l’evoluzione dell’attuale ZTL secondo la logica della congestion area e pollution area”.

Accoglimento

**Accolta**

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.5.1.2: “Il PGTU conferma la ZTL attuale e, su indicazione del PUMS, propone l’adozione di ulteriori azioni/modalità nella nuova ZTL Ambientale. La ZTL Ambientale sarà l’evoluzione dell’attuale ZTL secondo la logica della congestion area e pollution area pertanto con criteri di accesso necessariamente sia funzionali che ambientali”.

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 330**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

E' necessario chiarire le caratteristiche della "ZTLA" e differenziarle meglio dall' "Area Verde". La ZTLA, infatti, è chiamata a garantire una tutela rafforzata e complessiva al centro storico, in cui il problema non è solo l'inquinamento e il rumore, ma anche la congestione, l'assoluta insufficienza e attuale bassa qualità dello spazio pubblico, l'invasione pervasiva di strade e piazze da parte dei veicoli a motore in circolazione e in sosta, il degrado paesaggistico, etc.

**Deduzioni**

Si ritiene che il testo evidenzi adeguatamente le differenze tra le caratteristiche delle due aree, tenendo anche in considerazione la risposta all'osservazione n. 331 per l'Area Verde e per la ZTLA l'osservazione n. 329.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 331**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si chiede di differenziare la "ZTLA", che come l'attuale ZTL continuerà ad avere anche requisiti funzionali di accesso, dall'"Area Verde", che invece è basata esclusivamente sulla selezione dei veicoli autorizzati per classi emissive, per garantire una tutela rafforzata e complessiva al centro storico.

**Deduzioni**

Modifica nel PGTU al par. 4.5.1.3: "Per Area Verde s'intende l'istituzione di una ZTL regolamentata principalmente su criteri ambientali". I criteri di accesso all'Area Verde potranno essere anche di carattere funzionale e non solo ambientale, mentre i criteri di accesso alla ZTLA saranno necessariamente di carattere sia funzionale che ambientale."

Accoglimento

Accolta

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.5.1.3: "Per Area Verde s'intende l'istituzione di una ZTL regolamentata principalmente su criteri ambientali, mentre i criteri di accesso alla ZTLA saranno necessariamente di carattere sia funzionale che ambientale".

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 332**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

E' necessario prevedere che l'eventuale pagamento di un ticket d'accesso 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 e al contributo alla esternalità negativa della congestione.

**Deduzioni**

Si condivide il principio di tutela dello spazio pubblico e della necessaria riduzione della congestione. L'attuazione generalizzata della proposta avverrà compatibilmente alle norme e alla fattibilità tecnica; quanto ai soli veicoli operativi si rimanda alla risposta all'osservazione n. 466.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 333**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

In merito ai principali provvedimenti caratterizzanti la ZTLA, si rimanda alle osservazioni fatte sull'attuale ZTL.

**Deduzioni**

Si ritiene che il testo evidenzi adeguatamente le caratteristiche delle due aree, tenendo anche in considerazione la risposta all'osservazione n. 331 per l'Area Verde e per la ZTLA l'osservazione n. 329.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.1.3 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 334**

Protocollo Generale N. 110466/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Sulla cosiddetta Area Verde, valgono le considerazioni espresse sulla ZTLA.

**Deduzioni**

Si rimanda all'osservazione n. 310.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 335**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Una città a 30 è una città più vicina alla persona e oltre alla moderazione del traffico deve essere considerato anche l'inquinamento acustico, particolarmente alto soprattutto nelle strette strade del centro storico. Su questo fronte, oltre ai bus, furgoni e auto, particolare inquinamento acustico viene fatto anche dalle moto: è necessario rafforzare e implementare forme di controllo e sanzione anche per quanto riguarda l'inquinamento acustico, non dimenticando l'intervento sulle moto.

**Deduzioni**

Il controllo dell'inquinamento acustico del traffico non è di competenza del PGTU; si specifica comunque che obiettivo del PUMS/PGTU è la riduzione del traffico privato motorizzato con conseguenza diminuzione del livello di inquinamento acustico.

Accoglimento

**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 336**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di fissare target assoluti e percentuali (intermedi al 2020 e 2025 e finale al 2030) di strade urbane, sul totale di km 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 PGTU, il cui obiettivo è di avere al 2030 il 100% delle strade urbane non appartenenti alla rete primaria con limite di velocità di 30 km/h. L'attuazione progressiva nel breve e nel medio periodo di zone 30 seguirà priorità legata all'efficacia dei risultati piuttosto che a quello dell'estensione chilometrica; l'impegno dell'A.C. troverà esplicitazione nei programmi dei Lavori Pubblici dei prossimi anni.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 337**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di esplicitare che la "maglia secondaria" in cui col nuovo piano i 30 km/h diventano la regola è costituita almeno dalle strade che sono identificate come di quartiere, interzonali e locali.

**Deduzioni**

L'osservazione è coerente con il PGTU, il cui obiettivo è di avere al 2030 il 100% delle strade urbane non appartenenti alla rete primaria con limite di velocità di 30 km/h, secondo regole che saranno parte del Regolamento Viario. Si concorda di specificare che la rete secondaria è costituita dalle strade di quartiere e locali interzonali: pertanto, la proposta è accolta con l'integrazione delle categorie della viabilità secondaria al par. 4.5.2.

Accoglimento

**Accolta**

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.5.2: "In buona sostanza, si tratta dunque di invertire il rapporto oggi esistente tra regola ed eccezione nella disciplina dei limiti di velocità in ambito urbano: i 30 km/h diventano via via la norma nella maglia secondaria (costituita dalle strade di quartiere, interzonali e locali), mentre sono specificamente individuate le strade che, assolvendo a funzioni primarie ovvero assicurando comunque adeguate condizioni di sicurezza, devono o possono essere mantenute a 50 km/h."

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 338**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di prevedere che per la istituzione minima delle “zone 30” sia indispensabile, oltre alla realizzazione delle porte di accesso, l’attuazione all’interno almeno di interventi di segnaletica orizzontale.

**Deduzioni**

Si tratta di un dettaglio da valutare a livello progettuale da trattare nel Regolamento Viario, attuabile anche in relazione alle risorse, comunque in linea con gli obiettivi del PGTU.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 339**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di prevedere la diffusione dei 30 km/h nei quartieri attraverso delle sperimentazioni temporanee in grado di coinvolgere e attivare la cittadinanza.

**Deduzioni**

La proposta è coerente con l'obiettivo di condivisione delle soluzioni attraverso percorsi di confronto con la cittadinanza ed è sostanzialmente già prevista dal Piano, ove si prevedono anche "azioni pilota temporanee per sperimentarne i possibili benefici". L'osservazione quindi è da intendersi accolta senza modifiche al testo del PGTU.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 340**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di stabilire in via generale e nelle strade secondarie a senso unico interessate da questo provvedimento viene contestualmente anche introdotto il doppio senso ciclabile.

**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. La sua attuazione diffusa dipenderà dalle specifiche condizioni e dalle evoluzioni normative attualmente in fase di discussione, mentre ulteriori sperimentazioni a legislazione vigente (sull'esempio positivo di via Petroni) saranno avviate in altre strade ove risulti necessario e possibile, anche a partire dalle priorità segnalate dalla Consulta.

Per la modifica al testo si rimanda alla risposta all'osservazione n. 58

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 341**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di 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 ridurre l'incidentalità.

**Deduzioni**

Poiché le strade a 30 km/h sono locali o al più di quartiere non è consentito l'impiego di tali dispositivi dalla legislazione nazionale attualmente vigente. In caso di diverse evoluzioni normative tale richiesta verrà presa in considerazione.

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

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 342**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di aggiungere un apposito nuovo paragrafo “4.5.2.3 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 la ZTL e isole pedonali nelle aree scolastiche.

**Deduzioni**

La richiesta è nello spirito del PUMS e PGTU: in relazione alla proposta viene aggiunto un paragrafo nel PGTU relativo “Tutela aree scolastiche”. Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 7.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 343**

Protocollo Generale N. 98838/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si suggerisce la realizzazione di “zone 30 Km/h” in prossimità di tutte le scuole del territorio.

**Deduzioni**

I plessi scolastici e altri attrattori a livello di quartiere hanno la priorità nella realizzazione delle Zone30.

Inoltre, Cfr. Par. 4.1.1:

“Anche nelle altre centralità urbane, al pari del centro storico, potrà trovare spazio la realizzazione di nuove isole pedonali, tanto di tipo permanente, per valorizzare e riqualificare i luoghi dell'identità di quartiere ovvero per tutelare la sicurezza degli spostamenti a piedi in punti importanti per la mobilità di vicinato, quanto di carattere temporaneo, come ad esempio nell'ambito di feste di strada, manifestazioni sociali e culturali, mercati, etc., o davanti ad istituti scolastici negli orari di entrata/uscita degli alunni, in sinergia con la Polizia municipale e gli Assistenti civici”

La richiesta è nello spirito del PUMS e PGTU: in relazione alla proposta viene aggiunto un paragrafo nel PGTU relativo “Tutela aree scolastiche”. Si rimanda all’osservazione n. 7.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.2.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 344**

Protocollo Generale N. 106942/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Dissuasori: si ponga attenzione a come i rialzi della pavimentazione siano fonte di rumore soprattutto quando attraversati da mezzi pesanti indipendentemente dalla velocità con cui vengono affrontati, quindi si richiede di intervenire solo con segnaletica a terra.

**Deduzioni**

Le modalità per limitare la velocità veicolare sono varie e dipendenti da molteplici fattori pertanto non appare produttivo dettare una regola così generica nella localizzazione e così specifica nella modalità che renderebbe impossibile adottare dossi anche là dove possibile.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.2.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 345**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Paragrafo 4.5.2, pag. 53, secondo capoverso: 2) "Eliminare la frase: "...si intendono implementare principalmente interventi leggeri di regolamentazione dei flussi di traffico ... tramite ad esempio la semplice installazione di segnaletica verticale e orizzontale" e sostituirla con "interventi di regolamentazione dei flussi di traffico, anche tramite restringimenti della carreggiata ed eliminazione della sosta auto".

**Deduzioni**

Il testo del par. 4.5.2.1 "Isole Ambientali" viene modificato come segue:  
"Le Isole Ambientali saranno individuate in modo diffuso nei quadranti di viabilità di tipo secondario i cui confini sono definiti dalla maglia viaria principale. Con questa prima tipologia si intendono implementare interventi di regolamentazione dei flussi di traffico principalmente di tipo leggero, tramite semplice installazione di segnaletica verticale e orizzontale, senza escludere, ove necessario, interventi più strutturati contemplando ad esempio anche restringimenti della carreggiata ed eliminazione della sosta auto."

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Par. 4.5.2.1: "Isole Ambientali

Le Isole Ambientali saranno individuate in modo diffuso nei quadranti di viabilità di tipo secondario i cui confini sono definiti dalla maglia viaria principale. Con questa prima tipologia si intendono implementare interventi di regolamentazione dei flussi di traffico principalmente di tipo leggero, tramite semplice installazione di segnaletica verticale e orizzontale, senza escludere, ove necessario, interventi più strutturati contemplando ad esempio anche restringimenti della carreggiata ed eliminazione della sosta auto."

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.2.1 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 346**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Paragrafo 4.5.2.1, pag. 54: 3) è necessario specificare meglio il significato di "Isola ambientale" e differenziarla maggiormente da altre tipologie di aree.

**Deduzioni**

"Isola ambientale" è un concetto proprio della letteratura tecnica che si attua attraverso le tipologie previste dal codice della strada (ZTL, AP, Zone 30, Zone Residenziali). Si rimpagina il testo con il paragrafo "Interventi per la diffusione dei 30 km/h nelle Isole ambientali" e i sottoparagrafi "zone30" e "zone Residenziali".

Accoglimento

**accolta**

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.5.2.1: Si rimpagina il testo del paragrafo 4.5.2 "La "Città 30" con i sottoparagrafi 4.5.2.1 "Isole ambientali" e 4.5.2.2 "Zone Residenziali".

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.2.2 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 347**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Paragrafo 4.5.2.2, pag. 55: 4) è necessario descrivere meglio quali interventi verranno concretamente messi in campo per realizzare le cosiddette "Zone residenziali".

**Deduzioni**

Gli interventi concretamente messi in atto saranno specificabili solo in sede attuativa tenendo conto della specificità del contesto su cui si opera.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.3 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 348**

Protocollo Generale N. 106942/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede che l'utilizzo delle strade da parte dei mezzi pesanti e le velocità relative siano preordinate alle caratteristiche fisiche della strada e non solo alla funzione di collegamento che svolge (es. Via degli Stradelli Guelfi, troppo stretta e a ridosso delle case per il transito di mezzi pesanti).

**Deduzioni**

Il tema della compatibilità fra strada e traffico che la interessa è alla base del PGTU. Osservazione accolta senza modifiche al testo.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.3 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 349**

Protocollo Generale N. 106942/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede che l'inserimento delle zone 30 sia fatto considerando anche i dati della Mappa strategica acustica di Bologna che è stata recentemente approntata in modo da tutelare le zone più impattate dal rumore stradale.

**Deduzioni**

La gestione del traffico anche ai fini di compatibilità ambientale e acustica e espressamente prevista in PGTU. Osservazione accolta senza modifiche al testo.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.3 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 350**

Protocollo Generale N. 408808/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Inversione sensi di marcia automobilistici e quindi anche le corsie preferenziali degli autobus su via Saragozza (nel tratto fra Porta Saragozza e la Funivia) ciò comporta la stessa cosa anche fra via A.Costa nel tratto fra Via Sant'Isaia e la Rotonda F. Bernardini . Produrrebbe lo spostamento dei parcheggi e dei cassonetti sul lato opposto in modo di Via Saragozza di minor pregio architettonico.

**Deduzioni**

L'attuale circolazione prevede che in via Saragozza sia permesso il transito delle auto private in direzione Casalecchio mentre in Andrea Costa è previsto il transito delle auto private in direzione centro: non è pertanto possibile prevedere l'inversione della corsia preferenziale di via Saragozza senza intervenire anche contemporaneamente in via Andrea Costa. Considerando la complessità dell'intervento derivante da tale modifiche si ritiene che le motivazioni addotte non siano tali da giustificarne l'attuazione. Nell'ambito dello sviluppo dei piani particolareggiati conseguenti al PGTU si potranno comunque valutare eventuali benefici/ malefici connessi a tale ipotesi progettuale.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.3 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 351**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Paragrafo 4.5.3, pag. 56, primo capoverso: 5) MODIFICARE la frase CON: “ la mobilità non privata e la mobilità sostenibile”.

**Deduzioni**

Si ritiene che il testo non vada modificato in quanto sono già state esplicitamente individuate nello stesso paragrafo le sottocategorie pedoni, ciclisti e mezzo pubblico.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.4 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 352**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Aggiungere attività finanziate dal Comune di Bologna volte alla sensibilizzazione degli utenti "forti" per comportamenti più responsabili verso tutte le categorie più deboli. Queste campagne devono avvenire a tutti i livelli cittadini, sia coinvolgendo le istituzioni come modelli positivi, sia il tessuto culturale della città, istituzionale e non (Consulta della Bicicletta, circuito delle Biblioteche, Fondazione Innovazione Urbana, associazioni e luoghi pubblici). Uno dei focus, oltre al rispetto dei limiti di velocità, come emerge dall'analisi delle situazioni di incidentalità mortale per i pedoni, sia anche il rispetto della precedenza ai pedoni sulle strisce pedonali e ai ciclisti sugli attraversamenti ciclabili, situazione di diritto che viene per lo più ignorata dall'utente medio della strada.

**Deduzioni**

Il Biciplan, nella parte dedicata alla comunicazione, prevede anche campagne di sensibilizzazione rivolte agli automobilisti.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.4 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 353**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede di mettere in sicurezza i percorsi pedonali e ciclabili in via Putti, fino agli asili nido della zona anche con la creazione di un attraversamento pedonale. Intervenire in via di Barbiano contro l'eccessiva velocità delle auto attraverso la messa in opera di un segnalatore di velocità che serva da deterrente.

**Deduzioni**

Relativamente a via Putti, l'unica soluzione possibile per rispondere all'osservazione consiste nell'allargamento della strada per ricavare il percorso pedonale. Si tratta di un'opera che necessita di espropri e adeguamento dell'impianto di pubblica illuminazione. La richiesta è coerente con gli obiettivi di piano ma la realizzazione è da valutarsi una volta considerate le priorità complessive riferite ai progetti di riqualificazione o costruzione di marciapiedi. L'osservazione è da intendersi accolta senza modifiche al PGTU.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.4 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 354**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Prevedere la messa in sicurezza di Via Parisio, attraverso:

- a) il completamento della continuità del percorso pedonale posto sul lato dei civici pari (altezza civico 24) mediante percorso pedonale raso (unico realizzabile in tempi brevi senza necessità di espropri di aree private);
- b) la limitazione della velocità massima a 20 km/h nel tratto a sezione stradale più stretta (tra via Cremona e il civico 30) attraverso la realizzazione di rallentatori ad effetto ottico e l'installazione di segnali di pericolo "strettoia" a preavviso;
- c) potenziamento della segnaletica orizzontale ai fini della regolarizzazione della carreggiata stradale;
- d) adeguamento della segnaletica relativa al divieto di transito per i veicoli eccedenti le 3,5 T (con revisione della localizzazione dei segnali e ai divieti di sosta vigenti con aggiunta dei pannelli integrativi di "rimozione coatta");
- e) revisione della segnaletica nell'area antistante la caserma Mazzoni.

**Deduzioni**

Argomento da trattare in sede di progetto sulla localizzazione specifica.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.4 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 355**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede di invertire l'attuale senso di marcia in Via delle More, così come richiesto da una petizione firmata da numerosi cittadini/e nell'ambito del progetto di riqualificazione della segnaletica, realizzazione di un percorso pedonale a raso e di segnaletica orizzontale a dissuasione della sosta illecita in prossimità delle intersezioni con le vie Fragole e Lamponi, ai fini del miglioramento delle condizioni di visibilità e sicurezza per il transito pedonale.

**Deduzioni**

Argomento da trattare in sede di progetto sulla localizzazione specifica.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.4 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 356**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone l'introduzione di alcuni sensi unici nelle vie Monari, Francioni, Busi, Capellini, Tavernari e Valverde.

**Deduzioni**

Argomento da trattare in sede di progetto sulla localizzazione specifica.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.4 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 357**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede l'introduzione dell'inversione dell'attuale senso di marcia, nell'ambito delle zone 30 in corso di attuazione (come già richiesto da numerosi cittadini - sensi di marcia Via di Frino, Beccari, Santa Chiara), con la creazione di sensi unici che agevolino la circolazione tenuto conto anche della vicinanza con i Giardini Margherita e il traffico che si crea nei mesi di bella stagione.

**Deduzioni**

Argomento da trattare in sede di progetto sulla localizzazione specifica.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.4 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 358**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede l'inversione dell'attuale senso di marcia di Via Savioli nel tratto che va da Via Leandro Alberti a Via Tambroni.

**Deduzioni**

Argomento da trattare in sede di progetto sulla localizzazione specifica.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.4 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 359**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di segnalare, con sbarramento, il marciapiede che separa l'area della Piazza Trento e Trieste e Viale Oriani (nella parte finale lato sinistro in direzione Mazzini) causa di incidenti ad auto che pensano di imboccare Viale Oriani verso Murri.

**Deduzioni**

Argomento da trattare in sede di progetto sulla localizzazione specifica.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.4 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 360**

Protocollo Generale N. 98838/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si suggerisce di effettuare un intervento di messa in sicurezza della via Lidice nel tratto in curva inserendo specchi parabolici.

**Deduzioni**

Argomenti da trattare in sede di progetto sulle localizzazioni specifiche.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.4 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 361**

Protocollo Generale N. 98838/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si chiede di prendere in considerazione la realizzazione di dissuasori di velocità asfaltati sulla Via Vermena e di valutare l'allungamento dei tempi del verde semaforico all'incrocio tra la suddetta strada e la via Emilia Levante.

**Deduzioni**

La durata del verde semaforico non è competenza del PGTU. Si ribadisce in questa sede come l'obbiettivo della regolazione semaforica è quella di garantire la maggior deflusso possibile nelle indispensabili condizioni di sicurezza.

Il problema è di eccessivo dettaglio, per costituire oggetto di modifica della relazione generale.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.4 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 362**

Protocollo Generale N. 98838/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si suggerisce l'introduzione di strisce pedonali ad alta visibilità per gli attraversamenti pedonali situati di fronte ai plessi scolastici.

**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 come suggerito da altro proponente di inserire uno specifico paragrafo "Tutela aree scolastiche" dedicato alle strade scolastiche in cui puntualizzare le tipologie di intervento e le azioni necessarie e possibili, anche per quanto concerne il rafforzamento della segnaletica, coerentemente con quanto già previsto e consentito dalle norme. Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 7.

La richiesta di adozione generalizzata dello sfondo rosso sugli attraversamenti, in quanto generica, non tiene conto dei molteplici fattori che contribuiscono alla sicurezza di un attraversamento pedonale e porrebbe quindi un vincolo realizzativo che potrebbe non essere rilevante in determinate situazioni specifiche.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.4 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 363**

Protocollo Generale N. 98838/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si chiede che vengano inseriti nel PGTU i suggerimenti contenuti negli ODG approvati dal Consiglio del Quartiere Savena nel corso dell'anno 2018:

- \_ ODG 7/2018 P.G.N. 29540/2018
- \_ ODG 8/2018 P.G.N. 29544/2018
- \_ ODG 29/2018 P.G.N. 130700/2018
- \_ ODG 30/2018 P.G.N. 130722/2018
- \_ ODG 40/2018 P.G.N. 192541/2018
- \_ ODG 46/2018 P.G.N. 300079/2018

**Deduzioni**

Relativamente agli argomenti citati negli ODG pg 130700, 192541 e 300079 si segnala che gli interventi richiesti sono compatibili con il PGTU ma la loro realizzazione è da valutarsi una volta considerate le priorità complessive riferite ai progetti analoghi a scala urbana. L'osservazione è da intendersi accolta senza modifiche al PGTU.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.6 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 364**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Risulta necessario aggiungere dopo la frase: "Gli interventi in funzione del miglioramento della mobilità pedonale e ciclabile sono relativi alla realizzazione o al completamento di numerosi (e diffusi sul territorio) marciapiedi/percorsi pedonali e ciclabili protetti, alla mitigazione della velocità attraverso l'introduzione di rallentatori, alla istituzione di nuovi passaggi pedonali, abbattimento barriere architettoniche" la seguente frase: "ed alla risistemazione delle strade dove sono presenti il pavè, i basoli ed i binari tranviari dismessi con tecniche di taglio e di posa più moderne che garantiscano, anche in presenza di sollecitazioni notevoli, la stabilità nel tempo. Valido esempio di tali tecniche è la recente opera di manutenzione che ha interessato Strada Maggiore".

**Deduzioni**

Accolta con modifica al testo.

Accoglimento

Accolta

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.5.6: "Gli interventi in funzione del miglioramento della mobilità pedonale e ciclabile sono relativi alla realizzazione o al completamento di numerosi (e diffusi sul territorio) marciapiedi/percorsi pedonali e ciclabili protetti, alla mitigazione della velocità attraverso l'introduzione di rallentatori, alla istituzione di nuovi passaggi pedonali, abbattimento barriere architettoniche ed alla risistemazione delle strade dove sono presenti il pavè, i basoli ed i binari tranviari dismessi con tecniche di taglio e di posa più moderne che garantiscano, anche in presenza di sollecitazioni notevoli, la stabilità nel tempo. Valido esempio di tali tecniche è la recente opera di manutenzione che ha interessato Strada Maggiore".

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.6 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 365**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si chiede di sostituire il concetto di "fluidificazione della circolazione", che il nuovo PUMS espressamente supera, con quello di "riduzione della congestione veicolare", e prevedere che per conseguire tale obiettivo si intende non solo "operare sui rami e nodi", ma anche, più complessivamente, "perseguendo la diminuzione dei flussi veicolari privati" (pag. 62).

**Deduzioni**

L'obiettivo di ridurre il traffico privato è più volte declinato nel PGTU. Nel par. 4.5.6 si parla invece specificatamente della rete di scorrimento e interquartiere dedicata prioritariamente ai flussi veicolari (proprio allo scopo di tutelare e proteggere la restante parte di rete).

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.6 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 366**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si chiede di aggiungere, nella parte dedicata alla rete viaria locale (pag. 63), tra gli interventi per il miglioramento della mobilità pedonale e ciclabile, anche la "diffusione generalizzata del doppio senso ciclabile, in particolare nelle strade secondarie del centro storico".

**Deduzioni**

Accoglibile, anche se non in senso generalizzato, stante il quadro normativo attualmente vigente: si tratta di un tipo di intervento già previsto nel PGTU, ma attuabile solo in determinati casi.

La proposta suggerita è in linea con il Biciplan del Comune di Bologna: il doppio senso ciclabile sarà applicato in altre strade secondarie ove risulti necessario e possibile a legislazione vigente e, successivamente, troverà una più ampia diffusione in base alle evoluzioni normative attualmente in corso di discussione.

Per la modifica al testo si rimanda alla risposta all'osservazione n. 58

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.6 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 367**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede tutela, valorizzazione e sistemazione delle aree di rispetto attorno alle Porte storiche (San Vitale, Mascarella, ecc), liberandole dal traffico caotico e dal parcheggio selvaggio. In particolare prevedere il riassetto dell'area attorno a Porta San Vitale anche con apposizione di segnaletica orizzontale che regoli i flussi di transito intorno alla porta;

**Deduzioni**

Si ritiene il contributo offerto utile ed in linea generale coerente con le strategie sulla qualità urbana e spazio pubblico individuate dal PUMS e dal PGTU. Sarà necessario valutare caso per caso le modalità di intervento, precisando che l'eventuale eliminazione di sosta non costituirà elemento di vincolo. Si rimanda alla risposta all'osservazione n.240.

La tematica può essere ripresa nel PGTU ma dopo confronto con piano sosta per le implicazioni. Illuminazione e arredi sono tematiche non di rilievo nel documento e saranno oggetto di trattazione a livello di progetti attuativi se il PGTU conferma e fa sua l'osservazione.

L'intervento sarà tuttavia realizzabile in un arco temporale di medio termine (2025).

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

Tabella Par. 6 – PRIORITA' DI INTERVENTO PER L'ATTUAZIONE DEL PGTU:

STRATEGIA: Sosta – Riorganizzazione offerta e tariffazione sosta su strada

Inserimento nello SCENARIO INTERMEDIO (2025):

“riqualificazione di spazi pubblici, a partire da quelli di maggior pregio (piazze, porte storiche, aree antistanti monumenti), con particolare attenzione alla tutela della pedonalità e del patrimonio culturale;”

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.6 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 368**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede di riqualificare la segnaletica con l'estensione del divieto di transito per mezzi pesanti, già vigente nelle vie Parisio, Forni, Fragole, Lamponi, Gigli e Zamenhof - di estenderlo anche al tratto di Via Romagnoli compreso tra Via degli Orti e in Via Murri (con installazione del segnale richiesto all'imbocco di Via Romagnoli da Via degli Orti), oltre che alla Via Malvolta (il che implicherà l'estensione del divieto anche alle vie Paganini, Catalani, Gobatti e delle More).

**Deduzioni**

Il tema della compatibilità fra strada e traffico che la interessa è alla base del PGTU. Osservazione accolta senza modifiche al testo.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.6 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 369**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede di accelerare il completamento della bretella del Dazio (Nodo di Rastignano) per dirottare i numerosi tir che ancora passano lungo Via Murri/Via Toscana e fino a piazzetta Laura Bassi (piazzetta del Ragno, con all'interno Giardino Segafredo).

**Deduzioni**

Il primo stralcio del primo lotto del Nodo di Rastignano (collegamento tra Via Toscana in prossimità Dazio e la rot. Mafalda di Savoia) è stato aperto al traffico in data 31/08/2019.

Il secondo stralcio del primo lotto (collegamento tra la rotatoria Dazio e Via madre Teresa di Calcutta) sarà completato entro il 31/12/2019.

Il secondo lotto (collegamento tra il primo lotto e la fondovalle Savena in prossimità del Ponte delle Oche) è finanziato ed in fase di approvazione da parte della Città metropolitana, e sarà appaltato nel corso del 2020.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.6 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 370**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede di trasformare la corsia preferenziale sul Viale Filopanti in direzione Porta S. Donato, in corsia di marcia non preferenziale perché la sua scarsa lunghezza non garantisce i vantaggi ai mezzi pubblici creando al contempo confusione e disagio tra gli utenti della strada.

**Deduzioni**

La localizzazione delle corsie preferenziali non è competenza del PGTU ma dei piani particolareggiati. In questo ambito si sottolinea come tale strumento sia fondamentale per conseguire gli obiettivi di ripartizione modale posta alla base del piano.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.6 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 371**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede l'attivazione di percorso pedonale protetto nel tratto di Via Siepelunga dall'incrocio con Via Borghi Mamo fino al civico n° 30 per consentire il transito in strada in sicurezza dei residenti e dei fruitori del trasporto pubblico della linea 16; segnalazione dei percorsi pedonali su Siepelunga all'altezza delle vie Caruso e Borghi Mamo con apposita segnaletica orizzontale caratterizzata dal materiale ad alta visibilità (rosso).

**Deduzioni**

La richiesta di marciapiedi è coerente con gli obiettivi di piano ma la realizzazione e le modalità di tutela del traffico pedonale sono da valutarsi una volta considerate le priorità complessive riferite ai progetti di riqualificazione o costruzione di marciapiedi a scala urbana.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.6 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 372**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede di valutare l'esproprio di limitata porzione del condominio di Via Siepelunga 47 al fine di allargare l'incrocio e rendere più funzionale il passaggio dei bus della linea 16 e dei mezzi speciali Tper.

**Deduzioni**

Il tema dell'allargamento dell'incrocio è da trattare in sede di progetto sulla localizzazione specifica.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.7 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 373**

Protocollo Generale N. 106942/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Rete viaria del quadro di riferimento del PUMS: si sollevano perplessità sull'affermazione di realizzazione certa in quanto ad oggi non si conosce quale progetto verrà adottato per la risoluzione del nodo autostradale e tangenziale di Bologna. Qualora il potenziamento previsto dovesse essere bocciato, sarebbe da rifare completamente l'analisi dei flussi di traffico e la simulazione di impatto inclusa nella VAS e nell'allegato al quadro conoscitivo QC1.

**Deduzioni**

Il progetto di potenziamento del Passante autostradale-tangenziale di Bologna è un elemento già presente nel quadro di riferimento e non ci sono scenari che non ne prevedano la realizzazione.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.7 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 374**

Protocollo Generale N. 114044/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre portare a compimento le importanti opere infrastrutturali progettate e in larga parte finanziate, a partire da quelle della zona montana, in quanto le criticità degli attuali collegamenti ne rappresentano un forte limite per le potenzialità di sviluppo.

**Deduzioni**

Il PGTU lavora "a scenario infrastrutturale bloccato", cioè tenendo in considerazione le opere già finanziate od in corso di realizzazione, la cui realizzazione è prevista entro lo scenario di riferimento (breve/medio periodo).

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.8 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 375**

Protocollo Generale N. 113430/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Sarebbe molto utile per le imprese edili unificare le due procedure oggi presenti per il rilascio dei permessi di occupazione di suolo pubblico (oggi diviso per l'utilizzo di mezzi d'opera sopra e sotto gli 80 quintali) prestando attenzione ad un nodo oggi non molto considerato e relativo alla logistica di cantiere.

È importante prendere in considerazione non solo l'accesso e la sosta dei mezzi d'opera impegnati nei diversi cantieri ma anche valutare gli accessi e l'eventuale sosta dei veicoli a supporto del cantiere per gli approvvigionamenti di materiali e lavoratori, all'interno del cantiere e dell'area interessata dal permesso di occupazione suolo pubblico.

**Deduzioni**

L'osservazione proposta non è oggetto di uno strumento di pianificazione quale il PULS ed il PGTU. Nel merito ne sarà valutata a livello organizzativo/gestionale la fattibilità.

Accoglimento

**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.8 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 376**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Risulta necessario aggiungere dopo la frase: "Con i suddetti enti si provvederà inoltre a pattuire la programmazione dei ripristini delle pavimentazioni stradali [...] per effettuare le stesse tipologie di lavori." la seguente frase: "Sarà previsto inoltre il periodico monitoraggio delle strade o dei tratti di strade dove sono presenti pavimentazioni provviste di pavimentazioni litica recentemente mantenute".

**Deduzioni**

Visto l'attuale sistema di monitoraggio semestrale, esteso a tutta la viabilità presa in carico dall'amministrazione, si ritiene superflua la frase aggiuntiva proposta.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.9 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 377**

Protocollo Generale N. 111584/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Tutti gli interventi che interesseranno le aree nell'intorno del quartiere fieristico dovranno essere coordinati con il calendario delle manifestazioni nell'ottica di gestione integrata delle interferenze.

**Deduzioni**

E' già stata costituita la cabina di regia in occasione di eventi fieristici.

Circa 30 giorni prima dello svolgimento degli eventi fieristici per il quale si prevede un rilevante afflusso di pubblico, viene convocato dal Settore Mobilità Sostenibile un tavolo tecnico (cabina di regia) al quale partecipano tutti i soggetti interessati alla gestione della mobilità del trasporto pubblico e privato, al fine di concordare i provvedimenti da istituire e definirne le modalità attuative. Le decisioni prese al tavolo tecnico si riferiscono principalmente alle modifiche alla circolazione veicolare volte a rendere più fluidi i percorsi di collegamento tra la Fiera, la stazione ferroviaria e l'aeroporto, al potenziamento del trasporto pubblico, a favorire l'utilizzo dei taxi mediante l'utilizzo collettivo, alla gestione della sosta mediante piani di segnalamento verso i parcheggi pubblici. Viene inoltre costituito un gruppo di coordinamento attivo nelle giornate in cui si svolgono le manifestazioni fieristiche, avente il compito di attuare in tempo reale modifiche alla circolazione veicolare a causa di eventi non prevedibili come incidenti stradali nelle strade urbane, in tangenziale e in autostrada o di rotture di sottoservizi stradali.

Accoglimento

Accolta

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.5.9 aggiungere:

Per le manifestazioni in cui si prevede la presenza di un numero rilevante di persone, sarà richiesto agli organizzatori promuovere l'arrivo/deflusso dei partecipanti prioritariamente a piedi, in bici e coi mezzi pubblici, al fine di ridurre l'impatto sul territorio, evitare fenomeni di congestione e parcheggio caotico e contribuire agli obiettivi di diversione modale nel tempo libero.

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.9 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 378**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Proponiamo e chiediamo di prevedere che agli organizzatori di eventi e manifestazioni sia richiesta la presentazione, non solo di un piano della logistica per i veicoli operativi degli allestimenti, come già indicato dal piano, ma anche di un vero e proprio "piano della mobilità sostenibile dell'evento", per promuovere l'arrivo/deflusso dei partecipanti prioritariamente a piedi, in bici e coi mezzi pubblici, al fine di ridurre l'impatto sul territorio, evitare fenomeni di congestione e parcheggio caotico, contribuire agli obiettivi di diversione modale dall'uso dei veicoli privati anche in queste occasioni.

**Deduzioni**

La proposta è in linea con le strategie di riqualificazione urbana e di attrattività della città previste dal PUMS/PGTU. L'attuazione dipenderà dal singolo caso.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.5.9 - Spazio condiviso**

**OSSERVAZIONE N° 379**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede di limitare l'organizzazione di eventi riguardanti raduni di veicoli a due o quattro ruote a elevato impatto acustico in zone del centro storico.

**Deduzioni**

La proposta è in linea con le strategie di promuovere la mobilità sostenibile in città e di riqualificazione urbana del PUMS/PGTU.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 380**

Protocollo Generale N. 112416/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di legare la pertinenzialità a tutte le residenze o attività produttive/ricettive collocate nella ZTL e di poter prevedere una commercializzazione distinta rispetto alla unità immobiliare principale purché resti un vincolo di pertinenzialità con altra unità immobiliare con le medesime caratteristiche.

**Deduzioni**

Si prende atto della proposta e, come indicato nel testo del PGTU, si ribadisce che qualora il Comune di Bologna intenda proseguire il progetto di realizzazione di parcheggi pertinenziali, occorrerà adottare uno specifico strumento normativo che indichi precise tutele per l'Amministrazione Comunale.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 381**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

- Nelle aree di pregio con forte prevalenza pedonale occorre mantenere h24 le caratteristiche e le relative limitazioni di accesso e sosta;
- occorre eliminare il parcheggio da piazze e luoghi monumentali quali San Giovanni in Monte, San Domenico, San Martino, San Giacomo/piazza Rossini, Sant'Alò e il Ghetto, Corte Galluzzi;
- sarebbe opportuno regolare il parcheggio gratuito di piazza Lercaro in modo diverso, a beneficio dei residenti e dei numerosi utilizzatori delle strutture scolastico/ricreative dell'area,
- occorre limitare il parcheggio ai Giardini Margherita, realizzando un progetto articolato di accesso che ne favorisca il raggiungimento con mezzi sostenibili;
- tutta l'area di Via del Cane andrebbe ripensata, limitandone il transito e realizzando parcheggi più ordinati.

**Deduzioni**

Le proposte avanzate sono in linea con gli obiettivi del presente PGTU, per l'attuazione si demanda a progetti specifici sia in termini di organizzazione dello spazio che autorizzativi.  
Si rimanda alla controdeduzione 240.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 382**

Protocollo Generale N. 23067/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Attribuzione ai residenti di via S. Luca della vetrofania per la sosta gratuita nel Q.re Saragozza, in modo che possano utilizzare i mezzi pubblici senza avere il pensiero di spostare la macchina ogni due ore.

**Deduzioni**

Si prende atto della richiesta e si precisa che essa dovrà essere ponderata con il Quartiere competente nell'ottica di una revisione del perimetro delle vetrofanie rilasciate.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 383**

Protocollo Generale N. 111824/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Il ripristino dell'area di parcheggio nell'area dei civici da 105/a a 105/m, modificata in un'area di sosta ad alta rotazione (disco orario 30min.), sarebbe di grande sostegno alle attività di questo tratto di Via Toscana, di cui sono portavoce e il cui elenco è in calce, e permetterebbe loro di essere accessibili alla clientela, senza per questo intralciare lo scorrimento normale del traffico, nè della prossima pista ciclabile.

**Deduzioni**

Si prende atto della segnalazione e si valuterà con specifico approfondimento ribadendo che l'osservazione presentata non è di competenza del PGTU.

Accoglimento

**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 384**

Protocollo Generale N. 113410/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'ipotesi proposta di ridurre e differenziare le aree di sosta attraverso i cd. "microsettori" se può risultare efficiente per i residenti è improponibile per le imprese di servizio e di trasporto merci. I costi della sosta sono eccessivi rispetto al "servizio" offerto e richiamano l'amministrazione nel dare piena attuazione alle franchigie (½ h), già riconosciute alle imprese titolari di permessi operativi, che devono essere facilmente accessibili attraverso i sistemi di pagamento elettronici.

Su questi ultimi richiamiamo l'attenzione sul differenziale di costo che è richiesto alle imprese tra il costo fissato dall'amministrazione e quello applicato attraverso le App.

**Deduzioni**

I "Microsettori" sono ad esclusivo beneficio dei Residenti.

Per gli Operatori è previsto l'accesso all'intero Centro Storico con modalità premianti in ragione del tempo e della classe ecologica del veicolo.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

## SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna

### ARGOMENTO 4.6 - Sosta

#### **OSSERVAZIONE N° 385**

Protocollo Generale N. 110466/19

#### **Proponente**

#### **Contenuto sintetico**

La sosta persa a seguito dei vari interventi previsti dal PGTU dovrà essere compensata e le azioni dovranno essere graduali. Non si può liquidare il tema della sosta, e quindi della compensazione degli spazi sottratti all'auto dallo sviluppo di forme di mobilità sostenibile (tram, bici, pedonalizzazioni), solo con l'introduzione di sistemi incentivanti per abbandonare l'uso del mezzo privato (pag. 72).

Sempre sul tema parcheggi pertinenziali, vediamo criticamente l'aver fissato dei tetti alla quota complessiva per il centro storico e alla dimensione.

Più nello specifico, su Bologna si attende da anni l'ampliamento necessario dell'area di parcheggio pubblico Staveco per la quale, all'interno del PGTU, non ci sono ancora previsioni temporali di intervento, né tantomeno indicazioni sull'obiettivo di aumento quantitativo degli stalli.

Oltre a Staveco, riteniamo sia opportuno ripresentare in questa sede di osservazione le proposte di realizzazione di nuovi parcheggi pubblici a servizio del centro storico in alcune aree non servite quali, in particolare, Piazza Roosevelt, Piazza di Porta Saragozza, Baraccano.

Infine, in un'ottica di riduzione della congestione veicolare, invitiamo il Comune di Bologna a dotarsi di un'applicazione web per la consultazione just in time delle disponibilità di parcheggio nei vari siti.

#### **Deduzioni**

In merito alla compensazione della sosta su strada, si sottolinea che il Progetto Preliminare del Tram (Linea Rossa) ha previsto la totale compensazione della sosta.

In merito alla realizzazione di nuova offerta in Centro Storico, l'obiettivo generale del PUMS e del PGTU è limitare l'accessibilità automobilistica, favorendo tutte le altre modalità di trasporto.

Per quanto riguarda il parcheggio Staveco il PGTU conferma l'importanza strategica dell'area del relativo progetto di estensione e riqualificazione.

Quanto agli altri parcheggi si ribadisce 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.

Per quanto concerne la creazione di soluzioni per la conoscenza della disponibilità di sosta in tempo reale, l'intervento rientra tra le politiche di incentivazione della Smart Mobility già previste dal PUMS e dal PGTU.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO 4.6 - Sosta****OSSERVAZIONE N° 386**

Protocollo Generale N. 110466/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

Per quanto attiene invece l'apertura alla realizzazione di nuovi progetti di parcheggi interrati nel centro storico di Bologna, si esprime una considerazione positiva subordinata però, da un lato, alla previsione di incentivi pubblici per sostenere gli interventi e gli investimenti dei privati, dall'altro alla possibilità di realizzare progetti di aree di sosta che non siano solo pertinenziali ma anche a rotazione per cittadini e turisti.

**Deduzioni**

In merito alla realizzazione di nuova offerta in Centro Storico, l'obiettivo generale del PUMS e del PGTU è limitare l'accessibilità automobilistica, favorendo tutte le altre modalità di trasporto. L'eventuale fabbisogno di sosta dipenderà dalle specifiche esigenze che verranno valutate caso per caso.

Quindi 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.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 387**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riteniamo di fondamentale importanza ridurre il traffico veicolare privato in entrata nel Centro storico di Bologna quindi richiediamo che sia inserito all'interno dello SCENARIO IMMEDIATO (2020) il seguente intervento:  
Eliminazione dell'accesso di tutti i bus turistici dalla ZTL.

**Deduzioni**

Questa Amministrazione non esclude che in un futuro, a seguito dell'approvazione di un piano di accesso dei bus turistici alla città, possa essere eliminato l'accesso degli autobus turistici da Piazza Malpighi (si veda osservazione n. 313). Si segnala che la misura già adottata che prevede il pagamento per l'accesso alla ZTL dei bus turistici ha ridotto notevolmente il numero di bus nel centro storico e si monitorerà la situazione nei prossimi anni.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 388**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riteniamo di fondamentale importanza riorganizzare la sosta veicolare privata su strada richiediamo quindi che sia inserito nel quadro dello SCENARIO IMMEDIATO (2020) il seguente intervento:  
Avvio della sosta a pagamento anche per le auto dei residenti del Centro storico.

**Deduzioni**

La proposta è in linea con quanto già previsto con Delibera di Consiglio PG. N. 178386/2019 che dispone il pagamento della sosta delle seconde auto in poi per nucleo familiare dei residenti in Centro Storico e delle terze auto in poi fuori dai viali.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 389**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riteniamo di fondamentale importanza riorganizzare la sosta veicolare privata su strada richiediamo quindi che sia inserito nel quadro dello SCENARIO IMMEDIATO (2020) il seguente intervento:  
Totale eliminazione della sosta veicolare presente sui marciapiedi.

**Deduzioni**

Si ritiene il contributo offerto utile ed in linea generale coerente con le strategie sulla pedonalità individuate dal PUMS e PGTU: si evidenzia che è in corso da anni un lavoro a garanzia della continuità e sicurezza dei percorsi pedonali. Tuttavia non si ritiene necessario specificare tale tipologia di intervento nella scenario immediato di attuazione poichè entra in un dettaglio non adeguato ad un quadro sinottico delle principali strategie pur essendo in esse sotteso.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 390**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riteniamo di fondamentale importanza riorganizzare la sosta veicolare privata su strada richiediamo quindi che sia inserito nel quadro dello SCENARIO IMMEDIATO (2020) il seguente intervento:  
totale eliminazione della sosta veicolare attorno alle Porte storiche (ad es. Porta San Vitale), oltre a provvedere a interventi di riqualificazione generale (arredo urbano, illuminazione pubblica, eventi quali concerti o esposizioni).

**Deduzioni**

Si ritiene il contributo offerto utile ed in linea generale coerente con le strategie sulla qualità urbana e spazio pubblico individuate dal PUMS e dal PGTU. Sarà necessario valutare caso per caso le modalità di intervento, precisando che l'eventuale eliminazione di sosta non costituirà elemento di vincolo.

L'intervento sarà tuttavia realizzabile in un arco temporale di medio termine (2025).

INSERIRE INTERVENTO NELLA TABELLA CAP. 6 VOCE "SOSTA", SCENARIO INTERMEDIO (2025): "Riqualificazione di spazi pubblici, a partire da quelli di maggior pregio (piazze, porte storiche, aree antistanti monumenti), con particolare attenzione alla tutela della pedonalità e del patrimonio culturale". Si rimanda alla risposta all'osservazione n. 367.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 391**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Proponiamo e chiediamo, per quanto riguarda i parcheggi pubblici (pag. 73 ss.): esplicitamente escludere la realizzazione di nuovi parcheggi in struttura di attestamento situati all'interno del centro storico e circoscrivere la realizzazione di nuovi parcheggi in struttura di interscambio ai nodi intermodali serviti dal SFM o dalla rete tranviaria.

**Deduzioni**

In merito alla realizzazione di nuova offerta in Centro Storico, l'obiettivo generale del PUMS e del PGTU è limitare l'accessibilità automobilistica, favorendo tutte le altre modalità di trasporto.

Si ribadisce 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.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Par. 4.6

potenziamento dei parcheggi esistenti ed implementazione di nuove strutture per la sosta di attestamento, legato al progetto della nuova rete tranviaria, all'esterno od al confine del centro storico. L'eventuale progettazione di nuovi parcheggi in struttura potrà avvenire solo se concepita e gestita in modo sinergico con la regolazione e la gestione della sosta su strada, per evitarne il sottoutilizzo.

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO 4.6 - Sosta****OSSERVAZIONE N° 392**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

Proponiamo e chiediamo, per quanto concerne i parcheggi pertinenziali (pag. 74 ss.): di stralciare l'intero paragrafo per i motivi sopra indicati, ovvero, in subordine, ma solo qualora sia verificato che ciò è consentito dalla legge, di prevedere espressamente che, per scelta di fondo del Piano, in ogni caso il rapporto di pertinenzialità, sia in origine che in caso di cessione, potrà riguardare esclusivamente unità immobiliari site in centro storico, e che i box auto potranno essere utilizzati solo per la sosta di auto di proprietà di soggetti residenti in centro storico.

**Deduzioni**

Si conferma quanto riportato nel PGTU al Par. 4.6.3.

L'eventuale fabbisogno di sosta dipenderà dalle specifiche esigenze che verranno valutate in base alle proposte. In ogni caso gli interventi relativi alla sosta saranno volti solo alla risoluzione di lacune esistenti o alla compensazione di offerta eliminata dalla strada, non seguendo logiche che inducano all'attrazione di traffico.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

## SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna

### ARGOMENTO 4.6 - Sosta

#### **OSSERVAZIONE N° 393**

Protocollo Generale N. 116778/19

#### **Proponente**

#### **Contenuto sintetico**

Proponiamo e chiediamo di:

- 1) non prevedere l'accesso libero dei veicoli elettrici nella zona "T";
- 2) non prevedere la sosta gratuita per i veicoli elettrici;
- 3) non equiparare i veicoli ibridi plug-in ai veicoli elettrici;
- 4) prevedere che le agevolazioni in materia di circolazione e sosta per i veicoli elettrici siano rimodulate, oltre che nel caso in cui il parco sia composto da più del 10% di veicoli elettrici (compresi, per coerenza, gli ibridi plug-in qualora anch'essi agevolati, cosa che comunque si ribadisce la richiesta di stralciare), anche nel caso di raggiungimento del 3% dei flussi effettivi accedenti alla ZTL Centro storico per quanto attiene specificamente alle regole di accesso a tale zona.

#### **Deduzioni**

La proposta, nella sua visione strategica, trova risposta nel PUMS cap. 1.1.: "Nel Lungo Periodo, una quota significativa della riduzione obiettivo del 40% delle emissioni da traffico sarà sostenuta dall'evoluzione del parco veicolare elettrico che, secondo recenti studi può concorrere a garantire, anche negli scenari di crescita più cautelativi (medio e basso), una riduzione pari al 12% di emissioni. L'obiettivo di Lungo Periodo del PUMS pertanto può essere scomposto in una componente "da parco veicolare" per il 12% e una "da riduzione del traffico privato" per il restante 28%. 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", parte del PUMS mancante inserita in fase di controdeduzione. Nello specifico:

- 1) Le modalità di accesso alla "T" saranno definite nell'ambito della riorganizzazione complessiva della ZTL;
- 2) Il numero di veicoli elettrici è ancora insignificante e si ritiene fondamentale il ricorso a forme di incentivo che ne favoriscano la diffusione;
- 3) Il tema della differenziazione dei veicoli ibridi in base alle specifiche caratteristiche viene demandato a successive analisi ed eventuali provvedimenti;
- 4) Al momento si conferma quanto precisato nel PGTU; in futuro si valuterà in base a progetti di dettaglio.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 394**

Protocollo Generale N. 112518/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Un'eventuale estensione dell'area di sosta a pagamento nel quartiere Reno creerebbe significativi problemi ai dipendenti di GD che abitando in zone periferiche o al di fuori del Comune di Bologna hanno già problematiche e costi aggiuntivi di viaggio, tempistiche e parcheggio. Si chiede pertanto un chiarimento sul piano di espansione.

**Deduzioni**

Un'eventuale espansione del piano sosta nel Quartiere Reno potrà essere valutata con il Quartiere stesso e laddove si riscontrino criticità significative negli equilibri di domanda e offerta. Vista l'entità dell'estensione del Quartiere occorrerà valutare l'attuazione anche in termini di analisi costi/benefici.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 395**

Protocollo Generale N. 408808/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riorganizzazione sosta in corrispondenza del Pronto Soccorso anche tramite agevolazioni tariffarie.

**Deduzioni**

Per quanto riguarda gli utenti degli ospedali e la riorganizzazione della sosta, in generale, si conferma la disponibilità dell'A.C. ad approfondire il tema: si sta studiando e approfondendo il tema per valutare eventualmente interventi per favorire l'utenza. Diverso discorso riguarda invece le agevolazioni per i dipendenti per le quali si rimanda agli specifici Accordi di Mobility Management.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 396**

Protocollo Generale N. 77429/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

- 1) Consentire ai residenti della via Bondi (con tagliando "C") di poter parcheggiare anche nelle tre vie perpendicolari attualmente in zona "L" (Baruzzi, Agnesi e Montanari);
- 2) Aumento della tariffa oraria di sosta, nella sola via Bondi oppure un aumento dell'orario a pagamento fino alle 20:00, accompagnati da un più assiduo controllo da parte degli accertatori , potrebbe indurre i parcheggiatori occasionali ad utilizzare le adiacenti zone "L" o quelle a monte della via Mazzini (che però non devono essere interessate da questi aumenti).

**Deduzioni**

Si valuterà la richiesta e si precisa che essa dovrà essere ponderata con il Quartiere competente nell'ottica di una revisione del perimetro delle vetrofanie rilasciate.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO 4.6 - Sosta****OSSERVAZIONE N° 397**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

Potenziamento dei parcheggi per i grandi attrattori di traffico: Opificio Golinelli - Parcheggio multipiano sotterraneo di Via della Ferriera e MAST - Parcheggio Ex Parco Enel - Zona 30 Speranza. Opificio Golinelli e Fondazione MAST sono i maggiori attrattori di traffico del Quartiere, e sono inseriti in un territorio caratterizzato da un'endemica carenza di sosta, mentre i due parcheggi indicati contribuirebbero a migliorare le risposte ai bisogni espressi. Occorre ricordare che con Opificio Golinelli e Fondazione MAST sono possibili accordi Partenariato Pubblico Privato e/o patti di collaborazione che, utilizzando la leva economica fornita dal partner privato, sia in fase di realizzazione/adeguamento sia in fase di gestione, possono diminuire fortemente, se non azzerare sostanzialmente l'impegno finanziario dell'Amministrazione Comunale di Bologna.

**Deduzioni**

I grandi attrattori proposti dovranno essere serviti prevalentemente attraverso la rete di TPM, che proprio nel quadrante Ovest sarà servito dalla Linea Rossa del Tram.

La valutazione del potenziamento dei parcheggi dovrà comunque garantire la piena integrazione con il TPM e la sosta su strada.

Si segnala che nell'ambito della progettazione di fattibilità tecnica ed economica della prima linea tranviaria di Bologna (linea rossa), sono state individuate una serie di aree lungo il tracciato da destinare a parcheggio pubblico, allo scopo di compensare la riduzione di stalli di sosta presenti lungo le strade interessate dal progetto. Tra le aree individuate vi è anche la zona di Santa Viola, in particolare i pressi di via della Ferriera.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 398**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Creazione di nuovi parcheggi nelle aree pubbliche adiacenti al cimitero in ragione della grande ed incrementale attrattività sviluppata dal polo Ducati con le attività connesse al Museo, al lavoro quotidiano che viene sviluppato con le scuole e per le nuove attività svolte con l'Università a seguito dell'istituzione del nuovo corso di laurea in Ingegneria del Motoveicolo.

**Deduzioni**

La realizzazione di nuove aree di parcheggio è legata agli strumenti urbanistici vigenti. Si segnala che nell'ambito della progettazione di fattibilità tecnica ed economica della prima linea tranviaria di Bologna (linea rossa), sono state individuate una serie di aree lungo il tracciato da destinare a parcheggio pubblico, allo scopo di compensare la riduzione di stalli di sosta presenti lungo le strade interessate dal progetto. Tra gli ambiti individuati vi è anche l'ampliamento del parcheggio del cimitero di Borgo Panigale.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 399**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Potenziamento della dotazione di parcheggi della frazione La Birra:

- 1) il rimodellamento dell'argine, ormai idraulicamente desueto, consentirà di creare in via Ottaviano un parcheggio a pettine, che si aggiungerà ai posti auto che verranno realizzati da Società Autostrade con l'anello Via della Birra - segue numerazione di via Triumvirato in occasione dei lavori relativi all'allargamento della tangenziale/Autostrada;
- 2) l'area del distributore carburanti in via Triumvirato andrebbe riconsiderata per destinarla a parcheggio pubblico previo trasferimento della stazione dei carburanti in prossimità dell'aeroporto, attivando a questo scopo un percorso di sinergia e condivisione con le progettazioni in campo nell'ambito della riorganizzazione dei servizi aeroportuali;
- 3) l'ordinanza in zona Birra per disincentivare la sosta stanziale dei fruitori dell'Aeroporto Marconi ha dimostrato tutta la sua funzionalità liberando alla fruizione dei residenti decine di posti auto. Ora la fase sperimentale è finita ed occorre rendere, con le modifiche del caso (fascia oraria serale dei controlli della sosta con disco orario), permanente l'azione di controllo attraverso l'inserimento delle zone interessate dal provvedimento nel Piano Sosta del Comune di Bologna sia per quel che riguarda gli aspetti amministrativi sia e soprattutto per quelli relativi al controllo.

**Deduzioni**

- 1) Si condivide l'approccio della proposta ma il progetto non è in programmazione nei tempi di attuazione del Piano.
  - 2) Si condivide la possibilità di incrementare stalli in aree in disuso, ma l'approfondimento di questo tema non è competenza del PGTU.
  - 3) Il piano sosta si riferisce alla gestione della sosta a pagamento mentre nella fattispecie si tratta di zone regolate a disco orario.
- Al fine di inserirle all'interno del piano sosta è necessario pertanto modificarne la regolamentazione.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 400**

Protocollo Generale N. 51871/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre affinare al meglio il Piano Sosta in Quartiere che ha ottenuto l'importante risultato di ridurre la sosta di auto provenienti dalla zona nord dell'area metropolitana di Bologna.  
Va studiata la possibilità di prevedere politiche specifiche di sosta in zona Lama sud, a cominciare dall'esperimento positivo di via Fantin.  
Vanno studiate alcune agevolazioni tariffarie per chi è obbligato all'utilizzo dell'auto nell'esercitare azioni di cura e di assistenza di familiari o persone in difficoltà in genere.  
Occorre rimuovere il disco orario in zona ippodromo, anche per i residenti, situazione non più necessaria per gli afflussi molto minori di persone verso l'Ippodromo dell'Arcoveggio.

**Deduzioni**

Si concorda con le osservazioni avanzate, precisando che la rimozione del disco orario in zona Ippodromo è attualmente in corso.  
Per quanto attiene le agevolazioni a coloro che prestano assistenza o persone in difficoltà in genere, si informa che è stato istituito uno specifico tavolo di lavoro con le principali rappresentanze della sanità di Bologna (AUSL Bologna, S.Orsola-Malpighi, IOR) avente per obiettivo quello di individuare le migliori strategie da avviare per risolvere tale criticità.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 401**

Protocollo Generale N. 51871/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

- Istituire un divieto di sosta in via Martiri di Monte Sole in prossimità dell'incrocio con via Arcoveggio;
- occorre mettere ordine alla sosta in via Marziale.

**Deduzioni**

Le richieste sono in linea con i principi ispiratori del Piano ma risulta troppo specifica e puntuale ed è pertanto da considerarsi rinviata in sede di relativa revisione dell'ordinanza.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 402**

Protocollo Generale N. 92292/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Eliminazione del sistema di sosta a rapida rotazione per gli stalli di via Boldrini per consentire ai residenti della zona di parcheggiare senza limiti orari.

**Deduzioni**

Si concorda con l'osservazione proposta in quanto l'offerta di sosta nell'area limitrofa alla Stazione Ferroviaria è sensibilmente aumentata nel corso degli anni e pertanto non si ritiene più indispensabile mantenere la sosta a rapida rotazione.

L'osservazione è accolta senza modifiche del testo e l'attuazione avverrà tramite apposito atto.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 403**

Protocollo Generale N. 92292/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Prevedere un miglioramento ed un potenziamento dei parcheggi di interscambio, con particolare riferimento al parcheggio Tanari, attraverso azioni e progettazioni integrate che ne implementino la fruibilità e l'uso.

**Deduzioni**

Le azioni proposte, già delineate dal Piano in termini di orientamenti e strategie, saranno dettagliate nelle fasi attuative dello stesso.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 404**

Protocollo Generale N. 92292/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Prevedere forme di incentivo all'uso del parcheggio interrato tra via Azzo Gardino e via del Rondone.

**Deduzioni**

Richiamando quanto contenuto nel capitolo 4.6 si sottolinea che rispetto all'esistente, l'obiettivo del PGTU è rivolto ad un potenziamento e miglioramento delle strutture che favoriscono l'interscambio modale e ad un miglior utilizzo dei parcheggi di attestamento esistenti, fra cui "Riva Reno".

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 405**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Piano sosta.

Al fine di massimizzare l'offerta di sosta per i residenti e di mantenere la vocazione residenziale delle zone maggiormente urbanizzate, si chiede di estendere le "strisce blu" in tutto il territorio del Quartiere San Donato-San Vitale che ne è attualmente privo, fino al tracciato della tangenziale.

Si chiede di:

A) modificare sia la delibera di Consiglio Comunale Odg n. 279/2014, PG n. 191476/2014, sia la delibera di Giunta progr. n. 206 del 15 settembre 2015, PG n. 276800/2015 affinché l'intero rione Cirenaica rientri nella Zona a tariffazione "C". Si chiede, di conseguenza, di incorporare nella Zona "C" anche le seguenti strade, attualmente rientranti nella zona "L": parte di via Sante Vincenzi, via Scipione Dal Ferro, via Bonaventura Cavalieri, via Anna Grassetti, via Rimesse, via Alessandro Tartagni e le strade limitrofe. A seguito di ciò, il nuovo confine di estensione della zona "C" diventerebbe la linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore parallela a via Grassetti e perpendicolare a via Cavalieri. In altri termini, si chiede che la zona a tariffazione "L" si estenda soltanto a sud della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore;

B) Estensione delle "strisce blu" in tutto il territorio del Quartiere San Donato-San Vitale che ne è attualmente privo, fino al tracciato della tangenziale, dando priorità temporale alle seguenti aree:

B.1) estensione della Zona a tariffazione B alle Vie Giovanni Bertini ed Enrico Ferri, così come a tutta la zona San Donnino ;

B.2) zona Massarenti e strade limitrofe (nel tratto compreso tra l'intersezione con Via Nicolò Pisano e la rotonda Paradisi);

B.3) zona Fossolo-Mainoldi e strade limitrofe;

B.4) area ricompresa tra Via San Donato, Via della Torretta, Via Marchionni e Via Emanuel.

**Deduzioni**

A) La richiesta è già stata attuata nell'estate 2019;

B) Per quanto attiene l'espansione del Piano Sosta nel Quartiere, come delineato nell'osservazione, occorrerà concordare con il gestore della sosta le modalità di attuazione, in quanto una parte della zona ricade nella competenza della società Bologna Fiera & Parking. Vista l'entità dell'estensione proposta si valuterà l'attuazione anche in termini di analisi costi/benefici.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 406**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Valorizzare la funzione di scambiatore del parcheggio Michelino, presso cui attestare linee portanti del trasporto pubblico su gomma o ferro. Tale parcheggio deve poter essere utilizzato non soltanto in funzione ricettiva dell'utenza fieristica, ma anche come punto d'appoggio per raggiungere altri luoghi della città.

**Deduzioni**

Obiettivo del PUMS è migliorare l'accessibilità ai poli (incluso la Fiera) in particolare attraverso modalità nel rispetto delle regole e a basso impatto.  
Il progetto del Tram includerà una valorizzazione del parcheggio Michelino quale parcheggio di interscambio.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 407**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Nelle aree militari ex Stamoto ed OARE, in attesa di una decisione definitiva sulla loro destinazione che va assunta con urgenza, è comunque necessario assicurare nel breve periodo la disponibilità degli spazi pertinenziali esterni per incrementare la dotazione di parcheggi ad uso di chi vive e lavora nelle zone limitrofe, come da tempo chiedono i residenti, i commercianti e le associazioni ivi operanti. Si auspica pertanto che l’Agenzia del Demanio ed il Ministero della Difesa accelerino i tempi della stipula dell’accordo per permettere le temporanea fruibilità ad uso parcheggio degli spazi esterni delle aree ex Stamoto ed OARE.

**Deduzioni**

Si concorda con la necessità di migliorare la sosta, ma la sua attuazione dipende anche da accordi con il Demanio.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO 4.6 - Sosta****OSSERVAZIONE N° 408**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

- Necessità di realizzazione di aree attrezzate per la sosta temporanea dei camper nel territorio del Quartiere, anche attraverso eventuali accordi con proprietari privati di aree adeguate allo scopo e gestite in modo da assicurare il decoro urbano;

- introduzione, in accordo col Quartiere, di una regolamentazione atta a disincentivare la sosta degli autocaravan in alcuni parcheggi pubblici oggetto di costanti segnalazioni circa la presenza di carovane di nomadi, come ad esempio al Pilastro (aree parcheggio di Via Pirandello e Via Ada Negri), in zona Roveri ed in Croce del Biacco (aree parcheggio di Via Mattei e Via Rivani).

**Deduzioni**

Riguardo il tema dei camper si ricorda che vi sono specifici atti ministeriali che regolano la disciplina della sosta di tali mezzi su strada (è vietato, ad esempio, la posa di limitatori di sagoma da parte dell'ente proprietario della strada; è inoltre vietato istituire divieto di sosta specifici per tali categorie di veicoli).

Si dovrà valutare l'eventualità di attivare uno specifico tavolo di lavoro allo scopo eventualmente di individuare aree idonee alla sosta / ricovero di tali mezzi.

Quindi:

- 1) si valuteranno le azioni da realizzare anche per comparti;
- 2) non è di competenza del PGTU, si valuteranno le azioni nel rispetto delle norme e si coglieranno possibilità di aree destinate a camper.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 409**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Introduzione di postazioni di car sharing e colonnine per ricariche elettriche anche nel territorio del Quartiere San Donato-San Vitale.

**Deduzioni**

Riguardo la mobilità elettrica e condivisa, si conferma che le politiche di sharing mobility e di diffusione della rete di veicoli elettrici sono nelle linee guida del piano, l'attuazione della richiesta dipende dai contratti di servizio con i gestori e dal rapporto domanda/offerta.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 410**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Piazzole riservate alla sosta di portatori di handicap: si ritiene necessario provvedere alla realizzazione di un'applicazione, consultabile in rete, contenente l'ubicazione di tutte le piazzole riservate ai portatori di handicap, da tenere costantemente aggiornata, in modo da rendere più agevole l'organizzazione degli spostamenti e della sosta dei portatori di handicap medesimi, attraverso la conoscenza preventiva delle piazzole a loro riservate, ovviamente senza garanzia del fatto di trovarle libere.

**Deduzioni**

Sulle piazzole handicap, si informa che recentemente è stata realizzata una mappatura aggiornata online, disponibile anche su app, della posizione degli stalli. L'osservazione è parzialmente accolta nella misura in cui il Comune mette a disposizione i propri dati in formato aperto ed accessibile per lo sviluppo anche di app.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 411**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Parcheggio Staveco: prevedere nella sua ristrutturazione posti auto pertinenziali per residenti centro storico (Via Arienti e dintorni).

**Deduzioni**

Come è noto, è in cantiere il progetto di ampliamento del parcheggio Staveco.  
A seguito di recenti interlocuzioni positive con Prefettura, Agenzia del Demanio e Soprintendenza, si confida di poter procedere quanto prima alla realizzazione di tale progetto.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 412**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di promuovere in concomitanza di importanti eventi a carattere cittadino l'utilizzo di alcune piazze del centro storico anche ai fini di una riqualificazione dell'ambiente urbano con sospensione/limitazione temporanea della sosta veicoli e con il coinvolgimento di associazioni e residenti.

**Deduzioni**

La proposta è in linea con le strategie di riqualificazione urbana e di attrattività della città previste dal PUMS/PGTU. L'attuazione dipenderà dal singolo caso.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 413**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede di disincentivare con i mezzi ritenuti più idonei in Via del Cane la sosta abusiva delle moto.

**Deduzioni**

La richiesta è in linea con i principi ispiratori del Piano ma risulta troppo specifica e puntuale ed è pertanto da considerarsi rinviata in sede di relativa revisione dell'ordinanza.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 414**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di prevedere, per la zona di Porta Mascarella e la via omonima, che i due parcheggi possano divenire ad alta rotazione con permanenza massima di 150 minuti per favorire la rivitalizzazione della zona.

**Deduzioni**

Solo relativamente alla Piazza di Porta Mascarella viene accolta la proposta di favorire la rapida rotazione, cui si darà attuazione con successivi atti. Si rimanda alla risposta all'osservazione 367

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 415**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di rivedere la disposizione dei parcheggi in Via Mirasole individuando le migliori condizioni di posizionamento degli stessi, tenendo conto dei passi carrai non più esistenti e della modalità di parcheggio in modo da migliorarne l'incremento attraverso una migliore distribuzione degli stessi.

**Deduzioni**

La richiesta è in linea con i principi ispiratori del Piano ma risulta troppo specifica e puntuale ed è pertanto da considerarsi rinviata in sede di relativa revisione dell'ordinanza.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 416**

Protocollo Generale N. 98838/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si chiede di procedere alla sistemazione dei parcheggi di via Carlo Marx sul lato di strada adiacente al muro perimetrale della Caserma Perotti.

**Deduzioni**

Il problema è di eccessivo dettaglio, rispetto all'impostazione del PGTU, per costituire oggetto di modifica della relazione generale. Si valuterà con specifico approfondimento.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 417**

Protocollo Generale N. 104451/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si ritiene che la politica della sosta a cerchi concentrici non abbia effetti sulla riduzione dell'uso dell'auto.

**Deduzioni**

Si specifica che la regolamentazione della sosta è ad aree e non a cerchi concentrici, mentre è suddiviso come indicato il suo piano tariffario. La politica di tariffazione/regolamentazione della sosta ha effetti diretti sulla riduzione dell'uso dell'auto a favore di altre modalità più sostenibili.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6.1 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 418**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di prevedere la possibilità di espansione del piano sosta non solo dove si riscontrano criticità significative e squilibri tra domanda e offerta, ma anche lungo le grandi direttrici radiali del trasporto pubblico e relative strade laterali.

**Deduzioni**

Da accogliere nel PGTU con l'integrazione "prioritariamente" lungo le direttrici radiali del TPL.

Accoglimento

Accolta

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.6.1: 9. Al di fuori del Piano Sosta, prioritariamente lungo le direttrici radiali del TPM/TPL oppure laddove si riscontrino forti criticità alla sosta a servizio di residenti ed attività commerciali, vengono attuate misure atte a scoraggiare tali fenomeni (come ad es. è già stato fatto nella zona della Birra ove è stata rilevata una sosta parassitaria e impropria da parte degli utenti dell'aeroporto Marconi).

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6.1 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 419**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di prevedere, in relazione alle direttrici interessate dalla realizzazione della rete tranviaria, l'esplicitazione del principio che le grandi radiali esterne al centro diventeranno veri e propri corridoi della mobilità sostenibile, con una riorganizzazione del canale stradale volta ad assicurare priorità e sicurezza agli spostamenti a piedi, in bici e col trasporto pubblico.

**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 tranviaria. Pertanto, l'osservazione viene accolta ma senza modifica del testo.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6.1 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 420**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di prevedere la possibilità graduale di prolungamento degli orari di vigenza del piano sosta, a partire dalle zone dove si registrano maggiore pressione e criticità di sosta serale e che siano già servite dal trasporto pubblico e/o da parcheggi di attestamento e/o interscambio.

**Deduzioni**

La proposta è in linea con gli obiettivi del PGTU: l'eventuale attuazione avverrà attraverso successivo atto del Comune di Bologna conseguente ai necessari approfondimenti tecnici ed amministrativi.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6.1 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 421**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di prevedere che la progressiva riduzione delle esenzioni sulla sosta a favore dei residenti avvenga a partire dalle seconde auto, in coerenza col principio generale “chi occupa spazio pubblico paga”, differenziando l’entità del pagamento.

**Deduzioni**

Si condivide il principio alla base del contributo offerto. L'azione richiesta è già prevista e in fase di attuazione nel Comune di Bologna.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6.1 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 422**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di prevedere la possibilità di tariffazione in via sperimentale della sosta dei veicoli motorizzati a due ruote.

**Deduzioni**

L'obiettivo della proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS/PGTU; non si esclude la possibilità di attuare detta misura stante la fattibilità tecnica della verifica del pagamento.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Par. 4.6.1. Eventuale introduzione della sosta regolamentata a pagamento dei motoveicoli

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6.1 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 423**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si propone di escludere espressamente la possibilità di sosta veicolare, anche di notte, all'interno delle aree pedonali esistenti di particolare pregio storico-architettonico.

**Deduzioni**

La proposta è in linea con gli obiettivi del PGTU per quanto riguarda la sosta diurna, mentre in quella notturna la misura proposta verrà limitata ad alcuni casi.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6.1 - Sosta**

**OSSERVAZIONE N° 424**

Protocollo Generale N. 41768/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Richiesta di realizzazione di un'applicazione, consultabile in rete, contenente tutti gli stalli di sosta riservati ai portatori di handicap, in modo da rendere più facile gli spostamenti e la sosta dei medesimi, attraverso la conoscenza preventiva degli stalli liberi.

**Deduzioni**

Sulle piazzole handicap, si informa che recentemente è stata realizzata una mappatura aggiornata online, disponibile anche su app, della posizione degli stalli. L'osservazione è parzialmente accolta nella misura in cui il Comune mette a disposizione i propri dati in formato aperto ed accessibile per lo sviluppo anche di app.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.6.2 - sosta**

**OSSERVAZIONE N° 425**

Protocollo Generale N. 98838/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Stazione Bologna San Ruffillo, parcheggio localizzato in Via Amilcare Ponchielli:

- per valorizzare la presenza di questa infrastruttura di scambio, incrementandone la fruibilità da parte degli utenti del Quartiere Savena e incrementando così le possibilità dei cittadini di usufruire del trasporto pubblico urbano, in coerenza con gli obiettivi del PGTU e dei Programmi Obiettivo del Quartiere Savena, è opportuno realizzare un collegamento pedonale tra il parcheggio “scambiatore” situato alle spalle del Centro Commerciale San Ruffillo e la stazione ferroviaria Bologna San Ruffillo.

**Deduzioni**

Quanto richiesto è già previsto all'interno del progetto PIMBO. Nello specifico sono previsti il prolungamento dell'esistente sottopasso fino al lato est del fascio binari e la contestuale eliminazione delle barriere architettoniche per l'accesso alle banchine di fermata. Il progetto intende realizzare il collegamento est-ovest, finora incompiuto, necessario per garantire al massimo l'accessibilità alle banchine da entrambi i lati.

E' inoltre prevista la realizzazione di tratti di percorsi ciclopedonali, su ambo i lati del rilevato ferroviario, di collegamento con la rete dei percorsi ciclabili già presenti nel territorio.

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 426**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

E' necessario aumentare la quantità di autobus elettrici circolanti nel centro storico, fino al raggiungimento del 100%.

**Deduzioni**

L'azione è prevista sia dal PUMS che dal PGTU, con la misura "Acquisto flotta bus urbani prevalentemente a zero emissioni" nel breve periodo (2020) e "acquisto flotta solo a zero emissioni" nel medio periodo (2025).

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 427**

Protocollo Generale N. 110043/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

La mattina, nelle ore di punta, via XXI Aprile è molto trafficata viste le numerose vie trasversali, furgoni e camion che scaricano nel supermercato Carrefour, biciclette e SUV grandi come la navetta D. Si potrebbe alleggerire un po' la pressione su questa via rendendo transitabile alle moto la corsia preferenziale di Via Saragozza fuori porta (come quella di via S. Isaia): le moto, a differenza delle biciclette, non intralciano gli autobus.

**Deduzioni**

L'obiettivo del PUMS è di favorire la diversione modale ed il minor impatto dei mezzi. Al momento non si ritiene di alleggerire il traffico su altre strade.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 428**

Protocollo Generale N. 112528/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'introduzione di tecnologia innovativa al servizio della città per migliorare la vita dei cittadini è condivisibile, tuttavia occorre muoversi con attenzione poiché l'eventuale duplicazione di applicazioni porterebbe ad una frammentazione dell'offerta senza alcun beneficio.

Occorre altresì tutelare gli investimenti fatti in tecnologia innovativa al servizio dei cittadini ed evitare che la tecnologia diventi elemento di sfruttamento del lavoro.

**Deduzioni**

Il riferimento alla "tecnologia" è molto generico. In tutte le realtà internazionali più evolute il potenziamento delle tecnologie a supporto della Mobilità hanno determinato un'evoluzione positiva del sistema di mobilità (sia lato utenti che lato fornitori di servizi).

Proprio per agevolare l'erogazione di servizi evoluti e diffusi, il Piano propone nello specifico l'adozione di soluzioni basate su OpenData e interoperabilità.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 429**

Protocollo Generale N. 112394/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Il car-sharing con veicoli elettrici ha beneficiato della possibilità di muoversi liberamente sulle corsie riservate ai mezzi pubblici, il possibile aumento dei veicoli con queste caratteristiche confligge con l'obiettivo di rendere competitivo il TPL, che potrà esserlo solo con una viabilità dedicata. Occorre inoltre verificare che il car-sharing non venga utilizzato impropriamente e assicurare interventi tempestivi di rimozione dei veicoli lasciati in zone in cui intralcino l'offerta di altri servizi di mobilità pubblica.

**Deduzioni**

In questi mesi la PM ha provveduto ad rimuovere i veicoli del car sharing parcheggiati in maniera impropria e continuerà a farlo nei prossimi. Vista la quantità di veicoli in circolazione del car sharing elettrico non si ritiene che questi possano incidere sensibilmente sulla velocità di percorrenza dei mezzi di trasporto pubblico.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 430**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Riteniamo di fondamentale importanza incentivare i servizi di sharing perciò chiediamo che sia inserito all'interno dello SCENARIO IMMEDIATO (2020) il seguente intervento:

Avvio del monitoraggio dell'effetto sostituzione generato dai servizi di sharing.

**Deduzioni**

La richiesta è in linea con gli obiettivi del PGTU, i tempi e le modalità del monitoraggio si definiranno in fasi di maggior dettaglio durante l'attuazione del Piano; pertanto non si ritiene di modificare la tabella del capitolo 6.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 431**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Richiediamo che la strategia "Mobilità elettrica" e "Diffusione infrastrutture di ricarica", nello SCENARIO IMMEDIATO (2020) sia integrata come segue:

da: "Incentivazione della diffusione della ricarica privata" a: "Incentivazione della diffusione della ricarica privata presso famiglie e imprese".

**Deduzioni**

Accolta con modifica del testo.

Accoglimento

Accolta

**Modifica eventuale al Piano**

Tabella Par. 6 – PRIORITA' DI INTERVENTO PER L'ATTUAZIONE DEL PGTU:

STRATEGIA: Mobilità elettrica – Diffusione infrastrutture di ricarica

Integrazione nello SCENARIO IMMEDIATO (2020):

“Incentivazione della diffusione della ricarica privata presso famiglie e imprese”

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 432**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Richiediamo che sia inserito nello SCENARIO INTERMEDIO (2025) il seguente intervento:  
Tutta la flotta della Pubblica amministrazione sarà costituita da mezzi elettrici.

**Deduzioni**

In linea con gli obiettivi del PGTU, l'osservazione è accolta e si si manda alla risposta all'osservazione 110

Accoglimento

**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 433**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Visto che il PUMS prevede, a pag. 202, che: “non saranno messe in atto politiche per incentivare sistemi di scooter sharing, puntando piuttosto a sistemi di bike sharing elettrico”, chiediamo di eliminare la frase (a pag. 83 del PGTU), relativa alla possibile introduzione di sistemi di sharing di ciclomotori elettrici: “Sempre nell’ottica [...] con il bike sharing.”

**Deduzioni**

L’amministrazione intende favorire le eventuali idee innovative che consentiranno spostamenti ecologici (es. monopattini elettrici e ciclomotori elettrici), in relazione alle evoluzioni normative.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 434**

Protocollo Generale N. 109721/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Il nuovo car sharing non copre tutta Bologna e per l'utilizzo in fascia oraria notturna è diventato molto più caro. Si potrebbe estendere il servizio ad almeno tutta Bologna, San Lazzaro e Casalecchio e fare una tariffa massima di 30€ per l'utilizzo dalle ore 20.00 alle ore 8.00 per le donne, per i giovani e per tutti quelli che non possono ritrovarsi senza auto di notte.

**Deduzioni**

Trattandosi di un servizio gestito da società private, le tariffe e l'estensione del servizio di car sharing non rientrano nelle competenze del Comune di Bologna: il Comune nell'ambito delle sue competenze si adopererà per estendere il più possibile l'area di pertinenza del servizio come già avvenuto di recente con l'ampliamento dell'area pertinente al sistema Corrente.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 435**

Protocollo Generale N. 112271/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

È opportuno includere il gas naturale nelle opzioni di mobilità a basso impatto ambientale per lo sharing. Si propone pertanto la seguente modifica:

“Il car sharing free-flow nei prossimi anni vedrà probabilmente un aumento degli operatori, dai due (Eni Enjoy e Omnibus) attuali. Saranno però incentivati gli operatori di sharing che prevedranno delle misure per coprire le aree a domanda debole per il TPL e gli operatori che privilegeranno flotte full electric e a metano.

Nel contempo l'amministrazione si impegnerà nel riservare stalli appositamente dedicati alle auto in sharing in prossimità dei principali poli attrattori e funzionali della città.”

**Deduzioni**

Non in linea con gli obiettivi del PGTU in quanto la scelta è di favorire veicoli ad impatto zero.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 436**

Protocollo Generale N. 111544/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Il car-sharing con veicoli elettrici ha beneficiato della possibilità di muoversi liberamente sulle corsie riservate ai mezzi pubblici, il possibile aumento dei veicoli con queste caratteristiche confligge con l'obiettivo di rendere competitivo il TPL, che potrà esserlo solo con una viabilità dedicata. Occorre inoltre verificare che il car-sharing non venga utilizzato impropriamente e assicurare interventi tempestivi di rimozione dei veicoli lasciati in zone in cui intralcino l'offerta di altri servizi di mobilità pubblica.

**Deduzioni**

In questi mesi la PM ha provveduto a rimuovere i veicoli del car sharing parcheggiati in maniera impropria e continuerà a farlo nei prossimi. Vista la quantità di veicoli in circolazione del car sharing elettrico non si ritiene che questi possano incidere sensibilmente sulla velocità di percorrenza dei mezzi di trasporto pubblico.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 437**

Protocollo Generale N. 111544/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

La proposta del PGTU 2018 si limita a promuovere iniziative per agevolare il costo degli abbonamenti al TPL e l'utilizzo delle biciclette, senza mai ipotizzare come possibilità per gli spostamenti quella di affidarsi al taxi o al noleggio con conducente, limitando di molto la possibilità di integrazione e sviluppo tra i sistemi di mobilità pubblica.

**Deduzioni**

Il Taxi non è generalmente contemplato nei PSCL e nelle azioni di Mobility management, sia per incompatibilità strutturali legate alla coincidenza delle ore di punta, sia per il notevole costo addizionale che il servizio Taxi/Ncc imporrebbe alle Aziende/Enti promotori dei PSCL rispetto a tutte le altre modalità di trasporto, che spesso non comportano esborsi economici ma solo azioni organizzative.

Tuttavia il trasporto non di linea può essere annoverato tra le alternative.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 438**

Protocollo Generale N. 408808/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Individuare una zona della città per sperimentare sistemi intelligenti di trasporto: sostituire progressivamente semafori+spire con semafori connessi dotati di telecamere con algoritmi riconoscimento oggetti sarebbero così disponibili dati ed informazioni riguardanti il traffico ed i trasporti pubblici; inoltre tramite segnalatori elettronici dinamici associati a messaggi DSRC (dedicated short-range communications) sarebbe possibile avere un dialogo bidirezionale completo tra infrastrutture e veicoli e permetter loro di adeguare le strategie di approccio. Si suggerisce inoltre l'introduzione di tabelloni elettronici per cambio dinamico della segnaletica. Per rendere possibile la realizzazione della sperimentazione, si avanza la richiesta di modificare la circolazione nella città di Bologna e realizzare percorsi più veloci, deviazioni strategiche e andature ideali per ridurre i consumi e la durata di viaggio.

**Deduzioni**

La proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS/PGTU specificando comunque che la scelta della tecnologia non è oggetto del piano e le modalità operative dipenderanno da specifici progetti e provvedimenti attuativi.

Accoglimento

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 439**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Rafforzare, incrementare e promuovere le nuove modalità di trasporto condiviso, in particolare il car sharing, favorendone la diffusione capillare sul territorio attraverso la flessibilità nei punti di ritiro e consegna dei mezzi (come già avviene nelle principali città italiane) e vantaggiose possibilità di parcheggio nei pressi dei principali punti di interesse pubblico (stazioni FS-FSM, ospedale, ecc). In questo modo la forzata vocazione in direzione ovest-est dei principali mezzi pubblici può essere compensata da un sistema flessibile e personalizzabile di interconnessione con le aree più periferiche del Quartiere e i Comuni limitrofi, favorendo al contempo un utilizzo razionale del mezzo condiviso piuttosto che del mezzo privato.

**Deduzioni**

Già contenuto nel PGTU, la cui attivazione dipenderà anche dai contratti di servizio.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 440**

Protocollo Generale N. 92292/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Prevedere un impegno dell'Amministrazione, tramite un supporto attivo, affinché tutti gli istituti scolastici possano dotarsi della figura del mobility manager, prevista dalla legge 221 del 28 dicembre 2015, "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali"; creare un incentivo forte per i cittadini che, riconoscendo di usare l'auto molto poco, rinuncino ad avere il permesso per sé e per il proprio nucleo familiare, liberando spazio prezioso e rivolgendosi alle forme meno impattanti di mobilità condivisa ed ecologica.

**Deduzioni**

Si condivide la necessità dell'istituzione del mobility manager scolastico, la cui competenza è delle istituzioni scolastiche. Si rimanda all'osservazione n. 47.

L'osservazione è in linea con le strategie del PUMS/PGTU, da intendersi accolta senza modifica del testo. Si informa dell'avvio dell'iniziativa "Bologna a scuola si muove sostenibile" progetto che si propone di diffondere i pedibus o altre tipologie di mobilità sostenibile, con il coinvolgimento di scuole, genitori, bambine e bambini per ridurre l'uso dell'auto lungo i percorsi casa-scuola.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 441**

Protocollo Generale N. 98368/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Occorre rafforzare, incrementare e promuovere le nuove modalità di trasporto condiviso, in particolare il car sharing, favorendone la diffusione capillare sul territorio attraverso la flessibilità nei punti di ritiro e consegna dei mezzi (come già avviene nelle principali città italiane) e vantaggiose possibilità di parcheggio nei pressi dei principali punti di interesse pubblico (stazioni FS-FSM, ospedali, ecc). In questo modo la forzata vocazione in direzione ovest-est dei principali mezzi pubblici può essere compensata da un sistema flessibile e personalizzabile di interconnessione con le aree più periferiche del Quartiere e i Comuni limitrofi, favorendo al contempo un utilizzo razionale del mezzo condiviso piuttosto che del mezzo privato.

Inoltre occorre sviluppare la raccolta e l'analisi dei dati generati dai servizi di "sharing" che si stanno diffondendo in città da mettere a disposizione dell'Amministrazione e della cittadinanza per sviluppare politiche di mobilità più efficienti e rispondenti ai bisogni della cittadinanza come dimostra l'esperienza di Barcellona e come si esprime nelle intenzioni siglate tra il Comune di Bologna e Barcellona il 26 novembre 2018 dove si dice a proposito di "Open e Big data" che ci si impegna nello "sviluppo di azioni per un uso pubblico dei dati, basato su una strategia etica e responsabile e al servizio dei cittadini".

**Deduzioni**

La proposta è già contenuta, a livello di impostazione generale, nelle misure previste dal Piano (cfr. Par. 4.7.1). Si rimanda alle fasi attuative degli interventi l'adozione dei criteri suggeriti.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 442**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Si richiede lo spostamento di Enjoy e Mobike dentro la Via Mascarella.

**Deduzioni**

Si prende atto della richiesta, rimandando l'attuazione di concerto con i rispettivi gestori.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 443**

Protocollo Generale N. 110248/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'introduzione di tecnologia innovativa al servizio della città per migliorare la vita dei cittadini è condivisibile, tuttavia occorre muoversi con attenzione poiché l'eventuale duplicazione di applicazioni porterebbe ad una frammentazione dell'offerta senza alcun beneficio.

Occorre altresì tutelare gli investimenti fatti in tecnologia innovativa al servizio dei cittadini ed evitare che la tecnologia diventi elemento di sfruttamento del lavoro.

E' necessario stabilire chiaramente quali siano le regole e i principi generali su cui incardinare lo sviluppo e la diffusione dei sistemi innovativi (evitare ostacoli e monopoli, assicurare l'accesso al mercato a tutti gli operatori, supportare la cooperazione tra i vari attori, ecc.).

**Deduzioni**

Il riferimento alla "tecnologia" è molto generico. In tutte le realtà internazionali più evolute il potenziamento delle tecnologie a supporto della Mobilità hanno determinato un'evoluzione positiva del sistema di mobilità (sia lato utenti che lato fornitori di servizi).

Proprio per agevolare l'erogazione di servizi evoluti e diffusi, il Piano propone nello specifico l'adozione di soluzioni basate su OpenData e interoperabilità.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.1 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 444**

Protocollo Generale N. 98838/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Il Quartiere Savena, in coerenza con gli obiettivi definiti all'interno dei propri Programmi Obiettivo, sostiene soluzioni di mobilità innovativa e sostenibile, quali potrebbero essere quelle realizzate mediante l'uso di ITS, open data e nuove tecnologie semaforiche citate all'interno del PGTU, e si rende perciò disponibile a ospitare sperimentazioni, progetti pilota e soluzioni innovative mirate al miglioramento dei servizi ai propri cittadini, all'interno del proprio territorio.

**Deduzioni**

La proposta è coerente con quanto previsto nel PGTU.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.2 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 445**

Protocollo Generale N. 106942/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Diffondere la cultura della mobilità elettrica sul territorio nazionale, promuovendo campagne informative rivolte ai cittadini affinché “prendano coscienza degli elevati rischi sulla salute che corrono e mutino le proprie abitudini “e vecchie convenzioni sulla mobilità e programmi di formazione destinati agli operatori di mobilità e agli utilizzatori finali al fine di diffondere la conoscenza su veicoli elettrici, caratteristiche e modalità d’uso delle infrastrutture di ricarica e sulla normativa vigente.

Proposta di modifica / integrazione

Invece: (...) “prendano coscienza degli elevati rischi per la salute provocati a loro stessi e alla comunità intera nell’utilizzo di mezzi più inquinanti e mutino le proprie abitudini “(...).

**Deduzioni**

L’osservazione è in linea con gli obiettivi del PUMS/PGTU.

Accoglimento

Accolta

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.7.2: “Diffondere la cultura della mobilità elettrica sul territorio nazionale, promuovendo campagne informative rivolte ai cittadini affinché prendano coscienza degli elevati rischi per la salute provocati a loro stessi e alla comunità intera nell’utilizzo di mezzi più inquinanti e mutino le proprie abitudini e vecchie convenzioni sulla mobilità e programmi di formazione destinati agli operatori di mobilità e agli utilizzatori finali al fine di diffondere la conoscenza su veicoli elettrici, caratteristiche e modalità d’uso delle infrastrutture di ricarica e sulla normativa vigente.”

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.3 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 446**

Protocollo Generale N. 112589/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Le funzioni dei mobility management sono di grande prospettiva e utili a modificare positivamente le abitudini dei cittadini, purtroppo dobbiamo constatare che nella visione proposta si limiterebbero a promuovere iniziative per agevolare il costo degli abbonamenti al TPL e l'utilizzo della bicicletta in tutte le scuole (di ogni ordine e grado, Università compresa), senza mai ipotizzare come possibilità per gli spostamenti casa lavoro quella di affidarsi a mezzi idonei al trasporto individuale o di piccoli gruppi come il taxi o il noleggio con conducente, rinunciando al veicolo privato, limitando di molto la possibilità di integrazione e sviluppo tra i sistemi di mobilità pubblica.

**Deduzioni**

Il Taxi non è generalmente contemplato nei PSCL e nelle azioni di Mobility management, sia per incompatibilità strutturali legate alla coincidenza delle ore di punta, sia per il notevole costo addizionale che il servizio Taxi/Ncc imporrebbe alle Aziende/Enti promotori dei PSCL rispetto a tutte le altre modalità di trasporto, che spesso non comportano esborsi economici ma solo azioni organizzative.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.3 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 447**

Protocollo Generale N. 112635/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Proponiamo che, per consentire la massima partecipazione delle imprese del centro storico e la maggiore diffusione dei benefici previsti dal M.M., sia individuato un M.M. unico per l'area del centro storico con cui le diverse imprese sottoscrivono singoli accordi a sostegno della mobilità delle imprese e dei loro dipendenti che opera nel centro città, usando anche i permessi operativi "F".

**Deduzioni**

Si condivide la necessità espressa, per quanto sia complessa e quindi più facilmente attuabile per singoli comparti.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.3 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 448**

Protocollo Generale N. 112528/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Le funzioni dei mobility management sono di grande prospettiva e utili a modificare positivamente le abitudini dei cittadini, purtroppo dobbiamo constatare che nella visione proposta si limiterebbero a promuovere iniziative per agevolare il costo degli abbonamenti al TPL e l'utilizzo della bicicletta in tutte le scuole (di ogni ordine e grado, Università compresa), senza mai ipotizzare come possibilità per gli spostamenti casa lavoro quella di affidarsi a mezzi idonei al trasporto individuale o di piccoli gruppi come il taxi o il noleggio con conducente, rinunciando al veicolo privato, limitando di molto la possibilità di integrazione e sviluppo tra i sistemi di mobilità pubblica.

**Deduzioni**

La proposta è coerente con quanto previsto nel PGTU e già in parte attuato in alcune realtà.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.3 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 449**

Protocollo Generale N. 112829/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

La proposta del PGTU 2018 si limita a promuovere iniziative per agevolare il costo degli abbonamenti al TPL e l'utilizzo delle biciclette, senza mai ipotizzare come possibilità per gli spostamenti quella di affidarsi al taxi o al noleggio con conducente, limitando di molto la possibilità di integrazione e sviluppo tra i sistemi di mobilità pubblica.

**Deduzioni**

Il Taxi non è generalmente contemplato nei PSCL e nelle azioni di Mobility management, sia per incompatibilità strutturali legate alla coincidenza delle ore di punta, sia per il notevole costo addizionale che il servizio Taxi/Ncc imporrebbe alle Aziende/Enti promotori dei PSCL rispetto a tutte le altre modalità di trasporto, che spesso non comportano esborsi economici ma solo azioni organizzative.

Tuttavia il trasporto non di linea può essere annoverato tra le alternative.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.3 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 450**

Protocollo Generale N. 112895/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

L'introduzione di tecnologia innovativa al servizio della città per migliorare la vita dei cittadini è condivisibile, tuttavia occorre muoversi con attenzione poiché l'eventuale duplicazione di applicazioni porterebbe ad una frammentazione dell'offerta senza alcun beneficio.

Occorre altresì tutelare gli investimenti fatti in tecnologia innovativa al servizio dei cittadini ed evitare che la tecnologia diventi elemento di sfruttamento del lavoro.

**Deduzioni**

Il riferimento alla "tecnologia" è molto generico. In tutte le realtà internazionali più evolute il potenziamento delle tecnologie a supporto della Mobilità hanno determinato un'evoluzione positiva del sistema di mobilità (sia lato utenti che lato fornitori di servizi).

Proprio per agevolare l'erogazione di servizi evoluti e diffusi, il Piano propone nello specifico l'adozione di soluzioni basate su OpenData e interoperabilità.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.3 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 451**

Protocollo Generale N. 40003/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Viene richiesto di promuovere da parte dei Mobility Manager del Comune, mediante opportuni incentivi e facilitazioni, esperienze di M. M. presso i plessi scolastici dove si vengono a creare situazioni di congestione del traffico e della sosta nei momenti di afflusso e deflusso degli studenti, attraverso la nomina di un M.M. interno, la redazione di un piano di spostamenti casa/scuola, incentivando il TPL, pedibus, carpooling, ecc. In modo da limitare l'utilizzo dei mezzi privati.

**Deduzioni**

Si condivide la necessità dell'istituzione del mobility manager scolastico: la competenza è delle istituzioni scolastiche. Si rimanda alla risposta l'osservazione n. 47.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.3 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 452**

Protocollo Generale N. 110248/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

La proposta del PGTU 2018 di limita a promuovere iniziative per agevolare il costo degli abbonamenti al TPL e l'utilizzo delle biciclette, senza mai ipotizzare come possibilità per gli spostamenti quella di affidarsi al taxi o al noleggio con conducente, limitando di molto la possibilità di integrazione e sviluppo tra i sistemi di mobilità pubblica.

**Deduzioni**

Il Taxi non è generalmente contemplato nei PSCL e nelle azioni di Mobility management, sia per incompatibilità strutturali legate alla coincidenza delle ora di punta, sia per il notevole costo addizionale che il servizio Taxi/Ncc imporrebbe alle Aziende/Enti promotori dei PSCL rispetto a tutte le altre modalità di trasporto, che spesso non comportano esborsi economici ma solo azioni organizzative.

Tuttavia il trasporto non di linea può essere annoverato tra le alternative.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.4 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 453**

Protocollo Generale N. 112589/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

I servizi di mobilità condivisa messi a disposizione hanno certamente aumentato le possibilità dei cittadini di muoversi nel contesto urbano, anche se fin ad ora non sono state adottate soluzioni per rispondere ai bisogni di mobilità delle zone a bassa domanda (periferie), cosa che nel PGTU 2018 pare verrà incentivata con un cambio di strategie.

Il car sharing con veicoli elettrici ha beneficiato della possibilità di muoversi liberamente sulle corsie riservate ai mezzi pubblici, non possiamo non sottolineare che il possibile aumento di veicoli con queste caratteristiche confligge con l'obiettivo di rendere competitivo il trasporto pubblico, che potrà esserlo solo ed esclusivamente con una viabilità dedicata e libera da situazioni di intralcio che ne rallentino la velocità commerciale, ed è indiscutibile che aumentare il numero dei soggetti autorizzati ad andare su corsie dedicate ai mezzi pubblici penalizzi in primis proprio i soggetti per cui tali corsie sono state dedicate, ovvero bus e taxi.

Occorre inoltre verificare che il car sharing non venga utilizzato impropriamente, e assicurare interventi tempestivi di rimozione dei veicoli lasciati in zone in cui intralcino l'offerta di altri servizi di mobilità pubblica.

**Deduzioni**

La mobilità condivisa deve poter beneficiare di un significativo incentivo rispetto alla mobilità privata, sia nel medio che nel lungo periodo. La previsione dell'uso delle corsie preferenziali non è in contrasto con tale strategia anche se, a livello operativo e nel lungo periodo, dovrà essere confermata in funzione di eventuali fenomeni di sovra-saturazione o uso scorretto da parte di talune componenti di traffico.

Inoltre, il Piano già prevede l'incremento e l'estensione dei sistemi di enforcement per il controllo delle corsie preferenziali.

Accoglimento

Non accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.4 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 454**

Protocollo Generale N. 112528/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Il car-sharing con veicoli elettrici ha beneficiato della possibilità di muoversi liberamente sulle corsie riservate ai mezzi pubblici, il possibile aumento dei veicoli con queste caratteristiche confligge con l'obiettivo di rendere competitivo il TPL, che potrà esserlo solo con una viabilità dedicata. Occorre inoltre verificare che il car-sharing non venga utilizzato impropriamente e assicurare interventi tempestivi di rimozione dei veicoli lasciati in zone in cui intralcino l'offerta di altri servizi di mobilità pubblica.

**Deduzioni**

In questi mesi la PM ha provveduto ad rimuovere i veicoli del car sharing parcheggiati in maniera impropria e continuerà a farlo nei prossimi. Vista la quantità di veicoli in circolazione del car sharing elettrico non si ritiene che questi possano incidere sensibilmente sulla velocità di percorrenza dei mezzi di trasporto pubblico.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.4 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 455**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

E' necessario inserire la seguente frase: "Saranno previsti sistemi di monitoraggio finalizzati a verificare il successo del bike sharing e la capacità di innescare cambiamenti positivi nelle abitudini di spostamento dei bolognesi"  
E' inoltre necessario aggiungere dopo la frase "L'esempio del bando per il bike sharing è un esempio virtuoso con il quale dovranno essere potenzialmente ispirati i prossimi bandi per l'affidamento di servizi di mobilità in sharing."  
la seguente frase: "Per incentivare la mobilità sostenibile condivisa anche nei confronti delle famiglie con bambini una percentuale di Mobike sarà dotata di seggiolini per il trasporto bimbi".

**Deduzioni**

Il nuovo servizio di bike sharing di Bologna è stato affidato in concessione tramite apposita gara alla società Idri BK, che si avvale della tecnologia Mobike, fino al 31/12/2023. Il contratto che regola la concessione prevede già l'obbligo di fornire periodicamente una serie di dati per consentire di monitorare il servizio e misurarne l'efficacia. Il bike sharing Mobike presenta caratteristiche di estrema semplicità e universalità: personalizzazioni come quella richiesta non sono presenti nel contratto sottoscritto.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.4 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 456**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

E' necessario favorire quelle realtà (aziende pubbliche e private) che introdurranno elementi di flessibilità per i dipendenti che dimostreranno di utilizzare un mezzo diverso da veicoli inquinanti privati.

**Deduzioni**

Il contributo suggerito è coerente con gli obiettivi del PUMS.

Nel PGTU si rimanda al par. 4.7.3 per le azioni di carattere generale: si segnala inoltre il progetto bike to work proposto a giugno 2019 dall'Amministrazione Comunale che verrà inserito nel PGTU.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO 4.7.4 - Mobilità innovativa****OSSERVAZIONE N° 457**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

Stabilire per chi apre supermercati o strutture commerciali di grandi dimensioni di dotarsi di appositi hub del bike sharing “ Mobike” (anche per le strutture già esistenti).

**Deduzioni**

Il modello gestionale del servizio di bike sharing presente in città, basato sulla delimitazione all'interno del territorio comunale di un'area operativa con la presenza al proprio interno di 240 postazioni di presa e rilascio delle biciclette, è stato oggetto di specifica offerta tecnica da parte dell'aggiudicatario della procedura di gara indetta a tal fine da SRM e Comune di Bologna ed è regolato da apposito contratto di concessione, valido fino al 31/12/2023, con la società Idri BK che si avvale della tecnologia Mobike. Il sistema, in virtù della sua flessibilità organizzativa, non presuppone la presenza di una postazione per poter usufruire delle biciclette condivise: le postazioni rappresentano infatti una delle possibili modalità di utilizzo del servizio - accanto alla modalità di fruizione a flusso libero - e la loro ubicazione tiene conto delle zone a maggior densità di utilizzo al fine di garantire un maggiore livello di ordine e di efficienza gestionale.

Qualunque soggetto, inclusi supermercati e centri commerciali, se lo ritiene opportuno ha la facoltà di stringere accordi di natura privata con il gestore del servizio per implementare il sistema con ulteriori postazioni di bike sharing. In ogni caso tali postazioni non dovranno costituire un aggravio ai costi di gestione del servizio ed essere posizionate in aree che mantengano permanentemente la possibilità di una libera fruizione sia da parte degli utenti sia da parte del personale addetto alla gestione del servizio.

Accoglimento

**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO 4.7.4 - Mobilità innovativa****OSSERVAZIONE N° 458**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

Approntare stazioni attrezzate /info-point del servizio di bike sharing comunale in tutte le stazioni dell'SFM.

**Deduzioni**

Il contributo suggerito è coerente con gli obiettivi del PUMS per il 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. Il modello gestionale del servizio di bike sharing presente in città, basato sulla delimitazione all'interno del territorio comunale di un'area operativa con la presenza al proprio interno di 240 postazioni di presa e rilascio delle biciclette, è stato oggetto di specifica offerta tecnica da parte dell'aggiudicatario della procedura di gara indetta a tal fine da SRM e Comune di Bologna ed è regolato da apposito contratto di concessione, valido fino al 31/12/2023, con la società Idri BK che si avvale della tecnologia Mobike. Il sistema, in virtù della sua flessibilità organizzativa, non presuppone la presenza di una postazione per poter usufruire delle biciclette condivise: le postazioni rappresentano infatti una delle possibili modalità di utilizzo del servizio - accanto alla modalità di fruizione a flusso libero - e la loro ubicazione tiene conto delle zone a maggior densità di utilizzo al fine di garantire un maggiore livello di ordine e di efficienza gestionale. Inoltre il contratto di servizio prevede la presenza di un unico Infopoint in tutto il territorio comunale: ciò anche in considerazione del fatto che tutte le operazioni di interfacciamento con il sistema avvengono tramite l'apposita applicazione, l'indirizzo e-mail di supporto e il contatto con il call-center telefonico.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.4 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 459**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Nel cap. 4.7.4 è necessario aggiungere la seguente frase: "Se verrà introdotto un sistema di scooter sharing saranno impiegati i mezzi più performanti dal punto di vista ambientale rispetto alla tecnologia esistente".

**Deduzioni**

L'amministrazione intende favorire le eventuali idee innovative che consentiranno spostamenti ecologici (es. monopattini elettrici e ciclomotori elettrici), in relazione alle evoluzioni normative.

Accoglimento

Accolta

**Modifica eventuale al Piano**

Par. 4.7.4: "Sempre nell'ottica ambientale di riduzione degli spostamenti su mezzo privato motorizzato e della dipendenza dal possesso dell'auto, potranno essere valutate forme di sharing anche per quanto riguarda i ciclomotori elettrici a flusso libero. Particolare attenzione andrà posta alla non concorrenzialità con il bike sharing. Se verrà introdotto un sistema di scooter sharing saranno impiegati i mezzi più performanti dal punto di vista ambientale rispetto alla tecnologia esistente."

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.4 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 460**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

E' necessario prevedere di effettuare il riequilibrio del bike sharing con mezzi ecologici (ad es. a metano e/o elettrico).

**Deduzioni**

Stante il contratto in essere con il gestore del bike sharing la proposta non è attuabile: tuttavia nei prossimi affidamenti/concessioni si terrà conto di questo elemento nei parametri di valutazione delle offerte.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.4 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 461**

Protocollo Generale N. 100985/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

- Creare un sistema di crediti premio a favore dei comportamenti virtuosi che privilegiano la mobilità condivisa all'utilizzo del mezzo proprio, sia per Mobike sia per l'intero sistema di car sharing;
- promuovere nella flotta dei veicoli condivisi le Auto-cargo.

**Deduzioni**

La proposta rientra tra le possibili forme di attuazione del bonus mobilità, per quanto riguarda le merci si valuterà in rapporto con i gestori.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.7.4 - Mobilità innovativa**

**OSSERVAZIONE N° 462**

Protocollo Generale N. 110248/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Il car-sharing con veicoli elettrici ha beneficiato della possibilità di muoversi liberamente sulle corsie riservate ai mezzi pubblici, il possibile aumento dei veicoli con queste caratteristiche confligge con l'obiettivo di rendere competitivo il TPL, che potrà esserlo solo con una viabilità dedicata. Occorre inoltre verificare che il car-sharing non venga utilizzato impropriamente e assicurare interventi tempestivi di rimozione dei veicoli lasciati in zone in cui intralcino l'offerta di altri servizi di mobilità pubblica.

**Deduzioni**

In questi mesi la PM ha provveduto ad rimuovere i veicoli del car sharing parcheggiati in maniera impropria e continuerà a farlo nei prossimi. Vista la quantità di veicoli in circolazione del car sharing elettrico non si ritiene che questi possano incidere sensibilmente sulla velocità di percorrenza dei mezzi di trasporto pubblico.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.8 - Logistica urbana delle merci**

**OSSERVAZIONE N° 463**

Protocollo Generale N. 112566/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

- E' necessario inserire nel PULS fasce orarie ristrette ove non esistono (tutta la ZTL/Sirio) e programmare non l'ampliamento previsto ma, al contrario, la restrizione delle fasce orarie nelle zone dove già esistono;
- occorre effettuare il controllo con telecamere degli accessi e degli orari;
- occorre dare possibilità ai residenti di parcheggiare nelle aree di carico/scarico merci nelle fasce orarie in cui non vengono utilizzate;
- per i mezzi commerciali che effettuano il carico/scarico merci bisogna inserire limiti progressivi al transito e all'accesso in Ztl non solo di grado ecologico, ma anche di dimensione dei veicoli autorizzati.

**Deduzioni**

Sulle regole di accesso per le attività di distribuzione urbana delle merci si rimanda alla tabella 4.2 del PGTU. In fase attuativa verranno valutati gli strumenti tecnologici atti a garantire il rispetto dei provvedimenti. Quanto alle aree di carico/scarico, nell'ambito dell'attuazione del PULS si valuteranno le soluzioni atte a trovare il giusto equilibrio tra le esigenze di rifornimento delle attività commerciale e le necessità dei residenti. L'utilizzo plurimo delle piazzole normalmente adibite al carico scarico merci è già contemplato negli obiettivi del PGTU. Quanto al rilascio dei permessi di accesso ai veicoli operativi si evidenzia che è già prevista una tariffazione più alta per i mezzi di peso maggiore che entrano in ZTL il cui contrassegno è di carattere temporaneo diversamente dagli altri permessi operativi.

Accoglimento

**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.8** - Logistica urbana delle merci

**OSSERVAZIONE N° 464**

Protocollo Generale N. 112606/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

La richiesta dell'Amministrazione di limitare l'accesso alle ore di cosiddetta morbida (10 del mattino in poi) taglia fuori gran parte degli accessi svolti dal conto terzi e risulterebbe impattante sull'operatività delle imprese di trasporto.

Una valutazione potrebbe essere svolta sulla specializzazione dei varchi di accesso evitando che in alcuni orari l'unica porta di accesso alla ZTL sia il varco di Sant'Isaia.

**Deduzioni**

La scelta dell'amministrazione è legata alla non sovrapposizione con il TPL e le diverse attività, concentrando il transito in determinati orari. La definizione di questi ultimi verrà stabilita in fasi successive.

Nella tabella 4.2 del PGTU non sono state definite le fasce orarie ma le regole generali.

Accoglimento

**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.8** - Logistica urbana delle merci

**OSSERVAZIONE N° 465**

Protocollo Generale N. 112680/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

A causa del fallimento del sistema delle piazzole di c/s delle merci, utilizzate impropriamente da mezzi privati, che hanno causato danni alle imprese conto terzi che hanno visto aumentare le sanzioni per la sosta in doppia fila, si suggerisce l'idea delle piazzole a sosta dinamica protette con sistemi di controllo oppure l'ipotesi di concedere una franchigia di 15 minuti sulle aree di sosta a rapida rotazione.

**Deduzioni**

Il PGTU propone l'introduzione di Aree di sosta ad utilizzo dinamico e un upgrading tecnologico. Si rimanda a successivi approfondimenti da svolgere nelle fasi attuative, che potranno anche essere inclusi negli aggiornamenti del Piano.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.8** - Logistica urbana delle merci

**OSSERVAZIONE N° 466**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Chiediamo che sia inserito all'interno dello SCENARIO IMMEDIATO (2020) il seguente intervento:  
Attivazione di sistemi di monitoraggio della sosta presso le piazzole di C/S per verificarne l'effettivo utilizzo e la durata della sosta.

Chiediamo che sia inserito all'interno dello SCENARIO INTERMEDIO (2025) il seguente intervento:  
Eliminazione dei permessi di accesso nel Centro storico per veicoli di dimensioni e peso eccessivo

**Deduzioni**

Gli interventi sono linea con Il PUMS, ma le scelte saranno valutate in relazione ai casi specifici. Il PULS segue l'intento di ottimizzare le piazzole di carico e scarico ed è già prevista una tariffazione più alta per i mezzi di peso maggiore che entrano in ZTL il cui contrassegno è di carattere temporaneo diversamente dagli altri permessi operativi.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.8** - Logistica urbana delle merci

**OSSERVAZIONE N° 467**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

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, e a 4 ore diurne la fascia morbida ristretta, al fine di attuare un vero cambiamento nelle politiche di organizzazione della consegna merci.

**Deduzioni**

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 nella FQP permanente (Tavolo merci). La regolamentazione delle merci dovrà comunque essere coerente con le modalità generali di accesso alla ZTL.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.8 - Logistica urbana delle merci**

**OSSERVAZIONE N° 468**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

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.

**Deduzioni**

La proposta di allineamento delle modalità di regolamentazione a partire dalla situazione attuale è assolutamente pertinente.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Par. 4.8

le nuove fasce orarie saranno definite mediante provvedimenti attuativi, anche di natura sperimentale, avendo comunque cura di assicurare che l’articolazione oraria per le zone, le fasi temporali e le categorie emissive considerate, risulti meno ampia di quella rispettivamente già vigente, e garantendo una tutela particolare all’area T.

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.8** - Logistica urbana delle merci

**OSSERVAZIONE N° 469**

Protocollo Generale N. 116778/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Proponiamo e chiediamo 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.

**Deduzioni**

Per quanto riguarda l'area T, per quanto se ne veda condivisa l'impostazione, la restrizione dipenderà sia dallo sviluppo del progetto del Tram, sia, anche in precedenza, dalla riorganizzazione complessiva della ZTL e della T. Si veda la risposta alle osservazioni n. 315 e 316

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.8** - Logistica urbana delle merci

**OSSERVAZIONE N° 470**

Protocollo Generale N. 114044/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

E-commerce consegna merci: gli acquisiti online da parte dei cittadini rappresentano ormai una quota sempre più rilevante del trasporto delle merci e la consegna just in time ha rivoluzionato e sta rivoluzionando profondamente il sistema.

Occorre pertanto rivedere, nei centri storici, gli orari di accessi alla ZTL e il sistema delle piazzole che originariamente era stato pensato soprattutto per una consegna rivolta agli esercizi commerciali, la quale rischia di essere ormai assolutamente insufficiente e non correttamente regolata.

Una soluzione per ridurre gli spostamenti dei corrieri potrebbe essere l'incentivazione di attivazione di punti self-service, aperti 24 h su 24, per il ritiro delle merci sui modelli già utilizzati dalle piattaforme e-commerce.

**Deduzioni**

Tale proposta di fatto è già ricompresa nel PGTU, tuttavia le modalità effettive con cui si darà attuazione all'intervento richiesto saranno definite in fase di attuazione delle scelte di Piano.

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.8** - Logistica urbana delle merci

**OSSERVAZIONE N° 471**

Protocollo Generale N. 94865/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

In sede PULS occorrerà verificare le criticità generate dalle operazioni di carico/scarico di merci nelle adiacenze dei Centri Commerciali e prevedere sia una ridefinizione del sistema delle piazzole di carico/scarico lungo le direttrici principali in maniera da ridurre l'impatto (circolazione privata, linee di trasporto pubblico ad es. Via Emilia Ponente) sia, in collaborazione con i vettori commerciali, la predisposizione di un piano che consenta di entrare nel delicato reticolo stradale del Quartiere con mezzi ed in orari meno impattanti (dimensione, emissioni, orari). Un focus particolare andrà messo in campo sulle Concessionarie auto e veicoli e sull'uso delle strade pubbliche come sosta e scarico delle bisarche (via De Pisis, via Agucchi, via Caduti di Amola, via M.E.Lepido, via del Faggiolo).

**Deduzioni**

Si conferma l'obiettivo del PUMS/PGTU di introdurre una migliore regolamentazione della logistica anche fuori dalla ZTL. I provvedimenti attuativi specifici per risolvere specifiche criticità saranno valutati attraverso il confronto nell'ambito del Tavolo merci.

Accoglimento

Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO 4.8** - Logistica urbana delle merci

**OSSERVAZIONE N° 472**

Protocollo Generale N. 92292/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Sebbene l'accesso al centro storico per i mezzi di carico/scarico merci sarà regolamentato secondo fasce orarie diverse da quelle di punta del trasporto pubblico, e sarà inoltre riorganizzata la rete di piazzole riservate, si rendono comunque necessarie strategie che favoriscano maggiori controlli circa le modalità con cui gli stessi mezzi commerciali di carico e scarico merci accedono al centro storico o occupano la corsia stradale, spesso causando problemi alla viabilità generale ed al trasporto pubblico.

**Deduzioni**

Il PGTU propone “un progressivo upgrade tecnologico dei sistemi di controllo della sosta, che sono necessari a garantire il rispetto delle fasce orarie consentite per la sosta dei veicoli privati e commerciali nonché del rispetto tempo limite consentito per le operazioni di carico/scarico sulle piazzole”

Accoglimento

Accolta

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO Biciplan - Biciplan Metropolitan**

**OSSERVAZIONE N° 473**

Protocollo Generale N. 408808/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Completamento, segnalazione e ricucitura dell'asse ciclabile lungo asse ferroviario (urgente in particolare la sistemazione del passaggio Via Foscherara-via Don Luigi Guanella) e del percorso lungo il fiume Savena creando così un collegamento alternativo alle Vie Murri e Toscana con sbocchi all'altezza della stazione SFM BO San Ruffillo e della corsia ciclopedonale sul Ponte Savena.

**Deduzioni**

Si rammenta che il Biciplan individua gli assi strategici dei percorsi ciclabili. I collegamenti indicati verranno comunque realizzati, in parte all'interno del progetto PIMBO e in parte fra le opere previste all'interno del progetto del Nodo di Rastignano.

Accoglimento

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna**

**ARGOMENTO PULS - Logistica urbana delle merci**

**OSSERVAZIONE N° 474**

Protocollo Generale N. 408808/19

**Proponente**

**Contenuto sintetico**

Richiesto un approfondimento tecnico su tecnologie in grado monitorare occupazione piazzole di carico/scarico ad oggi considerate di numero ridotto e distanti dalle sedi delle imprese.

**Deduzioni**

Gli interventi sono in linea con Il PUMS/PGTU: il PULS segue l'intento di ottimizzare le piazzole di carico e scarico, ma le scelte tecniche saranno valutate in relazione ai casi specifici.

Accoglimento

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

**SEZIONE – PGTU del Comune di Bologna****ARGOMENTO PUMS cap. 4.4.5 / PSSU - Mobilità ciclistica****OSSERVAZIONE N° 475**

Protocollo Generale N. 408808/19

**Proponente****Contenuto sintetico**

Aggiungere dopo la frase "...l'eliminazione delle criticità nei punti singolari" il seguente paragrafo. "In base ai dati a pagg. 50-52 dell'Allegato 1-Piano della Sicurezza Stradale urbano alcuni dei punti più "neri" presentano già attraversamenti pedonali/ciclabili ben delineati (Porta Mascarella, Porta Galliera e Porta San felice). Ciò significa che i diritti di transito dell'utenza debole non sono rispettati e si impone pertanto un'azione straordinaria per garantire una piena osservanza dell'art.191 Cds come indicata alla successiva pagina 172".

**Deduzioni**

Precisato che l'art. 191 CdS si riferisce al comportamento che i conducenti (ciclisti compresi) devono tenere nei confronti dei pedoni, si osserva che la presenza di punti neri per la mobilità ciclabile non è di per sé indice del mancato rispetto delle norme di comportamento da parte delle altre componenti, in particolare motorizzate. Le cause di elevata incidentalità possono essere numerose a partire, banalmente, da una maggiore esposizione dovuta ad elevati flussi sia motorizzati che ciclistici con conseguente aumento delle probabilità di sinistro per una pura ragione statistica. L'attenzione verso le componenti deboli comunque deve essere massima e tale è lo spirito che guida il PUMS e che informa le numerose azioni "straordinarie" che sono proposte a questo scopo. In tale senso l'osservazione è accolta anche se non è possibile accettarla con riferimento agli specifici punti neri indicati nel PSSU allegato al PGTU.

Accoglimento

**parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano