

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

COMUNE DI FAENZA

Documento di controdeduzione alle osservazioni



Indice

Introduzione.....	3
CRITERI DI CODIFICA.....	3
CRITERI DI ACCOGLIMENTO.....	4
OSSERVAZIONI D'UFFICIO.....	5
QUADRO GENERALE.....	5
Schede di riepilogo per i proponenti.....	10
Schede di controdeduzione.....	19
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.....	19
HUB INTERMODALE.....	51
RETE CICLOPEDONALE.....	59
CICLABILITA'.....	102
BIKE SHARING.....	126
MOBILITA' MOTORIZZATA.....	128
ZONE A TRAFFICO LIMITATO.....	155
AREE PEDONALI.....	174
ZONE 30.....	187
MOBILITA' CASA-SCUOLA.....	192
SOSTA.....	221
PARCHEGGI SCAMBIATORI.....	237
LOGISTICA E MERCI.....	239
ITS.....	246
SICUREZZA.....	248
CAR SHARING.....	263
MOBILITY MANAGEMENT.....	266
MOBILITA' ELETTRICA.....	272
ATTUAZIONE E MONITORAGGIO.....	273
VAS.....	288
VARIE.....	290
Osservazioni d'ufficio.....	316

Introduzione

Il PUMS è stato adottato con Delibera di Giunta Comunale n.53 dell' 11 marzo 2020.

Dal 1 aprile 2020 al 2 novembre 2020 i soggetti interessati hanno potuto prendere visione della documentazione e presentare le proprie osservazioni sul PUMS, nonché sul Rapporto Ambientale e sulla Sintesi non tecnica ai fini della Valutazione ambientale strategica.

I contributi pervenuti sono 14, da cui sono state estrapolate 288 osservazioni analizzate singolarmente e suddivise per tema.

Ciascuna richiesta o proposta è stata analizzata puntualmente e per ognuna è riportata la relativa controdeduzione, l'accoglimento, e anche le eventuali modifiche da apportare ai documenti di Piano.

Questi i contributi ricevuti:

N.	PG	DATA	PROPONENTE
1	62944	01/09/20	IC Carchidio-Strocchi
2	74618, 74623, 74628, 74630, 74632, 74636	09/10/20	FIAB federazione italiana ambiente e bicicletta Faenza
3	75121	12/10/20	Consiglio di Quartiere Centro-Sud
4	75131	12/10/20	Legambiente
5	75139	12/10/20	Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
6	75119	12/10/20	Quartiere Borgo
7	75258	12/10/20	Associazione Fronte Comune
8	75466	12/10/20	Extinction Rebellion
9	75575	13/10/20	Consulta associazioni di volontariato
10	80646	30/10/20	Confartigianato Romagna Faentina
11	81094	2/11/20	Confcommercio – ASCOM - Confesercenti
12	81155	2/11/20	Consigliere comunale LSP e Consulente tecnico LSP – 3° commissione
13	81538	3/11/20*	Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
14	81360	3/11/20*	Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL

* l'invio della pec è avvenuto entro il termine

1 CRITERI DI CODIFICA

Le osservazioni sono state organizzate secondo i seguenti TEMI:

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

HUB INTERMODALE

RETE CICLOPEDONALE

CICLABILITA'

BIKE SHARING

MOBILITA' MOTORIZZATA

ZONE A TRAFFICO LIMITATO

AREE PEDONALI

ZONE 30

MOBILITA' CASA-SCUOLA

SOSTA

PARCHEGGI SCAMBIATORI

LOGISTICA E MERCI

ITS

SICUREZZA

CAR SHARING

MOBILITY MANAGEMENT

MOBILITA' ELETTRICA

ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

VAS

VARIE

2 CRITERI DI ACCOGLIMENTO

Ad ogni osservazione è stata attribuita una tipologia di accoglimento tra le 5 previste:
1. osservazione non accolta: contenuti non coerenti con principi, obiettivi e strategie del PUMS oppure in contrasto con lo scenario di riferimento su cui si fonda lo scenario di Piano

2. osservazione non pertinente: contenuti completamente estranei a quelli propri di un PUMS.

3. osservazione parzialmente accolta: contenuti già in parte presenti nel PUMS che ne sostengono e rafforzano obiettivi, politiche e azioni, contribuendo anche all'indicazione di elementi per la programmazione della fase di attuazione.

4. osservazione non di competenza: contenuti che esulano dalla competenza del livello strategico del PUMS; anch'esse hanno stimolato una maggior riflessione su temi legati alla fase di attuazione e programmazione e soprattutto a permettere un maggior chiarimento sui diversi livelli di pianificazione e relative competenze.

5. osservazione accolta: contenuti perfettamente coerenti con obiettivi e strategie del Piano o comunque già contenute, hanno spesso contribuito ad un maggior chiarimento, approfondimento o rafforzamento dei relativi contenuti.

3 OSSERVAZIONI D'UFFICIO

Durante la fase di pubblicazione dei documenti di Piano, il Settore Polizia Municipale del Comune di Faenza, in coordinamento con il Gruppo di Lavoro del PUMS, è intervenuto sui documenti del PUMS principalmente con modifiche al testo legate a necessità di approfondimenti e chiarimenti di contenuti, errori materiali di tipo cartografico e testuale, oltre ai necessari adeguamenti relativi ai più recenti indirizzi ministeriali.

Tali modifiche non prevedono una modalità di accoglimento dal momento che rappresentano intrinsecamente dei perfezionamenti ai documenti del PUMS.

Tali auto-osservazioni sono contenute nella specifica scheda di sintesi "Osservazioni d'ufficio".

4 QUADRO GENERALE

Rispetto alle tematiche le osservazioni sono così suddivise:

Tabella 1: Numero e percentuali di osservazioni per tema

TEMA	NUMERO	PERCENTUALE
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	30	10,42%
HUB INTERMODALE	6	2,08%
RETE CICLOPEDONALE	41	14,24%
CICLABILITA'	24	8,33%
BIKE SHARING	2	0,69%
MOBILITA' MOTORIZZATA	27	9,38%
ZONE A TRAFFICO LIMITATO	18	6,25%
AREE PEDONALI	13	4,51%
ZONE 30	5	1,74%
MOBILITA' CASA-SCUOLA	29	10,07%
SOSTA	14	4,86%
PARCHEGGI SCAMBIATORI	2	0,69%
LOGISTICA E MERCI	7	2,43%
ITS	2	0,69%
SICUREZZA	15	5,21%
CAR SHARING	3	1,04%
MOBILITY MANAGEMENT	5	1,74%

MOBILITA' ELETTRICA	1	0,35%
ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	16	5,56%
VAS	2	0,69%
VARIE	26	9,03%
TOTALE	288	100,00%

Risulta che i temi dello **spazio condiviso** - in particolare, è emerso con forza il tema centrale relativo **alla tutela delle aree scolastiche** - e della **mobilità ciclabile** (in particolare richieste di estensione della rete, contributi per una buona progettazione e proposte di incentivazione all'uso della bicicletta) si rivelano tra le tematiche strategiche per cui sono pervenute maggiori sollecitazioni.

Il **trasporto pubblico** si rileva subito dopo un tema che ha suscitato tante riflessioni, in particolare riguardo a:

- ristrutturazione del servizio ampliandolo verso la zona industriale e le frazioni, modificando gli orari in modo da intercettare gli studenti,
- tariffe incentivanti per gli studenti
- integrazione tariffaria ferro-gomma
- analisi costi-benefici del servizio

Riguardo alla **mobilità motorizzata** i contributi evidenziano i punti critici della città dal punto di vista della viabilità, proponendo soluzioni che potranno essere oggetto di studio in successiva fase di attuazione.

Altri temi di interesse riguardano la gestione della **sosta** e la **sicurezza**.

Da molti fronti è emersa come centrale l'importanza di continuare con la **partecipazione** attraverso tavoli e consultazione delle associazioni e soprattutto con una comunicazione diffusa e mirata, chiedendo un impegno deciso e dedicato all'Amministrazione.

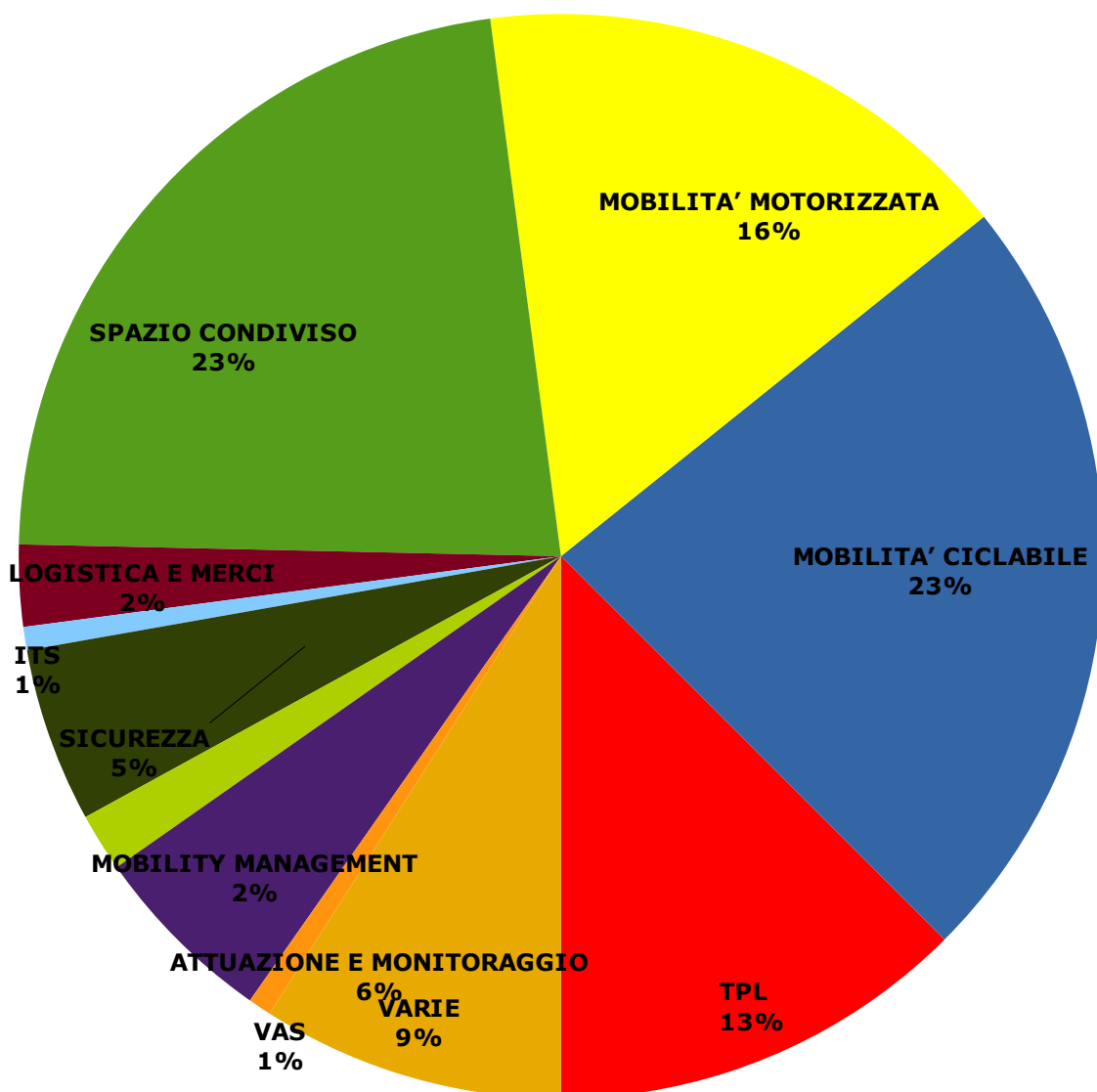


Figura 1: Percentuale di osservazioni per tematiche principali

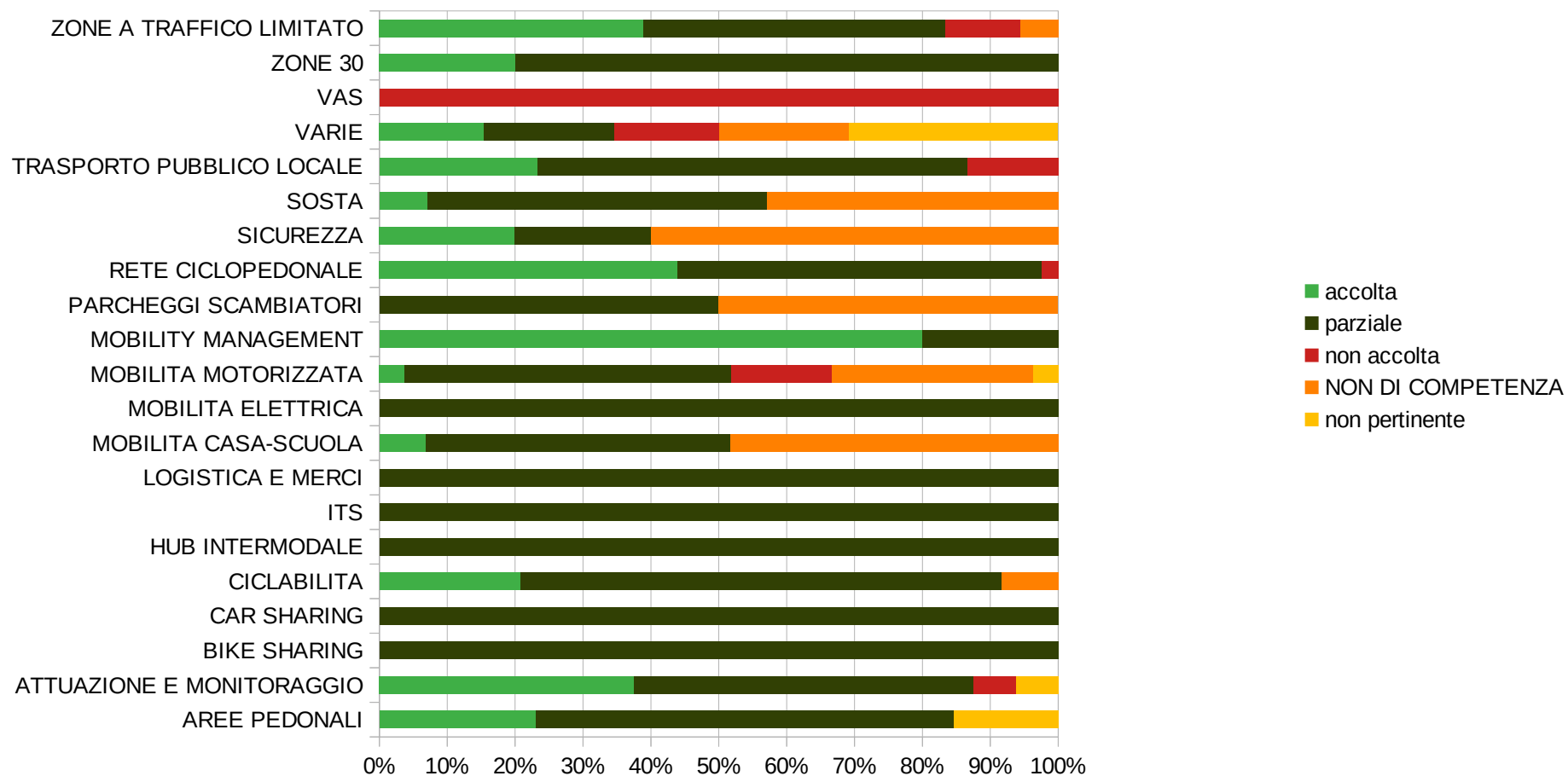
Nella tabella che segue sono presentate le statistiche sull'accoglimento delle osservazioni.

Tabella 2: Statistiche di accoglimento per tema

TEMA	accolta	non accolta	non di compe- tenza	non pertinen- te	parzialmente accolta	Totale
AREE PEDONALI	3			2	8	13
ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	6	1		1	8	16
BIKE SHARING					2	2
CAR SHARING					3	3
CICLABILITA	5		2		17	24
HUB INTERMODALE					6	6
ITS					2	2
LOGISTICA E MERCI					7	7
MOBILITA CASA-SCUOLA	2		14		13	29
MOBILITA ELETTRICA					1	1
MOBILITA MOTORIZZATA	1	4	8	1	13	27
MOBILITY MANAGEMENT	4				1	5
PARCHEGGI SCAMBIATORI			1		1	2
RETE CICLOPEDONALE	18	1			22	41
SICUREZZA	3		9		3	15
SOSTA	1		6		7	14
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	7	4			19	30
VARIE	4	4	5	8	5	26
VAS		2				2

TEMA	accolta	non accolta	non di compe- tenza	non pertinen- te	parzialmente accolta	Totale
ZONE 30	1				4	5
ZONE A TRAFFICO LIMITATO	7	2	1		8	18
Totale	62	18	46	12	150	288
	0,22	0,06	0,16	0,04	0,52	1

STATISTICA DI ACCOGLIMENTO



Schede di riepilogo per i proponenti

PROPONENTE	TEMA	NUMERO	ACCOGLIMENTO
Confartigianato	AREE PEDONALI	11	non pertinente
Confartigianato	AREE PEDONALI	12	parziale
Confartigianato	AREE PEDONALI	13	accolta
Confartigianato	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	13	parziale
Confartigianato	ITS	2	parziale
Confartigianato	VARIE	23	non pertinente
Confartigianato	VARIE	24	non pertinente
Confartigianato	VARIE	25	non pertinente
Confartigianato	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	16	accolta
Confcommercio	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	8	parziale
Confcommercio	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	9	parziale
Confcommercio	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	16	parziale
Confcommercio	HUB INTERMODALE	5	parziale
Confcommercio	LOGISTICA E MERCI	6	parziale
Confcommercio	SOSTA	13	parziale
Confcommercio	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	14	parziale
Confcommercio	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	15	parziale
Confcommercio	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	17	non di competenza
Consigliere LSP	RETE CICLOPEDONALE	40	parziale
Consigliere LSP	RETE CICLOPEDONALE	41	non accolta
Consigliere LSP	VARIE	26	parziale
Consigliere LSP	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	18	parziale
Consulta associazioni	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	14	parziale
Consulta associazioni	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	15	accolta
Extinction Rebellion	AREE PEDONALI	9	parziale
Extinction Rebellion	AREE PEDONALI	10	parziale
Extinction Rebellion	CAR SHARING	3	parziale
Extinction Rebellion	CICLABILITA'	22	parziale
Extinction Rebellion	CICLABILITA'	23	parziale
Extinction Rebellion	CICLABILITA'	24	parziale
Extinction Rebellion	HUB INTERMODALE	4	parziale
Extinction Rebellion	MOBILITA' CASA-SCUOLA	29	parziale

PROPONENTE	TEMA	NUMERO	ACCOGLIMENTO
Extinction Rebellion	MOBILITA' MOTORIZZATA	21	non accolta
Extinction Rebellion	MOBILITA' MOTORIZZATA	22	non accolta
Extinction Rebellion	MOBILITA' MOTORIZZATA	23	parziale
Extinction Rebellion	MOBILITA' MOTORIZZATA	24	parziale
Extinction Rebellion	MOBILITY MANAGEMENT	4	accolta
Extinction Rebellion	RETE CICLOPEDONALE	1	parziale
Extinction Rebellion	RETE CICLOPEDONALE	2	parziale
Extinction Rebellion	SICUREZZA	14	accolta
Extinction Rebellion	SOSTA	11	non di competenza
Extinction Rebellion	SOSTA	12	non di competenza
Extinction Rebellion	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	16	parziale
Extinction Rebellion	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	17	parziale
Extinction Rebellion	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	18	parziale
Extinction Rebellion	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	19	parziale
Extinction Rebellion	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	20	parziale
Extinction Rebellion	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	21	parziale
Extinction Rebellion	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	22	parziale
Extinction Rebellion	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	23	parziale
Extinction Rebellion	VARIE	1	non di competenza
Extinction Rebellion	VARIE	2	non accolta
Extinction Rebellion	VARIE	3	parziale
Extinction Rebellion	VARIE	4	parziale
Extinction Rebellion	VAS	1	non accolta
Extinction Rebellion	ZONE 30	5	parziale
Extinction Rebellion	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	14	parziale
Extinction Rebellion	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	15	parziale
FIAB	AREE PEDONALI	1	parziale
FIAB	BIKE SHARING	2	parziale
FIAB	CAR SHARING	2	parziale
FIAB	CICLABILITA'	1	parziale
FIAB	CICLABILITA'	2	parziale
FIAB	CICLABILITA'	3	parziale
FIAB	CICLABILITA'	4	parziale
FIAB	CICLABILITA'	5	parziale

PROPONENTE	TEMA	NUMERO	ACCOGLIMENTO
FIAB	CICLABILITA'	6	parziale
FIAB	CICLABILITA'	7	parziale
FIAB	HUB INTERMODALE	1	parziale
FIAB	HUB INTERMODALE	2	parziale
FIAB	ITS	1	parziale
FIAB	LOGISTICA E MERCI	1	parziale
FIAB	MOBILITA' CASA-SCUOLA	1	non di competenza
FIAB	MOBILITA' CASA-SCUOLA	2	non di competenza
FIAB	MOBILITA' CASA-SCUOLA	3	accolta
FIAB	MOBILITA' MOTORIZZATA	1	parziale
FIAB	MOBILITA' MOTORIZZATA	2	non accolta
FIAB	MOBILITA' MOTORIZZATA	3	non accolta
FIAB	MOBILITY MANAGEMENT	5	accolta
FIAB	RETE CICLOPEDONALE	3	parziale
FIAB	RETE CICLOPEDONALE	4	parziale
FIAB	RETE CICLOPEDONALE	5	parziale
FIAB	RETE CICLOPEDONALE	6	parziale
FIAB	SICUREZZA	1	non di competenza
FIAB	SOSTA	1	parziale
FIAB	SOSTA	2	parziale
FIAB	SOSTA	3	parziale
FIAB	SOSTA	4	parziale
FIAB	SOSTA	5	non di competenza
FIAB	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	7	non accolta
FIAB	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	8	parziale
FIAB	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	9	non accolta
FIAB	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	10	parziale
FIAB	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	11	accolta
FIAB	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	12	parziale
FIAB	VARIE	18	non accolta
FIAB	VARIE	19	non di competenza
FIAB	VAS	2	non accolta
FIAB	ZONE 30	1	parziale
FIAB	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	1	parziale

PROPONENTE	TEMA	NUMERO	ACCOGLIMENTO
FIAB	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	2	parziale
Fronte comune	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	6	accolta
Fronte comune	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	7	accolta
Fronte comune	CICLABILITA'	21	accolta
Fronte comune	MOBILITA' MOTORIZZATA	20	non di competenza
Fronte comune	MOBILITY MANAGEMENT	2	parziale
Fronte comune	MOBILITY MANAGEMENT	3	accolta
Fronte comune	PARCHEGGI SCAMBIATORI	1	non di competenza
Fronte comune	SICUREZZA	13	non di competenza
Fronte comune	SOSTA	10	non di competenza
Fronte comune	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	26	parziale
Fronte comune	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	27	accolta
Fronte comune	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	28	parziale
Fronte comune	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	29	accolta
Fronte comune	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	30	accolta
Fronte comune	VARIE	22	non di competenza
IC Carchidio-Strocchi	MOBILITA' CASA-SCUOLA	4	accolta
IC Carchidio-Strocchi	MOBILITA' CASA-SCUOLA	5	parziale
IC Carchidio-Strocchi	MOBILITA' CASA-SCUOLA	6	parziale
IC Carchidio-Strocchi	MOBILITA' MOTORIZZATA	4	parziale
IC Carchidio-Strocchi	SICUREZZA	2	non di competenza
IC Carchidio-Strocchi	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	1	parziale
IC Carchidio-Strocchi	VARIE	17	non di competenza
Legambiente	AREE PEDONALI	4	parziale
Legambiente	AREE PEDONALI	5	accolta
Legambiente	AREE PEDONALI	6	accolta
Legambiente	AREE PEDONALI	7	parziale
Legambiente	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	1	accolta
Legambiente	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	2	accolta
Legambiente	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	3	non pertinente
Legambiente	BIKE SHARING	1	parziale
Legambiente	CAR SHARING	1	parziale
Legambiente	CICLABILITA'	10	parziale
Legambiente	CICLABILITA'	11	parziale

PROPONENTE	TEMA	NUMERO	ACCOGLIMENTO
Legambiente	CICLABILITA'	12	accolta
Legambiente	CICLABILITA'	13	accolta
Legambiente	CICLABILITA'	14	accolta
Legambiente	CICLABILITA'	15	parziale
Legambiente	CICLABILITA'	16	non di competenza
Legambiente	CICLABILITA'	17	parziale
Legambiente	CICLABILITA'	18	parziale
Legambiente	CICLABILITA'	19	non di competenza
Legambiente	CICLABILITA'	20	accolta
Legambiente	HUB INTERMODALE	3	parziale
Legambiente	LOGISTICA E MERCI	2	parziale
Legambiente	LOGISTICA E MERCI	3	parziale
Legambiente	LOGISTICA E MERCI	4	parziale
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	12	parziale
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	13	parziale
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	14	parziale
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	15	parziale
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	16	parziale
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	17	parziale
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	18	parziale
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	19	parziale
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	20	non di competenza
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	21	parziale
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	22	non di competenza
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	23	non di competenza
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	24	non di competenza
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	25	non di competenza
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	26	non di competenza
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	27	non di competenza
Legambiente	MOBILITA' CASA-SCUOLA	28	parziale
Legambiente	MOBILITA' MOTORIZZATA	5	parziale
Legambiente	MOBILITA' MOTORIZZATA	6	accolta
Legambiente	MOBILITA' MOTORIZZATA	7	non di competenza
Legambiente	MOBILITA' MOTORIZZATA	8	non di competenza

PROPONENTE	TEMA	NUMERO	ACCOGLIMENTO
Legambiente	MOBILITA' MOTORIZZATA	9	non di competenza
Legambiente	MOBILITA' MOTORIZZATA	10	parziale
Legambiente	MOBILITA' MOTORIZZATA	11	parziale
Legambiente	MOBILITA' MOTORIZZATA	12	parziale
Legambiente	MOBILITA' MOTORIZZATA	13	parziale
Legambiente	MOBILITA' MOTORIZZATA	14	parziale
Legambiente	MOBILITA' MOTORIZZATA	15	non di competenza
Legambiente	MOBILITA' MOTORIZZATA	16	parziale
Legambiente	MOBILITY MANAGEMENT	1	accolta
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	12	parziale
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	13	parziale
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	14	accolta
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	15	accolta
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	16	accolta
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	17	accolta
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	18	accolta
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	19	parziale
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	20	accolta
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	21	accolta
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	22	parziale
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	23	accolta
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	24	parziale
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	25	accolta
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	26	accolta
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	27	accolta
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	28	parziale
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	29	accolta
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	30	accolta
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	31	accolta
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	32	accolta
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	33	parziale
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	34	parziale
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	35	parziale
Legambiente	RETE CICLOPEDONALE	36	accolta

PROPONENTE	TEMA	NUMERO	ACCOGLIMENTO
Legambiente	SICUREZZA	3	non di competenza
Legambiente	SICUREZZA	4	accolta
Legambiente	SICUREZZA	5	non di competenza
Legambiente	SICUREZZA	6	non di competenza
Legambiente	SICUREZZA	7	non di competenza
Legambiente	SICUREZZA	8	non di competenza
Legambiente	SICUREZZA	9	parziale
Legambiente	SICUREZZA	10	accolta
Legambiente	SICUREZZA	11	parziale
Legambiente	SOSTA	6	accolta
Legambiente	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	2	accolta
Legambiente	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	3	accolta
Legambiente	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	4	parziale
Legambiente	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	5	parziale
Legambiente	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	6	non accolta
Legambiente	VARIE	13	accolta
Legambiente	VARIE	14	accolta
Legambiente	VARIE	15	non pertinente
Legambiente	VARIE	16	accolta
Legambiente	ZONE 30	3	parziale
Legambiente	ZONE 30	4	accolta
Legambiente	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	5	parziale
Legambiente	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	6	accolta
Legambiente	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	7	accolta
Legambiente	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	8	accolta
Legambiente	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	9	accolta
Legambiente	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	10	non accolta
Legambiente	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	11	accolta
Legambiente	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	12	parziale
Legambiente	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	13	accolta
LSP	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	10	parziale
LSP	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	11	parziale
LSP	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	12	non accolta
LSP	HUB INTERMODALE	6	parziale

PROPONENTE	TEMA	NUMERO	ACCOGLIMENTO
LSP	LOGISTICA E MERCI	7	parziale
LSP	SOSTA	14	parziale
LSP	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	24	parziale
Comitato "NO ZTL"	AREE PEDONALI	8	non pertinente
Comitato "NO ZTL"	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	4	parziale
Comitato "NO ZTL"	LOGISTICA E MERCI	5	parziale
Comitato "NO ZTL"	MOBILITA' ELETTRICA	1	parziale
Comitato "NO ZTL"	MOBILITA' MOTORIZZATA	25	parziale
Comitato "NO ZTL"	MOBILITA' MOTORIZZATA	26	non di competenza
Comitato "NO ZTL"	MOBILITA' MOTORIZZATA	27	non pertinente
Comitato "NO ZTL"	RETE CICLOPEDONALE	37	parziale
Comitato "NO ZTL"	RETE CICLOPEDONALE	38	parziale
Comitato "NO ZTL"	SICUREZZA	15	non di competenza
Comitato "NO ZTL"	SOSTA	7	parziale
Comitato "NO ZTL"	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	13	non accolta
Comitato "NO ZTL"	VARIE	5	non pertinente
Comitato "NO ZTL"	VARIE	6	non accolta
Comitato "NO ZTL"	VARIE	7	non accolta
Comitato "NO ZTL"	VARIE	8	non pertinente
Comitato "NO ZTL"	VARIE	9	parziale
Comitato "NO ZTL"	VARIE	10	non pertinente
Comitato "NO ZTL"	VARIE	11	parziale
Comitato "NO ZTL"	VARIE	12	non pertinente
Comitato "NO ZTL"	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	19	non accolta
Quartiere Borgo	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO	5	accolta
Quartiere Borgo	MOBILITA' MOTORIZZATA	17	non di competenza
Quartiere Borgo	MOBILITA' MOTORIZZATA	18	non di competenza
Quartiere Borgo	MOBILITA' MOTORIZZATA	19	parziale
Quartiere Borgo	PARCHEGGI SCAMBIATORI	2	parziale
Quartiere Borgo	RETE CICLOPEDONALE	39	accolta
Quartiere Borgo	SICUREZZA	12	parziale
Quartiere Borgo	SOSTA	8	non di competenza
Quartiere Borgo	SOSTA	9	non di competenza
Quartiere Borgo	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	25	accolta

PROPONENTE	TEMA	NUMERO	ACCOGLIMENTO
Quartiere Borgo	VARIE	20	accolta
Quartiere Borgo	VARIE	21	non di competenza
Quartiere centro-sud	AREE PEDONALI	2	parziale
Quartiere centro-sud	AREE PEDONALI	3	parziale
Quartiere centro-sud	CICLABILITA'	8	parziale
Quartiere centro-sud	CICLABILITA'	9	parziale
Quartiere centro-sud	MOBILITA' CASA-SCUOLA	7	non di competenza
Quartiere centro-sud	MOBILITA' CASA-SCUOLA	8	non di competenza
Quartiere centro-sud	MOBILITA' CASA-SCUOLA	9	non di competenza
Quartiere centro-sud	MOBILITA' CASA-SCUOLA	10	non di competenza
Quartiere centro-sud	MOBILITA' CASA-SCUOLA	11	non di competenza
Quartiere centro-sud	RETE CICLOPEDONALE	7	parziale
Quartiere centro-sud	RETE CICLOPEDONALE	8	accolta
Quartiere centro-sud	RETE CICLOPEDONALE	9	parziale
Quartiere centro-sud	RETE CICLOPEDONALE	10	parziale
Quartiere centro-sud	RETE CICLOPEDONALE	11	parziale
Quartiere centro-sud	ZONE 30	2	parziale
Quartiere centro-sud	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	3	non accolta
Quartiere centro-sud	ZONE A TRAFFICO LIMITATO	4	parziale

Schede di controdeduzione

1 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE IC Carchidio-Strocchi
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Mettere a sistema le linee di trasporto pubblico con le linee del piedibus, in modo tale da consentire percorsi integrati autobus-piedibus laddove non sia possibile creare nuovi posti auto alla partenza del piedibus.	
PARERE	
L'osservazione è in linea con gli obiettivi del PUMS di riorganizzazione del TPL, al fine di attrarre più utenti, in particolare per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro. Nel progettare le soluzioni si dovrà garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico. La fase di progettazione sarà oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Faenza. La scheda specifica relativa ai plessi "Carchidio-Strocchi" viene integrata con il contributo.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica alla Scheda "Carchidio-Strocchi": Interventi proposti Restringimento della carreggiata di via Carchidio con allargamento marciapiede lato sinistro Dissuasori della sosta in Corso Europa <i>Prevedere percorsi integrati autobus-piedibus laddove non sia possibile creare nuovi posti auto alla partenza del piedibus.</i>	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Ristrutturazione del servizio di trasporto pubblico: oggi la cosiddetta navetta elettrica svolge un servizio, gestito da un operatore privato, che non si integra con quello degli autobus di linea. Le navette elettriche dovrebbero collegare i parcheggi periferici almeno dai quattro lati della città col centro storico.	
PARERE	
Osservazione in linea con il Piano che già prevede l'adeguamento e il miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL), indispensabili ad offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo del mezzo privato. Verranno pertanto studiate soluzioni che garantisca no efficacia ed efficienza del servizio e una maggiore integrazione tra le linee.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.3	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Verifica di fattibilità di un servizio bus (a chiamata) per le frazioni di Santa Lucia, Celle, Castel Raniero, Reda.	
PARERE	
Il potenziamento del trasporto pubblico è un obiettivo del Piano, ma dell'intervento richiesto deve essere valutata la sostenibilità economica di concerto col gestore. Pertanto può essere accolta la richiesta in termini di studio di fattibilità del servizio.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al paragrafo 4.1: <i>Si intende inoltre attivare uno studio di fattibilità tecnica e finanziaria di un servizio bus a chiamata per il collegamento verso il centro delle frazioni.</i>	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.4	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Trasporto pubblico gratuito per gli studenti, in fasce orarie d'ingresso e uscita scuole.	
PARERE	
La sfida che questo PUMS si pone è quella di aumentare la quota modale del trasporto pubblico locale, in particolare attraendo le giovani generazioni storicamente poco utilizzatrici del TPL, sia nel tempo libero sia nei percorsi casa-scuola e viceversa. Per raggiungere questo obiettivo è prevista nel PUMS l'attivazione di politiche tariffarie incentivanti. Tuttavia, il piano, essendo uno strumento di pianificazione strategica di lungo periodo, non entra nel dettaglio dei tempi di attuazione e delle procedure di applicazione e delle coperture finanziarie necessarie, rimandandoli ai tavoli di lavoro operativi.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica Paragrafo 4.1.: "Il PUMS promuove l'attuazione di politiche tariffarie incentivanti per alcune tipologie di utenza e determinate fasce orarie anche attraverso forme di sperimentazione temporanea"	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.5	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Collegamento dei parcheggi periferici col centro storico, tramite servizio pubblico di trasporto su navette elettriche. I parcheggi esistenti collegabili sono situati presso:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Centro Marconi e Cimitero; -via Calamelli e via Renaccio; -ex area Tambini (via Lapi-via Renaccio); -piazzale Pancrazi; -ex Seminario (via degli Insorti); -Centro commerciale Filanda (tra via S Silvestro e via Granarolo); - -ex centro commerciale Filanda (tra via Cavalcavia e via Ravegnana). 	
PARERE	
<p>L'osservazione è in linea con gli obiettivi del piano che individua le seguenti aree di sosta come potenziali candidate all'attivazione di politiche di <i>Park & Ride</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parcheggio Faenza Uno • Parcheggio centro Marconi • Parcheggio ex-Filanda • Parcheggio Filanda • Parcheggio palestra Lucchesi <p>Non accogliamo tuttavia l'ipotesi di Via Degli Insorti come parcheggio di interscambio per la sua vicinanza all'ospedale e ad una scuola, preferendo su quella direttrice strutturare meglio il servizio da Piazzale Pancrazi.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.6	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Scuolabus: va migliorata l'offerta per chi abita nel forese. Ci sono scuole dove a fronte di un'alta percentuale di bambini residenti nel forese, pochissimi usano lo scuolabus, con evidente aggravio del traffico davanti le scuole. E' comunque necessario verificare le esigenze delle famiglie tramite questionario. Gli scuolabus dovrebbero essere maggiormente pubblicizzati, occorre prevedere una politica tariffaria, di sconti e di incentivi e una migliore gestione degli orari. Ridurre il costo degli scuolabus e proporre abbonamenti allettanti.</p>	
PARERE	
<p>Il servizio di trasporto scolastico dedicato, che a Faenza è attualmente svolto come servizio specializzato nell'ambito del trasporto pubblico locale, è un servizio con un orizzonte temporale di pianificazione di periodo più breve rispetto a quelli del PUMS. È dedicato all'utenza del forese, a bassa domanda, con tariffe regolate dal Comune. Per sua natura, trattandosi di un servizio capillare e dedicato, prevede già tariffe con un livello di copertura dei costi complessivi alquanto limitato.</p> <p>Pertanto, si ritiene più efficiente affrontare il tema del trasporto scolastico attraverso una riorganizzazione di linee e orari, in sinergia laddove possibile con Trasporto pubblico locale, sia extraurbano, sia urbano (anche attraverso la sperimentazione di linee prenotabili in orari non di punta, mediante sistemi innovativi). In tal modo, oltre a razionalizzare e integrare il complessivo sistema di trasporto pubblico, soprattutto per gli utenti delle scuole medie di primo e secondo grado, si potrà verificare la possibilità dell'accesso anche alle politiche tariffarie incentivanti ed agevolate che la Regione Emilia-Romagna sta attivando per queste fasce di utenza.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.7	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Lo scuolabus è attualmente poco usato e poco pubblicizzato, va incentivato il suo uso con sconti (ci auguriamo a breve la gratuita, come da "promesse" regionali). Siamo molto dubbiosi sulla possibilità di fare fermate di raccolta uniche.[..]</p> <p>Occorre comunque fare una campagna comunicativa rivolta alle famiglie a gennaio dell'anno precedente l'iscrizione. Valutare se ampliare ad un'utenza non scolastica, in orari non scolastici, in modo da diventare un vero e proprio servizio di trasporto pubblico che colleghi il forese (eventualmente anche a chiamata). Valutare la possibilità di far salire anche i genitori (che potrebbero sfruttarlo per andare al lavoro) e ampliarlo alle materne, con la garanzia di un educatore che gestisca i bambini più piccoli.</p>	
PARERE	
<p>Il servizio di trasporto scolastico dedicato, che a Faenza è attualmente svolto come servizio specializzato nell'ambito del trasporto pubblico locale, è un servizio con un orizzonte temporale di pianificazione di periodo più breve rispetto a quelli del PUMS. È dedicato all'utenza del forese, a bassa domanda, con tariffe regolate dal Comune. Per sua natura, trattandosi di un servizio capillare e dedicato, prevede già tariffe con un livello di copertura dei costi complessivi alquanto limitato.</p> <p>Pertanto, si ritiene più efficiente affrontare il tema del trasporto scolastico attraverso una riorganizzazione di linee e orari, in sinergia laddove possibile con Trasporto pubblico locale, sia extraurbano, sia urbano (anche attraverso la sperimentazione di linee prenotabili in orari non di punta, mediante sistemi innovativi). In tal modo, oltre a razionalizzare e integrare il complessivo sistema di trasporto pubblico, soprattutto per gli utenti delle scuole medie di primo e secondo grado, si potrà verificare la possibilità dell'accesso anche alle politiche tariffarie incentivanti ed agevolate che la Regione Emilia-Romagna sta attivando per queste fasce di utenza.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.8	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Occorre che tutti gli autobus interurbani e urbani possano portare bici per facilitare l'intermodalità.	
PARERE	
L'osservazione è in linea con gli obiettivi di intermodalità del Piano, richiede tuttavia uno studio di fattibilità tecnica ed economica del servizio. Nel PUMS per favorire l'intermodalità bus-bici si predilige un rinnovo del servizio di bike-sharing e una diffusione di parcheggi e depositi per bici in prossimità delle stazioni e fermate dei mezzi di trasporto pubblico e dei parcheggi auto.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.9	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
A nostro parere invece servono corsie riservate agli autobus, togliendo spazio alle auto, perchè troppo spesso le navette e i bus si incolonnano dietro al traffico automobilistico.	
PARERE	
Si ritiene più efficace per le dimensioni della città di Faenza attivare misure che promuovano l'inversione modale a favore delle modalità sostenibili riducendo la quota su veicolo privato, preferendo riservare spazio alle corsie ciclopedonali. Si ricorda che comunque il Piano prevede un piano di monitoraggio che consente di valutare l'efficacia delle misure ed applicare eventuali correttivi.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.10	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Occorre implementare le linee di bus: per ora ci sono solo 2 linee che coprono una zona limitata, e non esistono bus nei giorni festivi e i sabati di agosto. Entro il 2020 vanno implementati i bus nei festivi. Entro il 2021 vanno aumentati nei sabati di agosto e aumentate le linee, dalla stazione a raggiera (verso zona industriale, verso il parco Bucci, verso zona Bertoni, verso zona Borgo, verso zona Ponte Rosso-Borgo Tulliero, verso zona Celle).</p> <p>Occorre prevedere linee verso il forese, dalla stazione e verso la zona industriale dove sono concentrati la maggior parte dei lavoratori. Chiediamo di realizzare navette (meglio se elettriche) dalla stazione alla zona industriale che colleghino tutte le grandi aziende. (Caviro, Toro Rosso, ecc..). Per chi viene a lavorare in treno, biglietto integrato (gratis) per il bus urbano.</p> <p>Coincidenze di orari facili dalle 7:15, dalla stazione verso le zone scolastiche e lavorative.</p> <p>Bisogna assolutamente congiungere anche le zone periferiche (Celle, Castelraniero, Pergola, Santa Lucia, Borgo Tulliero) poiche una buona percentuale della popolazione faentina vive in aree del forese poco/per nulla servite dai mezzi pubblici.</p>	
PARERE	
<p>Osservazione in linea con il Piano che già prevede l'adeguamento e il miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL), indispensabili ad offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo del mezzo privato, in particolare negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro.</p> <p>Le soluzioni progettuali che verranno adottate dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, anche economica, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Faenza.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.11	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Progetto TRAM TRENO: Come Fiab chiediamo di essere consultati, e che siano possibili fermate a ridosso dei luoghi di lavoro. Inoltre, chiediamo la possibilità, in accordo con Unione Comuni Romagna Faentina di estendere questo progetto alle frazioni di Errano e a monte di Brisighella dove attualmente il treno non si ferma ma sono comunque luoghi abitati da molti pendolari.</p>	
PARERE	
<p>Nel Piano, dato l'ingente investimento economico, è previsto uno studio di fattibilità tecnica e finanziaria riguardante la riqualificazione della linea Ravenna - Firenze, nel tratto faentino, creando un sistema di fermate automatizzate, interconnesse con parcheggi e viabilità; un Tram-Treno che sfrutti gli ampi spazi di sotto-utilizzo della linea attuale. Lo studio potrebbe essere esteso altre tratte. L'attuazione del progetto, di lungo periodo, sarà oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Faenza.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.12	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
PAIR: "Completamento del sistema di tariffazione integrata tariffaria ferro-gomma (Mi Muovo), da estendere fino a diventare una "carta della mobilità regionale" (ad es. per i servizi di bike e car sharing, sosta, ricarica elettrica...)" Implementare l'integrazione modale e tariffaria: ad esempio, chi ha un biglietto del treno non deve prendere un biglietto del bus. Possibilità di fare biglietto a bordo.	
PARERE	
Faenza già rientra nell'integrazione tariffaria della Regione "Mi Muovo" che a partire dal 2018 offre agevolazioni sull'acquisto dei titoli del trasporto urbano agli abbonati del servizio ferroviario il cui tragitto è inferiore ai 10 km ferroviari e con partenza e/o arrivo nella stazione principale delle dieci città capoluogo oltre a Imola, Faenza e Carpi. Inoltre l'integrazione "Mi muovo anche in città" consente di viaggiare senza pagare il biglietto anche sugli autobus delle nove città capoluogo più Carpi, Imola e Faenza a chi fa un abbonamento annuale o mensile al servizio ferroviario regionale. La completa tariffazione integrata, a "biglietto unico", per il trasporto pubblico locale e regionale, basato sulla suddivisione in zone tariffarie del territorio dell'Emilia-Romagna e su un sistema tecnologico di gestione, dipende dai tempi di completamento del progetto Stimer regionale.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.13	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Investire la competente commissione comunale dell'attendibilità dei dati forniti sull'utilizzo delle linee pubbliche urbane, con metodi scientifici di rilevazione non affidati ai soli dati forniti dall'appaltatore.	
PARERE	
<p>I dati disponibili ufficiali sui passeggeri sono quelli forniti dall'Agenzia Mobilità Romagna.</p> <p>Il numero di passeggeri viene stimato conteggiando i titoli di viaggio venduti sulle linee urbane di Faenza e Riolo Terme, moltiplicato per dei coefficienti di attribuzione passeggeri differenti per titolo di viaggio. Tale metodologia è validata a livello regionale, ma sicuramente produce un risultato sovra-stimato per una realtà come Faenza. Ai dati forniti da AMR vanno poi aggiunte le stime dei passeggeri dei servizi gratuiti urbani (Geen Go Bus) che vengono conteggiati in modo manuale dagli autisti.</p> <p>Il dato dei passeggeri avrà maggiore aderenza con la realtà nel momento in cui verranno installati, già previsto, sistemi di rilevazione delle salite/discese. (Progetto Stimer)</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.14	PROPONENTE Confcommercio – ASCOM - Confesercenti
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>[..]Valutare i costi del servizio di trasporto pubblico locale (al netto di quello scolastico) e capire se l’offerta del servizio sia economicamente sostenibile per la collettività o se non sia il caso di fare altri ragionamenti, anche in considerazione della scarsa appetibilità.</p> <p>Tutto questo anche in considerazione della fascia oraria in cui la popolazione inizia gli spostamenti (7,15/8,14); a tal proposito si fa presente che i dati fanno riferimento all’anno 2011.</p>	
PARERE	
<p>Si accoglie l’osservazione, in merito alla necessità di miglioramento del TPL in termini di efficacia ed efficienza anche economica e di adeguamento di orari e frequenze delle linee in particolare in corrispondenza degli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, già obiettivo del PUMS.</p> <p>Si ricorda che la legge regionale prevede un servizio minimo da garantire e per il quale la regione stessa prevede il trasferimento di fondi al Comune.</p> <p>Il quadro conoscitivo del Piano è basato sui dati in quel momento disponibili.</p> <p>Tuttavia è prevista un’attività di monitoraggio biennale che comporterà un’aggiornamento dei dati.</p> <p>L’attività di monitoraggio del Piano prevede la costruzione di un set di indicatori, i quali vengono a costituire un cruscotto funzionale all’analisi di contesto e alla valutazione delle azioni di piano mediante un approccio che permette l’ottenimento di risultati immediatamente misurabili e comparabili. E’ parte integrante del processo di monitoraggio la valutazione in itinere dell’efficacia delle azioni previste dal Piano e l’individuazione di azioni correttive in caso di mancato conseguimento degli obiettivi prefissati.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.15	PROPONENTE Confcommercio – ASCOM - Confesercenti
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
[..]Valutare i costi del GreenGoBus, analisi costi-benefici sul potenziamento/mantenimento in virtù dei costi elevati. [..]Riteniamo che gli orari di funzionamento del mezzo siano di nessuna utilità alla frequentazione del mercato e dei negozi, coprendo fasce orarie al servizio esclusivamente degli utenti che lavorano in centro storico.	
PARERE	
Si accoglie l'osservazione, in merito alla necessità di miglioramento del TPL in termini di efficacia ed efficienza anche economica, di potenziamento del servizio al fine di migliorare l'accessibilità da/verso il centro, già obiettivo del PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.16	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Chiediamo di non agevolare chi si sposta in auto, rispetto a chi si sposta in treno. Chiediamo quindi di rendere gratuito il TPL anche per chi ha un biglietto del treno (integrazione tariffaria).</p>	
PARERE	
<p>Faenza già rientra nell'integrazione tariffaria della Regione "Mi Muovo" che a partire dal 2018 offre agevolazioni sull'acquisto dei titoli del trasporto urbano agli abbonati del servizio ferroviario il cui tragitto è inferiore ai 10 km ferroviari e con partenza e/ o arrivo nella stazione principale delle dieci città capoluogo oltre a Imola, Faenza e Carpi. Inoltre l'integrazione "Mi muovo anche in città" consente di viaggiare senza pagare il biglietto anche sugli autobus delle nove città capoluogo più Carpi, Imola e Faenza a chi fa un abbonamento annuale o mensile al servizio ferroviario regionale. La completa tariffazione integrata, a "biglietto unico", per il trasporto pubblico locale e regionale, basato sulla suddivisione in zone tariffarie del territorio dell'Emilia-Romagna e su un sistema tecnologico di gestione, dipende dai tempi di completamento del progetto Stimer regionale.</p> <p>La sfida che questo PUMS si pone è quella di aumentare la quota modale del trasporto pubblico locale. Per raggiungere questo obiettivo è prevista nel PUMS l'attivazione di politiche tariffarie incentivanti. Tuttavia, il piano, essendo uno strumento di pianificazione strategica di lungo periodo, non entra nel dettaglio dei tempi di attuazione e delle procedure di applicazione e delle coperture finanziarie necessarie, rimandandoli ai tavoli di lavoro operativi.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica Paragrafo 4.1.: "Il PUMS promuove l'attuazione di politiche tariffarie incentivanti <i>per alcune tipologie di utenza e determinate fasce orarie anche attraverso forme di sperimentazione temporanea</i>"</p>	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.17	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
A Faenza ci sono solo 2 linee che coprono una zona limitata, e non esistono bus nei giorni festivi e i sabati di agosto. Entro il 2020 vanno implementati i bus nei festivi. Entro il 2021 vanno aumentati nei sabati di agosto e aumentate le linee, dalla stazione a raggiera (verso zona industriale, verso il parco Bucci, verso zona Bertoni, verso zona Borgo, verso zona Ponte Rosso-Borgo Tulliero, verso zona Celle).	
PARERE	
Osservazione in linea con il Piano che già prevede l'adeguamento e il miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL), indispensabili ad offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo del mezzo privato. Le soluzioni progettuali che verranno adottate dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, anche economica, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Faenza.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.18	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Occorre prevedere linee verso il forese, dalla stazione e verso la zona industriale dove sono concentrati la maggior parte dei lavoratori. Chiediamo di realizzare navette (meglio se elettriche) dalla stazione alla zona industriale che colleghi tutte le grandi aziende. (caviro, toro rosso, ecc..).	
PARERE	
Osservazione in linea con il Piano che già prevede l'adeguamento e il miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL), indispensabili ad offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo del mezzo privato. Le soluzioni progettuali che verranno adottate dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, anche economica, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Faenza.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.19	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Per chi viene a lavorare in treno, biglietto integrato (gratis) per il bus urbano. Coincidenze facili per chi arriva dalle 7:15 in poi in stazione per le zone scolastiche lavorative.	
PARERE	
Faenza già rientra nell'integrazione tariffaria della Regione "Mi Muovo" che a partire dal 2018 offre agevolazioni sull'acquisto dei titoli del trasporto urbano agli abbonati del servizio ferroviario il cui tragitto è inferiore ai 10 km ferroviari e con partenza e/o arrivo nella stazione principale delle dieci città capoluogo oltre a Imola, Faenza e Carpi. Inoltre l'integrazione "Mi muovo anche in città" consente di viaggiare senza pagare il biglietto anche sugli autobus delle nove città capoluogo più Carpi, Imola e Faenza a chi fa un abbonamento annuale o mensile al servizio ferroviario regionale. Tra gli obiettivi del PUMS è prevista la riorganizzazione del TPL, al fine di attrarre più utenti, in particolare per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.20	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Bisogna assolutamente congiungere le zone periferiche (Celle, Castelraniero, Pergola, Santa Lucia, Borgo Tulliero) poiché ben il 29% popolazione faentina vive in aree del forese poco/per nulla servite dai mezzi pubblici.	
PARERE	
Osservazione in linea con il Piano che già prevede l'adeguamento e il miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL), indispensabili ad offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo del mezzo privato. Le soluzioni progettuali che verranno adottate dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, anche economica, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Faenza.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.21	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Trasporto bici sui bus interurbani e urbani.	
PARERE	
L'osservazione è in linea con gli obiettivi di intermodalità del Piano, richiede tuttavia uno studio di fattibilità tecnica ed economica del servizio. Nel PUMS per favorire l'intermodalità bus-bici si predilige un rinnovo del servizio di bike-sharing e una diffusione di parcheggi e <i>depositi per</i> bici in prossimità delle stazioni e fermate dei mezzi di trasporto pubblico e dei parcheggi auto.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.22	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Chiediamo di essere consultati, nell'attuazione del "Progetto "Tram-Treno"" e che siano possibili fermate a ridosso dei luoghi di lavoro. Inoltre, chiediamo la possibilità, in accordo con Unione Comuni Romagna Faentina di estendere questo progetto alle frazioni di Errano e a monte di Brisighella dove attualmente il treno non si ferma ma sono comunque popolate da gente che spesso lavorano o studiano a Faenza. Chiediamo un vagone bici fisso nei treni verso Firenze.</p>	
PARERE	
<p>Nel Piano, dato l'ingente investimento economico, è previsto uno studio di fattibilità tecnica e finanziaria riguardante la riqualificazione della linea Ravenna - Firenze, nel tratto faentino, creando un sistema di fermate automatizzate, interconnesse con parcheggi e viabilità; un Tram-Treno che sfrutti gli ampi spazi di sotto-utilizzo della linea attuale.</p> <p>Lo studio potrebbe essere esteso altre tratte.</p> <p>L'attuazione del progetto, di lungo periodo, sarà oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Faenza.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.23	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
PAIR: "Completamento del sistema di tariffazione integrata tariffaria ferro-gomma (Mi Muovo), da estendere fino a diventare una "carta della mobilità regionale" (ad es. per i servizi di bike e car sharing, sosta, ricarica elettrica...)" Implementare l'integrazione modale e tariffaria: ad esempio, chi ha un biglietto del treno non deve prendere un biglietto del bus. Possibilità di fare biglietto a bordo.	
PARERE	
Faenza già rientra nell'integrazione tariffaria della Regione "Mi Muovo" che a partire dal 2018 offre agevolazioni sull'acquisto dei titoli del trasporto urbano agli abbonati del servizio ferroviario il cui tragitto è inferiore ai 10 km ferroviari e con partenza e/o arrivo nella stazione principale delle dieci città capoluogo oltre a Imola, Faenza e Carpi. Inoltre l'integrazione "Mi muovo anche in città" consente di viaggiare senza pagare il biglietto anche sugli autobus delle nove città capoluogo più Carpi, Imola e Faenza a chi fa un abbonamento annuale o mensile al servizio ferroviario regionale. La completa tariffazione integrata, a "biglietto unico", per il trasporto pubblico locale e regionale, basato sulla suddivisione in zone tariffarie del territorio dell'Emilia-Romagna e su un sistema tecnologico di gestione, dipende dai tempi di completamento del progetto Stimer regionale.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.24	PROPONENTE Consigliere comunale LSP
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Nel 2015 parrebbe non esistere la rete di tram, non sono previste nello scenario di riferimento e nello scenario di PUMS. E' riconosciuto nello stesso piano l'esistenza di diverse linee tramviarie sia per il traffico interno che diretti verso altri comuni ma anche di autobus con analoghi percorsi interni da e per diversi comuni, anche elencati nella tabella 5 a pagina 2-18. I dati non paiono rappresentare la situazione faentina e comunque le percentuali prossime allo zero anche nelle previsioni non sembrano giustificare i costi da sostenere per il loro mantenimento.</p>	
PARERE	
<p>Nella tabella indicata viene riportata la ripartizione modale degli spostamenti sistematici (motivi di lavoro e studio) interni e di scambio. La sfida che questo PUMS si pone è quella di aumentare la quota modale del trasporto pubblico locale, in particolare attraendo le giovani generazioni storicamente poco utilizzatrici del TPL, sia nel tempo libero sia nei percorsi casa-scuola e viceversa. Riguardo all'indicazione sul dato del Tram, effettivamente non esistente a Faenza riteniamo sia un refuso da correggere.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Correzione Capitolo 2 tabella 5.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.25	PROPONENTE Quartiere Borgo
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Trasporto pubblico locale è un tema oggi strategico. È necessario ripensare la linea in Borgo anche in base agli sviluppi edilizi avvenuti. Tali linee non possono non considerare un percorso partecipativo, il raggiungimento dell'Area nuova oltre che di Corso Europa. Ancora più forza acquista l'idea di considerare il parcheggio della Coop un parcheggio scambiatore con fermata dell'autobus che servirebbe l'area nuova e le case popolari poco distanti.</p> <p>In precedenti consigli di Quartiere è emerso da parte del Comune il progetto di una Navetta per il Borgo in partenza proprio dalla Coop. Crediamo che sia fondamentale tale intervento e che venga realizzato sentendo i cittadini.</p>	
PARERE	
<p>L'osservazione è in linea con gli obiettivi del piano che individua aree di espansione del TPL in cui sviluppare nuovi collegamenti.</p> <p>Le soluzioni progettuali che verranno adottate dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, anche economica, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Faenza.</p> <p>Inoltre la realizzazione di parcheggi <i>'park and ride'</i> è in sinergia con la riprogettazione del trasporto pubblico urbano pertanto accogliamo l'ipotesi di inserire il parcheggio della Coop in Via Fornarina tra le aree potenziali candidate all'attivazione di politiche di <i>Park & Ride</i>.</p> <p>Come indicato nell'Allegato 1 - monitoraggio del piano, "La partecipazione accompagnerà la fase di implementazione del PUMS e di valutazione delle misure[...]"</p> <p>In taluni casi si potranno prevedere forme di partecipazione straordinarie legate ad attuazioni di specifiche politiche o azioni previste dal PUMS che, per la loro importanza, richiedono lo sviluppo di forme differenziate di coinvolgimento degli stakeholders attraverso convocazione di gruppi specifici. La richiesta di un tavolo di concertazione verrà valutata in fase di attuazione degli interventi previsti dal PUMS.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al paragrafo 4.1:</p> <p>Tra le strategie individuate nelle Linee di Indirizzo del PUMS e, al contempo, indicate tra le priorità di intervento durante il percorso partecipativo da parte degli <i>stakeholders</i>, l'adeguamento e il miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL) sono considerati <i>indispensabili ad offrire</i> un'alternativa competitiva all'utilizzo del mezzo privato in particolare per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro.</p> <p>[...]</p> <p>Un'altra tipologia di utenza che si vuole incentivare all'uso del mezzo pubblico locale è quella dei lavoratori, in particolare potenziando il servizio verso le zone industriali e artigianali della città, che come visto nel Capitolo 2 attraggono molti spostamenti.</p> <p><i>In figura 1 vengono evidenziate:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>l'area del centro su cui attivare politiche di potenziamento del TPL al fine di migliorare l'accessibilità da/verso il centro;</i> - <i>le aree di espansione del TPL su cui realizzare nuovi servizi di collegamento da/ver-</i> 	

so aree industriali residenziali

Per rendere maggiormente appetibile ed efficiente l'utilizzo del TPL sull'area urbana, la riqualificazione del servizio includerà anche la messa in sicurezza delle fermate e l'implementazione di soluzioni tese a facilitare il reperimento delle informazioni sui servizi e la georeferenziazione degli stessi. Sono Previste anche politiche tariffarie incentivanti per incrementare l'utilizzo del servizio pubblico.

Modifica al paragrafo 4.4:

Oltre al potenziamento del ruolo della Stazione Ferroviaria come punto di interscambio tra modalità di trasporto differenti e la riqualificazione dell'autostazione sono stati individuate le seguenti aree di sosta come potenziali candidate all'attivazione di politiche di *Park & Ride*:

- Parcheggio Faenza Uno
- Parcheggio centro Marconi
- Parcheggio ex-Filanda
- Parcheggio Filanda
- Parcheggio palestra Lucchesi
- *Parcheggio Coop Fornarina*

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.26	PROPONENTE Associazione Fronte Comune
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Cercando di fare sintesi delle due esigenze ovvero aumentare i margini di sostenibilità del servizio pur non disincentivandone l'utilizzo proponiamo l'accesso libero ai mezzi, caricando il costo sui tributi locali in modo proporzionale. In questo modo si ottengono un buon livello di finanziamento, la prevedibilità dello stesso nel tempo, la riduzione dello sforzo economico nella gestione dei biglietti e controlli, un incentivo all'utilizzo.</p> <p>Inoltre tale scelta si può integrare con le politiche regionali sulla mobilità, infatti si può prevedere che chi acquista un abbonamento del treno ottenga un forte sconto o la sospensione della quota per gli autobus locali (Link: Integrazione mobilità regionale emilia-romagna)</p> <p>Per i turisti e i "non residenti" si potrebbe prevedere una piccola quota sulla tassa di soggiorno (ambito tributi locali) per la fruizione libera del servizio come strumento di attrattività della città.</p> <p>Per quanto riguarda le imposte è sicuramente opportuno e preferibile intervenire su varie voci per ridurre l'impatto su ciascuna di esse. Le principali finalità del TPL potenziato crediamo siano in linea con le finalità di alcune imposte locali: Tassa di soggiorno [...] TARI [...] Addizionale Irpef . Focalizzandoci sugli scaglioni con un reddito più alto.</p> <p>Altra fonte di finanziamento : pubblicità sui mezzi.</p> <p>Effetti: Data la diffusione dei "contribuenti" è fondamentale attivare forme di partecipazione nella gestione del servizio in termini di qualità, efficacia e miglioramento. Questo per rafforzare l'idea che il trasporto pubblico locale è un bene comune. Aspetto cruciale diventa anche la forza economica che il Comune può sprigionare sia in termini di attivazione del servizio sia della sua capacità di spesa su questo servizio. [...]</p> <p>Deve essere perciò compresa, se consentito, la possibilità di aggiornare le linee in base alle esigenze degli utenti.</p> <p>Il contributo è annuale ed è assolutamente competitivo rispetto a qualsiasi abbonamento o ancor di più alla vendita di biglietti singoli. Aspetti di proporzionalità e attenzione alle esigenze dei più fragili sono da considerare e possono far variare il gettito. Infatti una sfida da tenere in considerazione è l'assenza di un'abitudine all'utilizzo del TPL per cui solo la singola tariffa per una corsa o abbonamento potrebbe non essere così efficace ad invertire il trend.</p>	
PARERE	
<p>E' prevista nel PUMS l'attivazione di politiche tariffarie incentivanti. Tuttavia, il piano, essendo uno strumento di pianificazione strategica di lungo periodo, non entra nel dettaglio dei tempi di attuazione e delle procedure di applicazione e delle coperture finanziarie necessarie, rimandandoli ai tavoli di lavoro operativi.</p> <p>Inoltre la previsione delle modalità di reperimento delle risorse ad un orizzonte temporale ultradecennale è piuttosto complessa, tuttavia potrebbe essere utile indicare quali possibili fonti di finanziamento si intende mettere in campo in maniera sinergica durante la fase di attuazione del Piano.</p>	

MODIFICA AL PIANO

Modifica al Capitolo 9:

Il PUMS è un piano strategico che rende complessa la previsione delle modalità di reperimento delle risorse ad un orizzonte temporale ultra decennale.

Tuttavia è possibile individuare le possibili fonti di finanziamento a cui si potrà in maniera sinergica ricorrere in fase di attuazione del Piano.

Per quanto riguarda la spesa di investimento, oltre a risorse proprie, l'AC farà ricorso a linee di finanziamento già definite (ad esempio, il bando ciclovie sulla mobilità ciclistica) e si attiverà nella partecipazione a ulteriori bandi di finanziamento.

Per quanto riguarda la spesa corrente per cui si stima un incremento annuale di circa 600.000 €/anno la ricerca di risorse addizionali può spaziare da:

- proventi da multe e sanzioni rilevate a seguito di infrazioni del CdS;*
- proventi da sosta a pagamento;*
- risparmi derivanti dal nuovo contratto di servizio del TPL;*
- il coinvolgimento di soggetti privati, attivi in ambiti produttivi, logistici, commerciali e turistici, nel finanziamento del trasporto pubblico attraverso azioni di mobility management e welfare aziendale, attraverso la diffusione di Accordi di MM;*

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.27	PROPONENTE Associazione Fronte Comune
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Il nuovo trasporto pubblico locale si deve articolare in modo da seguire sempre di più le esigenze di spostamento. Individuare linee frequentate con punto di raccordo es. in Piazza delle Erbe e stazione con postazioni di ricarica veloce ed intersezione di reti. Studiare percorsi che consentano di raggiungere i punti ad alta frequentazione (scuole, centri sportivi, piazza, stazione, fermate nei Quartieri, zona industriale...) analizzando le esigenze di orario per organizzare al meglio. Es. se c'è un forte flusso nell'orario 06.30-09.00 verso la stazione lì si recheranno più autobus dai vari punti se però tale esigenze nella fascia 10.00-12.00 si abbassa allora i passaggi diminuiranno a favore della di altri punti e così via. E' importante pensare a fermate intelligenti nei Quartieri dove le persone che vi risiedono possano facilmente raggiungerli. Linee condivise: Sicuramente gli orari delle corse e le fermate sono da rivedere attraverso un percorso di partecipazione effettivo con livelli di qualità e coinvolgimento reale delle realtà associative e della popolazione, come già richiesto dai Quartieri, per evitare di ricreare la situazione attuale dove il servizio è poco utile.</p>	
PARERE	
<p>Osservazione in linea con il Piano che già prevede l'adeguamento e il miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL), indispensabili ad offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo del mezzo privato.</p> <p>Le soluzioni progettuali che verranno adottate dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, anche economica, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Faenza.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.28	PROPONENTE Associazione Fronte Comune
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Proposta di un nuovo abbonamento per il TPL→ Il vantaggio di attivare un abbonamento è il seguente: pagare una quota annuale per utilizzare il servizio spinge ad "usarlo" in quanto già "pagato" per cui è forse più incentivante che il singolo biglietto per chi non è abituato a questo tipo di mezzo.</p> <p>Inoltre una delle caratteristiche fondamentali dell'abbonamento proposto è quella di replicare il modello della tessera della "Pro Loco" che concede sconti su altri servizi, verso negozi locali o imprese locali. Questo aspetto non solo rende più "desiderabile" la tessera (e quindi spinge ad usare il servizio), ma è anche un potenziale incentivo per fare rete con le attività locali.</p>	
PARERE	
<p>E' prevista nel PUMS l'attivazione di politiche tariffarie incentivanti. Tuttavia, il piano, essendo uno strumento di pianificazione strategica di lungo periodo, non entra nel dettaglio dei tempi di attuazione e delle procedure di applicazione e delle coperture finanziarie necessarie, rimandandoli ai tavoli di lavoro operativi.</p> <p>Inoltre la previsione delle modalità di reperimento delle risorse ad un orizzonte temporale ultradecennale è piuttosto complessa, tuttavia potrebbe essere utile indicare quali possibili fonti di finanziamento si intende mettere in campo in maniera sinergica durante la fase di attuazione del Piano.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.29	PROPONENTE Associazione Fronte Comune
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Il PUMS prevede e stanziava risorse per la progettazione di app o software per l'indicazione dei tempi degli autobus, ritardo, posizione, orari e altri servizi di mobilità. Crediamo che l'aspetto tecnologico sia fondamentale avvicinare il servizio alla popolazione soprattutto più giovane, ma per evitare di avere migliaia di app "campanilistiche" suggeriamo di integrare il servizio con quelli che la regione già offre in modo da fornire ai cittadini un servizio molto più utile.</p> <p>"Da Roger, l'assistente virtuale per acquistare biglietti, consultare gli orari, pagare il parcheggio e per informazioni sul mezzo più conveniente da utilizzare per raggiungere la propria destinazione, a Iter, il borsellino elettronico della tessera Mi muovo, a Chiamatreno, l'app testata con l'associazione dei pendolari che informa in tempo reale sugli orari e le variazioni di servizio dei treni Tper, per finire con Google maps che entro marzo, finora unico caso al mondo per una Regione, fornirà tutti gli orari di bus e treni dell'Emilia-Romagna in tempo reale."</p> <p>Link: Rivoluzione digitale del trasporto pubblico in emilia-romagna</p> <p>Ovviamente trovando la giusta soluzione per le esigenze specifiche di Faenza. Questa scelta porterebbe i seguenti benefici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - risparmio/migliore uso di risorse già messe a piano su questo punto. - inserimento dei servizi di mobilità di Faenza all'interno di strumenti utilizzati dai cittadini di tutta l'Emilia-Romagna con importanti effetti sul turismo. - Fornisce a cittadini di Faenza uno strumento unitario ed efficace per le esigenze non solo di mobilità interna alla città, ma anche per l'università o per lavoro fuori Faenza. 	
PARERE	
<p>L'osservazione è in linea con le azioni del PUMS, che infatti prevede la realizzazione di servizi di infomobilità.</p> <p>In fase di attuazione verranno esaminate tutte le opzioni già rese disponibili, in modo da capitalizzare le esperienze di successo in termini di servizi e sfruttare l'integrazione con essi per dotare Faenza di uno strumento ad ampio raggio in termini di validità territoriale e funzioni disponibili.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
OSSERVAZIONE N.30	PROPONENTE Associazione Fronte Comune
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Se i giovani vengono abituati fin da piccoli a “muoversi” in auto sarà più difficile che utilizzino il trasporto pubblico da grandi per cui occorre fare un salto di qualità in termini di mobilità per i servizi che i giovani utilizzano fin da piccoli come lo Sport! Come per la scuola è necessario attivare uno strumento che limiti il traffico da trasporto e ritiro ragazzi dalle attività sportive e li abitui ad utilizzare mezzi diversi dall’auto. I passaggi possono essere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tavolo con le principali società sportive 2. Creazione un servizio unitario per abbattere i costi e ottimizzare le possibilità 3. Servizio che potrebbe essere quello della scuola esteso al pomeriggio 4. Benefici: i ragazzi stanno insieme, meno auto in giro, meno stress dei genitori e più accesso alle attività sportive 5. Servizio attivato con contributo delle società sportive e del Comune. Fondamentale sarebbe trovare uno o più sponsor <p>Inoltre emerge in modo chiaro che non basta limitarsi a comunicare come funziona il trasporto pubblico locale, ma occorre coinvolgere tali fasce di giovani e le relative associazioni e gruppi per individuare quali sono le loro “esigenze di mobilità” altrimenti il rischio di insuccesso è, come dimostra il passato, molto alto.</p>	
PARERE	
<p>Come previsto dal PUMS per attrarre gli studenti all’uso del TPL verranno attuate una serie di azioni ‘soft’, quali campagne di promozione e comunicazione del TPL in accordo con le scuole e le associazioni dei genitori, ma soprattutto verrà studiata una complessiva riorganizzazione del servizio che comprende un aumento della frequenza delle linee in coerenza con le esigenze di mobilità degli studenti. Si accoglie il suggerimento di effettuare accordi con le associazioni sportive.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al paragrafo 4.1: Per attrarre gli studenti all’uso del TPL verranno attuate una serie di azioni ‘soft’, quali campagne di promozione e comunicazione del TPL in accordo con le scuole, le associazioni dei genitori e le associazioni sportive, ma soprattutto verrà studiata una complessiva riorganizzazione del servizio che comprende un aumento della frequenza delle linee in coerenza con le esigenze di mobilità degli studenti.</p>	

2 HUB INTERMODALE

TEMA	HUB INTERMODALE
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Chiediamo che sia attivato da subito (anno 2021) un servizio di video sorveglianza, migliore illuminazione e cartelli che segnalano la videosorveglianza, nel parcheggio bici stazione, per disincentivare la piaga dei furti in stazione. Chiediamo che dal 2025 sia messa a disposizione un servizio per la custodia bici (velostazione) gestito da associazioni o cooperative.</p>	
PARERE	
<p>L'osservazione è in linea con gli obiettivi del piano che a favore della mobilità ciclistica intende favorire lo sviluppo di servizi di deposito/riparazione biciclette nei punti della città ritenuti strategici, tra questi ricade sicuramente l'area della stazione. Il contrasto ai furti di biciclette si può ottenere attraverso la diffusione di servizi di deposito, azione già prevista dal PUMS. Si può anche cercare di incrementare la diffusione della marchiatura delle bici e l'utilizzo di lucchetti sicuri prevedendo il ricorso a contributi specifici nelle azioni di MM. Infine si riconosce l'utilità dei sistemi di videosorveglianza ai fini dell'accertamento dei furti e di azione deterrente; si rimanda tuttavia ad un piano di controllo del territorio, non di competenza del PUMS.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al capitolo 4.3: Il quadro delle proposte del PUMS relativamente alla mobilità ciclistica prevede, inoltre, interventi per realizzare maggiore integrazione con le altre modalità di trasporto, aumentando, in prossimità delle stazioni e fermate dei mezzi di trasporto pubblico e dei parcheggi auto, l'offerta di cicloparcheggi e depositi custoditi per bici. <i>A tale scopo possono essere attivati specifici bandi per affidarne la gestione da parte di privati/associazioni, adottando specifiche agevolazioni.</i></p>	

TEMA	HUB INTERMODALE
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>PROGETTO STAZIONE – HUB INTERMODALE Il progetto complessivo è buono, ma abbiamo delle osservazioni negative: bisognerebbe puntare maggiormente sull'espansione e messa in sicurezza del parcheggio bici, implementazione corse di bus da e verso la stazione. Un eccessivo ampliamento del parcheggio auto è sbagliato. Col passare degli anni l'intermodalità auto+bici dovrebbe essere sostituita con l'intermodalità bus+treno, bici+treno, carsharing+treno, quindi non ci sembra opportuno prevedere un parcheggio enorme da qui a 10 anni.</p>	
PARERE	
<p>L'intervento intende realizzare un hub di scambio tra mobilità pubblica e privata, annettendo la stazione degli autobus a quella ferroviaria e raddoppiando non solo i posti auto, ma quelli bici attuali, in coerenza con l'attuale domanda di mobilità. Ricordiamo che il PUMS prevede comunque un monitoraggio biennale con cui verificare l'efficacia del piano ed individuare eventuali azioni correttive in caso di mancato conseguimento degli obiettivi prefissati.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	HUB INTERMODALE
OSSERVAZIONE N.3	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Si tratta della trasformazione di un ampio comparto urbano che avrà forti implicazioni sulla mobilità, sulle relazioni delle persone con lo spazio pubblico, sul paesaggio a ridosso di un viale storico; un nodo territoriale, sulla cui riorganizzazione ci sono molte attese. È un intervento complesso che deve rispondere a molteplici esigenze funzionali e di "qualità urbana".</p> <p>Uno dei temi centrali è la ciclabilità. Attualmente l'accesso ciclabile è all'insegna della casualità; lo conferma il caso di via Roma, dove i ciclisti si contendono lo spazio coi pedoni sui marciapiedi. È una finta ciclabile; ad ogni incrocio i ciclisti dovrebbero scendere: è impraticabile. Le aree per il parcheggio delle biciclette, davanti alla stazione, sono in uno stato di abbandono e sono sottodimensionate. Il progetto di trasformazione urbanistica, presentato sulla stampa il 25/9/2018, non prevede, nella prima fase, il collegamento ciclabile tra la zona residenziale della Filanda il viale della Stazione. Un collegamento ciclo pedonale diretto tra la zona residenziale nord e il centro storico però un intervento centrale del riassetto di tutta l'area intorno alla stazione; è decisivo per l'abitabilità dello spazio pubblico e per le relazioni con il sistema urbano. È un intervento che non può essere rimandato a tempi lunghi; va inserito nella prima fase di progetto, contestualmente alla realizzazione della stazione degli autobus e del nuovo parcheggio delle biciclette.</p> <p>A seguito della presentazione del preliminare di progetto, è auspicabile si apra un ampio confronto tra Amministrazione Pubblica, cittadini, associazioni, al fine di approfondire in modo partecipato le priorità, i bisogni e le idee sulla trasformazione dell'area.</p>	
PARERE	
<p>Gli interventi che compongono la strategia di rigenerazione urbana sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> -I-01 di realizzazione nuova stazione autobus, riordino aree esterne alla stazione ferroviaria e rigenerazione area ex-stazione corriere. E' stato ammesso al finanziamento del FSC. Le risorse necessarie sono già stanziati nel Bilancio del Comune per un 62,95% e per un 37,08% di finanziamento regionale. Termine massimo per la fine lavori il 31/12/2023. -I-03 e I-04, rispettivamente di riqualificazione sottopassaggio ciclo-pedonale su Corso Giuseppe Garibaldi e riqualificazione sottopasso ferroviario del fiume Lamone, risultano stanziati nel Bilancio del Comune di Faenza. -I-02, I-05 e I-06, rispettivamente di realizzazione nuovo ponte ciclabile adiacente al cavalcavia, realizzazione ciclabile lungo Via Masaccio e Via San Silvestro e completamento della ciclabile su Via Granarolo. Saranno inseriti e programmati appositi stanziamenti nelle annualità di bilancio di competenza, tenuto conto che per tali interventi infrastrutturali gli esercizi interessati saranno quelli a partire dal 2022 in poi. <p>L'Amministrazione concorda nel ritenere strategica la realizzazione della Strategia, che necessita di un complesso di atti, intese e accordi con il Gruppo Ferrovie dello Stato, proprietario di aree interessate dagli interventi, ponendo pertanto come obiettivo realistico la piena realizzazione nel 2025.</p> <p>Con il complesso degli interventi inseriti nella strategia I-01, I-02 , I-03, I-04, I-05, I-06 si ottiene già un notevole risultato rispetto gli obiettivi, la creazione di un hub</p>	

della mobilità pubblica privata consentirà di diminuire notevolmente la congestione del traffico privato e il nuovo ponte adiacente il cavalcavia e la riqualificazione dei 2 sottopassi esistenti migliora il collegamento ciclopedonale della zona a nord della ferrovia.

Come indicato nell'Allegato 1 – monitoraggio del piano, "La partecipazione accompagnerà la fase di implementazione del PUMS e di valutazione delle misure[.]"

In taluni casi si potranno prevedere forme di partecipazione straordinarie legate ad attuazioni di specifiche politiche o azioni previste dal PUMS che , per la loro importanza , richiedono lo sviluppo di forme differenziate di coinvolgimento degli stakeholders attraverso convocazione di gruppi specifici. La richiesta di un tavolo di concertazione verrà valutata in fase di attuazione degli interventi previsti dal PUMS.

MODIFICA AL PIANO

Nessuna.

TEMA	HUB INTERMODALE
OSSERVAZIONE N.4	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>PROGETTO STAZIONE – HUB INTERMODALE (pag 76-79) Il progetto complessivo è buono, ma abbiamo delle osservazioni negative: bisognerebbe puntare maggiormente sull'espansione e messa in sicurezza del parcheggio bici, implementazione corse di bus da e verso la stazione. Un eccessivo ampliamento del parcheggio auto è sbagliato. Col passare degli anni l'intermodalità auto+bici dovrebbe essere sostituita con l'intermodalità bus+treno, bici+treno, carsharing+treno, quindi non ci sembra opportuno prevedere un parcheggio enorme da qui a 10 anni.</p>	
PARERE	
<p>L'intervento intende realizzare un hub di scambio tra mobilità pubblica e privata, annettendo la stazione degli autobus a quella ferroviaria e raddoppiando non solo i posti auto, ma quelli bici attuali, in coerenza con l'attuale domanda di mobilità. Ricordiamo che il PUMS prevede comunque un monitoraggio biennale con cui verificare l'efficacia del piano ed individuare eventuali azioni correttive in caso di mancato conseguimento degli obiettivi prefissati.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	HUB INTERMODALE
OSSERVAZIONE N.5	PROPONENTE Confcommercio – ASCOM - Confesercenti
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Siamo totalmente d'accordo con la realizzazione dell'hub intermodale con lo spostamento della stazione delle corriere presso la stazione dei treni, lo sfondamento del sottopasso ferroviario fino a via Filanda Nuova e la riorganizzazione degli spazi sia del vecchio scalo merci che tutta l'area esterna alla stazione dei treni, riteniamo però che tali interventi debbano essere previsti con assoluta priorità temporale in quanto esiste già un grave ritardo nella realizzazione e c'è il rischio che la desertificazione del centro li renda nel tempo interventi inutili e obsoleti.</p>	
PARERE	
<p>La Strategia di rigenerazione urbana di Faenza, oggetto del contratto condiviso con la Regione, comprende un complesso di azioni e interventi con i quali si intende implementare un processo di rigenerazione di un vasto settore urbano, in grado di coinvolgere – con modalità e azioni differenziate - il sistema delle relazioni spaziali e funzionali fra il centro urbano e il sistema periferico consolidato inerente all'asse del Naviglio. La Strategia sfrutta il riuso di aree poco utilizzate per la realizzazione di nuove infrastrutture, principalmente la nuova stazione degli autobus annessa alla stazione ferroviaria e i collegamenti ciclopedonali con la zona nord, con l'obiettivo primario di rendere più sostenibile la mobilità nel collegamento sud-nord della città.</p> <p>Gli interventi che compongono la strategia di rigenerazione urbana sono i seguenti: -I-01 di realizzazione nuova stazione autobus, riordino aree esterne alla stazione ferroviaria e rigenerazione area ex-stazione corriere. E' stato ammesso al finanziamento del FSC. Le risorse necessarie sono già stanziati nel Bilancio del Comune per un 62,95% e per un 37,08% di finanziamento regionale. Termine massimo per la fine lavori il 31/12/2023. -I-03 e I-04, rispettivamente di riqualificazione sottopassaggio ciclo-pedonale su Corso Giuseppe Garibaldi e riqualificazione sottopasso ferroviario del fiume Lamone, risultano stanziati nel Bilancio del Comune di Faenza. -I-02, I-05 e I-06, rispettivamente di realizzazione nuovo ponte ciclabile adiacente al cavalcavia, realizzazione ciclabile lungo Via Masaccio e Via San Silvestro e completamento della ciclabile su Via Granarolo. Saranno inseriti e programmati appositi stanziamenti nelle annualità di bilancio di competenza, tenuto conto che per tali interventi infrastrutturali gli esercizi interessati saranno quelli a partire dal 2022 in poi. L'Amministrazione concorda nel ritenere strategica la realizzazione della Strategia, che necessita di un complesso di atti, intese e accordi con il Gruppo Ferrovie dello Stato, proprietario di aree interessate dagli interventi, ponendo pertanto come obiettivo realistico la piena realizzazione nel 2025. Con il complesso degli interventi inseriti nella strategia I-01, I-02 , I-03, I-04, I-05, I-06 si ottiene già un notevole risultato rispetto gli obiettivi, la creazione di un hub della mobilità pubblica privata consentirà di diminuire notevolmente la congestione del traffico privato e il nuovo ponte adiacente al cavalcavia e la riqualificazione dei 2 sottopassi esistenti migliora il collegamento ciclopedonale della zona a nord della ferrovia .</p>	

Al fine di ottimizzarne la realizzazione si è scelto di non inserire nella Strategia oggetto di accordo con la Regione gli interventi di realizzazione di un nuovo ponte ciclabile e pedonale di collegamento con area nord, il riuso della fascia a nord per la realizzazione di un nuovo ingresso nord alla stazione ferroviaria passante (con l'allungamento del sottopasso di accesso ai binari) e di un parco lineare e contestuale riutilizzo dell'edificio dismesso, di una piazzetta pubblica, parcheggi per bici e un parcheggio per almeno 100 auto.

A fronte delle tempistiche più estese sono previsti in stralci successivi e realizzabili in un orizzonte temporale di lungo periodo.

MODIFICA AL PIANO

Nessuna.

TEMA	HUB INTERMODALE
OSSERVAZIONE N.6	PROPONENTE Consigliere comunale LSP
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Risulta associato al piano della mobilità il progetto di realizzazione dell'hub intermodale, che risulta ad oggi solo in parte attuabile ed in parte prossimo all'impossibile realizzazione perché vincolato alla volontà del soggetto terzo (ferrovie) che si limiterebbe ad autorizzare gli interventi di miglioramento delle sue strutture ponendo i costi, almeno in parte a carico del comune. Ciò facendo è impossibile verificare l'efficacia di uno e dell'altro piano in termini di risultati che ci si è posti in tema ambientale.</p>	
PARERE	
<p>La Strategia di rigenerazione urbana di Faenza, oggetto del contratto condiviso con la Regione, comprende un complesso di azioni e interventi con i quali si intende implementare un processo di rigenerazione di un vasto settore urbano, in grado di coinvolgere – con modalità e azioni differenziate - il sistema delle relazioni spaziali e funzionali fra il centro urbano e il sistema periferico consolidato inerente all'asse del Naviglio. La Strategia sfrutta il riuso di aree poco utilizzate per la realizzazione di nuove infrastrutture, principalmente la nuova stazione degli autobus annessa alla stazione ferroviaria e i collegamenti ciclopedonali con la zona nord, con l'obiettivo primario di rendere più sostenibile la mobilità nel collegamento sud-nord della città. Gli indicatori sono l'aumento degli spostamenti pedonali, ciclabili e il maggior utilizzo dei mezzi pubblici come autobus e treno, portando come effetto parallelo la diminuzione dell'uso dell'auto privata.</p> <p>Risulta molto forte la motivazione dei soggetti coinvolti. RFI con l'obiettivo di riqualificare l'area della stazione e il riuso delle aree dello scalo merci in corso di dismissione, le società di gestione del trasporto pubblico con l'obiettivo di trovare una nuova sede di riferimento per le fermate degli autobus e infine l'amministrazione comunale con l'obiettivo generale di questo progetto di rigenerazione urbana basato sulla creazione di un hub di connessione di flussi tra pubblico e privato e svoltare verso una mobilità più sostenibile.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

3 RETE CICLOPEDONALE

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Le ciclopedonali dovrebbero essere residuali, (non la regola) e dovrebbero essere riservate solo in quei tratti dove non si prevede un notevole afflusso di pedoni. Altrimenti è sempre consigliabile separare le due utenze, bici/pedoni.	
PARERE	
Il principio di separazione ciclisti/pedoni è del tutto condivisibile per le nuove realizzazioni, laddove il contesto lo consenta. Per quanto riguarda il tipo di soluzione da applicare ai percorsi ciclabili, questi devono essere declinati a seconda dei contesti attraversati (es: urbano, extraurbano). Si ritiene che la sede propria non sia sempre la soluzione preferibile.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Chiediamo la rapida progettazione e realizzazione (vanno poste come priorità) della ciclabile interurbana Faenza-Castel Bolognese e Faenza-Brisighella, per favorire l'uso della bicicletta anche per spostamenti di livello medio-lungo in ambito protetto. Ci auguriamo che queste ciclabili troveranno presto finanziamenti e vengano fatte analisi di fattibilità. Un progetto da discutere insieme ai comuni della Romagna Faentina. In un secondo tempo, sarebbe interessante proseguire una ciclabile Faenza-Marradi anche con finalità cicloturistiche.</p>	
PARERE	
<p>I collegamenti Faenza-Castel Bolognese e Faenza-Brisighella sono già inseriti nel tracciato della rete ciclopedonale da programmare nel PUMS, per la parte di competenza del Comune di Faenza.</p> <p>Le specifiche priorità di intervento verranno individuate in fase di attuazione del PUMS. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.</p> <p>Un collegamento ciclopedonale con Marradi, esula dalle competenze territoriali del presente piano.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.3	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Aggiungere ai progetti della Tavola 4 previsti nel PUMS :</p> <ul style="list-style-type: none"> • via Silvio Pellico e via Cimatti vanno collegate al Ponte delle Grazie, con una corsia ciclabile passante da via Ugo Piazza togliendo posti auto. • Cerchio ciclabile delle mura con via Diamante Torelli, Mura Mittarelli: su queste vie, ora a senso unico, basterebbe togliere i posti auto che occupano parte della stretta strada e disegnare una corsia ciclabile in controsenso ciclabile. • Corsia ciclabile su via Lapi e su via Batticuccolo per permettere il controsenso ciclabile • Corso Matteotti, Corso Garibaldi: Togliere posti auto, in modo che la ciclabile in controsenso ciclabile non venga costantemente invasa dalle auto in fase di sorpasso: occorre mettere panchine e fioriere da un lato, e protezione per la ciclabile • Nuova ciclabile che colleghi a Celle (da via Sant'orsola o da via Celle) • Nuova ciclabile su via Celletta – via Convertite che colleghi alla zona industriale Caviro. • Corsia ciclabile davanti stazione corriere ora inesistente e corsie ciclabili su tutta Via Ceramiche • Corsia ciclabile su via Giovanni da Oriolo, togliendo una carreggiata alle auto 	
PARERE	
<p>Si inseriscono i seguenti tratti i nel tracciato della rete ciclopedonale da programmare nel PUMS:</p> <ul style="list-style-type: none"> -tratto finale di Viale Cimatti e Via Piazza -tratto Via Mura Torelli -Via Lapi -Via Batticuccolo -Via Celletta -Via Convertite -Via Giovanni da Oriolo -tratto mancante Viale Delle Ceramiche <p>Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.</p>	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.4	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Favorevoli alla realizzazione di una ciclabile in via Laghi (meglio l'idea 2 in quanto si toglie sufficiente spazio alle auto).	
PARERE	
Via Laghi è già inserita nel tracciato della rete ciclopedonale da programmare nel PUMS. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.5	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Nuovo ponte ciclabile adiacente al Cavalcavia: chiediamo in aggiunta la creazione di una corsia ciclabile in doppio senso di marcia, nella Via Cavalcavia (attualmente a senso unico), che collega Via Filanda Nuova con Via San Silvestro.	
PARERE	
Si inserisce Via Del Cavalcavia nel tracciato della rete ciclopedonale da programmare nel PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.6	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>PAIR 2020: "Ampliamento delle piste ciclabili nei centri abitati fino al raggiungimento di una dotazione pari a 1,5 metri per abitante con le modalità indicate al capitolo 9, paragrafo 9.1.3.2 c del PAIR"</p> <p>P. 148 PUMS: "Rete ciclabile. Allo stato attuale (2017) si trovano nel Comune di Faenza 48,984 km di piste ciclabili. Aggiungendo le piste già pianificate ed in fase di pianificazione si arriva a 51,6 km di piste ciclabili. Scenario PUMS: 70 km"</p> <p>il PUMS prevede di passare da 49 a 70 km di ciclopedonali, ma è molto al di sotto dell'obiettivo Pair 1,5 m per abitanti (87 km di ciclabili!). Ribadiamo inoltre che c'è una grande differenza tra ciclabili e ciclopedonali, e non si possono usare i termini in modo ambiguo. Faenza NON ha 48 km di ciclabili, come già spiegato sopra.</p>	
PARERE	
<p>Come indicato nelle NtA del PAIR Art. 16 comma 4: "La misura di cui alla lettera a) del comma 1 può essere integrata con misure equivalenti in termini di riduzione del traffico veicolare, individuate fra quelle indicate al paragrafo 9.1.3.2.d del Piano, motivate da difficoltà o vincoli oggettivi, derivanti dalla specifica conformazione territoriale di ciascun Comune, che non consentono i prescritti ampliamenti delle piste ciclabili"</p> <p>Paragrafo 9.1.3.2.d. del PAIR2020- Relazione Generale di Piano: [..]Fra le possibili misure integrative si individuano le seguenti: a) istituzione di zone a 30 km/h; b) aumento dei percorsi casa-scuola (pedibus, bicibus, creazione di percorsi protetti); c) aumento dei km di corsie preferenziali; d) incremento dei servizi di bike-sharing e car-sharing.</p> <p>Inoltre, sempre nel PAIR2020- Relazione Generale di Piano: "Ai fini del raggiungimento dell'obiettivo sopraccitato (1,5 m/ab di piste nelle aree comunali), si computano gli itinerari ciclo-pedonali all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, classificati ai sensi dell'art 4. comma 1 lettere a), b) e c) del DM 557 del 30/11/99, ovvero:</p> <ul style="list-style-type: none"> • piste ciclabili in sede propria, • piste ciclabili su corsia riservata, • percorsi promiscui pedonali e ciclabili. " <p>Come riportato nel paragrafo 8.3 del PUMS: "La Tabella 9 mostra in forma sintetica come il PUMS al 2030 del Comune di Faenza sia molto efficace nel migliorare i principali parametri trasportistici e ambientali al 2030. Questo grazie ad un buon mix di differenti misure di promozione della mobilità sostenibile e delle forme di trasporto meno inquinanti, con un ruolo molto importante rappresentato dal potenziamento del trasporto pubblico. Si evidenzia inoltre come lo scenario al 2030 del PUMS del Comune di Faenza sia non peggiorativo rispetto alle misure previste sempre al 2030 dal PAIR."</p> <p>In fase di controdeduzione vengono introdotti ulteriori collegamenti che portano ad una lunghezza della rete ciclopedonale di progetto pari a circa 87 km (1,5 km/abitante).</p>	

Si precisa, infine, che l'assetto della rete ciclopedonale, come individuato nella tavola allegata al piano, ha valore indicativo per quanto riguarda il preciso posizionamento e andamento planimetrico dei tracciati.

Il piano si pone come obiettivo principale la capillarità e la continuità della rete sul territorio comunale, disegnando collegamenti che garantiscano l'accessibilità ai luoghi della quotidianità da parte di ogni tipologia di utenza (poli scolastici, commerciali, culturali, sanitari, produttivi). Il posizionamento dei tracciati ciclabili potrà quindi essere precisato e modificato in sede di progettazione, individuando le soluzioni più adatte in termini di infrastruttura e semplificazione degli itinerari, in base alla disponibilità di spazio e alle condizioni di contesto. Le specifiche di progetto non costituiscono variante al PUMS.

MODIFICA AL PIANO

Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale.
Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.7	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Rendere senso unico via Corbari, dalla rotonda Via Boldrini alla rotonda in fondo a Via Corbari, realizzando così una ciclabile su sede propria (inizialmente, in via di emergenza, come nella fase post Covid, questa ciclabile potrà essere "popup" cioè realizzata con semplice segnaletica orizzontale) restringendo la strada. La strada va dotata inoltre di cuscini berlinesi che non disturbano pedoni e ambulanze ma rallentano le auto.</p>	
PARERE	
<p>Via Corbari è già inserita nel tracciato della rete ciclopedonale da programmare nel PUMS. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.8	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Realizzare ciclabile anche su via Montevicchi che congiunga a via Vittorio Veneto.	
PARERE	
Si accogli l'osservazione in quanto Via Montevicchi è già inserita nel tracciato della rete ciclopedonale da programmare nel PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.9	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Corsia ciclabile su via Bordini con casa avanzata al semaforo.	
PARERE	
Si inserisce via Bordini nel tracciato della rete ciclopedonale da programmare nel PUMS. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.10	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Chiediamo entro il 2022 la realizzazione del circuito ciclabile attorno alle mura in doppio senso ciclabile che aiuterebbe a rendere più sicuro il percorso casa-scuola S'Umiltà.	
PARERE	
Si inserisce via Via Mura Torelli nel tracciato della rete ciclopedonale da programmare nel PUMS. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.11	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Realizzare ciclabile che permetta di percorrere Via Morini alle bici in doppio senso.	
PARERE	
Via Morini è già inserita nel tracciato della rete ciclopedonale da programmare nel PUMS. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.12	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Piste ciclabili e ciclopedonali: le strade laterali che le incrociano o le attraversano devono essere interrotte da strisce ciclopedonali, con precedenza dei ciclisti e pedoni. Attualmente molte corsie ciclabili sono intervallate continuamente da strisce pedonali (non ciclabili). Ma scendere continuamente dalla bicicletta mentre si percorre una ciclabile è un ostacolo assurdo in quanto disincentiva l'uso della bici.</p>	
PARERE	
<p>Il PUMS come piano strategico non scende nel dettaglio delle soluzioni progettuali da adottare che vengono demandate alla fase di attuazione. Si accoglie il principio generale dell'osservazione, in linea con gli obiettivi del PUMS che punta ad una migliore percorribilità dei percorsi ciclabili.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al paragrafo 4.2: <i>In generale la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare attenzione a intersezioni, passi carrabili, fermate bus ecc., si deve basare sul criterio di continuità e percorribilità dei percorsi.</i></p>	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.13	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Connessione delle ciclabili esistenti creando una rete di percorsi segnati. Come la Bicipolitana di Pesaro o di Bolzano.	
PARERE	
Per massimizzare l'uso della rete ciclopedonale risulta fondamentale diffonderne la conoscenza, attraverso la creazione di una segnaletica omogenea sull'intero territorio e la produzione di mappe cartacee e online. Si rimanda alla fase attuativa per i dettagli realizzativi.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al paragrafo 4.2: <i>Per massimizzare l'uso della rete ciclopedonale risulta fondamentale diffonderne la conoscenza, pertanto il PUMS promuove la creazione di una segnaletica omogenea sull'intero territorio e la produzione di mappe cartacee e online.</i>	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.14	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Implementare e connettere questi assi ciclo pedonali: - Bocche dei Canali-Piazza del Popolo-Borgo San Rocco - Stazione Ferrovia-Stradone-Viale Marconi-Orto Bertoni - Parco Bucci-Scuola Carchidio - Via Vittorio Veneto-Via Corbari- Via Canalgrande - Via Vittorio Veneto- Via Firenze	
PARERE	
L'osservazione è accolta in quanto le connessioni indicate sono già inserite nel tracciato della rete ciclopedonale previste dal PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.15	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Nuove infrastrutture ciclo pedonali da mettere in cantiere oltre a quelle in corso di realizzazione (Borgo Tulliero, via Ospitalacci, via Silvio Pellico, via Cesarolo, Borgo Prati, attraversamento a14).	
PARERE	
L'osservazione è accolta in quanto il PUMS prevede un'ampliamento della rete ciclo-pedonale.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.16	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Pista ciclabile tra Faenza e Castelbolognese per diminuire il traffico di pendolari: sono 5 km in pianura che si potrebbero fare benissimo in bici ma ora tanti pendolari vanno in auto solo perché la Via Emilia è molto pericolosa.	
PARERE	
Il collegamento tra Faenza e Castelbolognese è già inserito nel tracciato della rete ciclopedonale da programmare nel PUMS, per la parte di competenza del Comune di Faenza. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.17	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Assenza di connessione tra piste ciclabili Clamoroso è lo slargo "fuori posto", usato come parcheggio, su cui inizia la ciclo pedonale più frequentata: Porta Montanara-Bocche dei Canali. Sul lato opposto di Viale Marconi, il tratto iniziale della ciclopedonale (dalla fontana di Porta Montanara in direzione cimitero) è invaso da auto in parcheggio davanti ad alcune abitazioni impedendo il passaggio delle biciclette.	
PARERE	
Si concorda con l'osservazione e si inserisce il tratto di connessione tra la pista di Viale Stradone e quella di Viale Marconi esistenti.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.18	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Rete percorsi ciclo pedonali come struttura continua e coerente.	
PARERE	
Si accoglie il principio generale dell'osservazione, in linea con gli obiettivi del PUMS che punta ad una migliore percorribilità dei percorsi ciclabili.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al paragrafo 4.2: <i>In generale la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare attenzione a intersezioni, passi carrabili, fermate bus ecc., si deve basare sul criterio di continuità e percorribilità dei percorsi.</i>	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.19	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Anello ciclo pedonale protetto intorno le Mura	
PARERE	
Il piano si pone come obiettivo principale la capillarità e la continuità della rete sul territorio comunale, disegnando collegamenti che garantiscano l'accessibilità ai luoghi della quotidianità da parte di ogni tipologia di utenza (poli scolastici, commerciali, culturali, sanitari, produttivi). L'osservazione si ritiene parzialmente accolta in quanto l'itinerario suggerito è già individuato dal PUMS. Il posizionamento dei tracciati ciclabili potrà quindi essere precisato e modificato in sede di progettazione, individuando le soluzioni più adatte in termini di infrastruttura e semplificazione degli itinerari, in base alla disponibilità di spazio e alle condizioni di contesto. Le specifiche di progetto non costituiscono variante al PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.20	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Corso Mazzini è una via pericolosissima, eppure centrale, percorsa da tanti studenti che vanno alle scuole Tolosano e Cova Lanzoni, oppure famiglie che dai parchi Bucci e Tondo vanno in piazza. Una via che non si riesce a percorrere in sicurezza in bici, se non passando sul marciapiede, a causa del doppio senso e delle auto parcheggiate su un lato. Occorre prevedere una ciclo pedonale che deve continuare fino a collegarsi con quella realizzata lungo via Oberdan.</p>	
PARERE	
<p>Corso Mazzini è già inserita nel tracciato della rete ciclopedonale da programmare nel PUMS. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.21	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Mancanza di un percorso ciclabile sicuro tra Parco Bucci e parco del Tondo e poi in piazza: o si passa sotto ai portici, o sopra i marciapiedi. Corso Mazzini dalla rotonda all'incrocio con via Paradiso è estremamente trafficata e pericolosa per le bici. Davanti la Chiesa San Savino, il passaggio delle bici è pressoché impossibile: la strada è pericolosa e trafficata, il marciapiede strettissimo. Come detto sopra, occorre progettare una ciclabile che dal parco Bucci porti al Tondo, e che colleghi fino alla piazza. Tutti luoghi molto frequentati dai bambini e dalle famiglie.</p>	
PARERE	
<p>Corso Mazzini è già inserita nel tracciato della rete ciclopedonale da programmare nel PUMS. Si inserisce alla tracciato della rete ciclopedonale l'ultimo tratto di Corso Mazzini da Via Tolosano a Via Giovanni D'Oriolo e il tratto di Via Giovanni D'oriolo da Corso Mazzini al parco del Tondo.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.</p>	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.22	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Via Paradiso e via Papa Giovanni XXIII: le auto parcheggiano su entrambi i lati e vanno veloci. Si tratta di vie residenziali, che collegano la parrocchia, il parco, la piscina, quindi percorse da molti bambini e ragazzi in bici. Su via Papa Giovanni XXIII le auto vanno molto forte, parcheggiano su entrambi i lati, non ci sono marciapiedi né corsie ciclopedonali, né strisce per attraversare. E' necessario rendere questa via a senso unico verso il Parco Bucci, togliere posti auto da un lato, e restringere la carreggiata con una corsia ciclopedonale. Anche Via Paradiso risulta molto stretta con le auto parcheggiate su un lato. Anche questa via si dovrebbe rendere a senso unico (da Via Oberdan a Via Volpaccino), zona 30 e creare una ciclopedonale.</p>	
PARERE	
<p>Si inseriscono Via Paradiso e Via Giovanni XXIII nel tracciato della rete ciclopedonale da programmare nel PUMS. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.</p>	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.23	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Via Risorgimento e via Sant'Orsola sono collegate da piccoli pezzi di ciclabili scollegate tra loro. Per chi da Via Risorgimento deve proseguire in bici su Via Sant'Orsola, il passaggio è bloccato, in quanto dopo l'attraversamento pedonale su via Emilia Ponente, la ciclabile è chiusa da una siepe.	
PARERE	
IL PUMS prevede il completamento del tracciato ciclopedonale su Via Risorgimento, attraverso la realizzazione dei tratti mancanti. Vengono inoltre inseriti il tratto di Via Graziola, con connessione al tratto di Viale Risorgimento e il tratto di Via Sant'Orsola.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.24	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Assenza di un collegamento tra la ciclabile di via Vittorio Veneto e via Firenze: Via Stradello Cappuccini (all'uscita di parco Bertozzi) e via Giuliano Da Maiano sono strade a doppio senso pericolose se percorse a piedi o in bici. Le auto parcheggiano a destra, occupando una carreggiata. Non ci sono marciapiedi né ciclabili. Anche in questo caso la soluzione è senso unico e corsia ciclopedonale.</p>	
PARERE	
<p>Il Primo tratto di Via Giuliano Da Maiano è già inserita nel tracciato della rete ciclopedonale da programmare nel PUMS. Si inserisce via Stradello Cappuccini al tracciato della rete ciclopedonale. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.</p>	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.25	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Via Lapi. Su tutta la via occorre togliere qualche posto auto, ricavando spazio per una corsia ciclopedonale.	
PARERE	
Si inserisce intera Via Lapi nel tracciato della rete ciclopedonale da programmare nel PUMS. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.26	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Via Batticuccolo: i marciapiedi (pur larghi) sono perennemente invasi dalle auto, che tolgono spazio alla mobilità ciclopedonale. Mantenendo la larghezza dei marciapiedi, si potrebbe creare una pista ciclopedonale con cordoli di protezione (o fittoni), in modo da garantire la ciclabilità doppio senso. All'incrocio tra Via Batticuccolo e Via Argnani è molto pericoloso immettersi nella ciclabile di Via Argnani, perché la ciclabile inizia solo dopo. Occorre quindi completare la ciclabile anche in curva.</p>	
PARERE	
<p>Si inserisce intera Via Batticuccolo al tracciato della rete ciclopedonale programmato nel PUMS. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.</p>	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.27	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Via Renaccio: occorre completare ultimo tratto della ciclabile di via Renaccio, che porta al Ponte Rosso.	
PARERE	
L'osservazione è accolta in quanto il collegamento è già contenuto negli elaborati della rete ciclopedonale.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.28	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>La ciclabile prevista in Via Ospitalacci (zona Celle), arriva solo al primo borghetto di case (Via Dottora), lasciando fuori tutto il borgo di Celle. Ci sembra necessario prevedere il prolungamento almeno fino alla chiesa di Celle, occorre inoltre posizionare alcuni dossi per ridurre la velocità e prevedere attraversamenti pedonali davanti la Chiesa di Celle, molto frequentata anche dai bambini. Occorre ridurre il limite di velocità all'interno del borgo portandolo a 30 km. Realizzare un percorso ciclo pedonale da San Bernardino fino a Celle, passando da Via Monte di Pietà. (come richiesto dai residenti).</p>	
PARERE	
<p>Si inserisce Via S.Orsola fino all'incrocio con Via Celle, al tracciato della rete ciclopedonale. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.</p>	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.29	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Via Laghi: manca totalmente una pista ciclabile. La strada stretta è occupata da auto parcheggiate su entrambi i lati e le bici sono costrette a passare sopra i marciapiedi.	
PARERE	
L'osservazione si ritiene accolta, in quanto il percorso di Via Laghi è già previsto nel tracciato della rete ciclopedonale. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.30	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Su Via Medaglie d'oro non esiste ciclabile ma ci sarebbe tutto lo spazio per realizzarla.	
PARERE	
L'osservazione si ritiene accolta, in quanto il percorso di Medaglie D'Oro è già previsto nel tracciato della rete ciclopedonale. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.31	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Il centro salute Filanda (sede di consultorio e analisi): raggiungerlo in bici è molto complesso e pericoloso, soprattutto per anziani e donne con bambini o in gravidanza. Per accedere dalla piazza al cavalcavia non ci sono piste ciclabili (nella rotonda Piazzale Sercognani). Sopra al Cavalcavia, si ha a disposizione una stretta corsia ciclabile, non protetta, che, finito il cavalcavia, termina nel nulla. Non ci sono attraversamenti ciclopedonali alla fine del cavalcavia e si è costretti a immettersi nella rotonda. L'unico attraversamento pedonale, per andare verso il centro Salute Filanda è in via Gatti. Occorre prevedere una ciclabile (o ciclopedonale) protetta sopra al Cavalcavia su entrambi i lati e un attraversamento pedonale alla fine del cavalcavia. Un'altra strada per arrivare al Consultorio di Via Filanda è quella che passa da Via Medaglie d'Oro, e poi su via Filanda Nuova. Ma alla fine della ciclabile di Via Filanda Nuova, ci si trova a dover fronteggiare una strada controsenso (via del Cavalcavia), passando (in bici) sopra al marciapiede sconnesso. Come fanno le mamme con il pancione, con un bimbo al seguito, i disabili, oppure le persone anziane? E' fondamentale quindi continuare la ciclabile di via Filanda Nuova su via del Cavalcavia.</p>	
PARERE	
<p>L'osservazione è in linea con gli obiettivi del PUMS di miglioramento dei collegamenti ciclopedonali della zona a Nord della stazione ferroviaria. Infatti nel PUMS sono già previsti la realizzazione di un nuovo ponte ciclopedonale a fianco del ponte del Cavalcavia e un percorso ciclopedonale in Via Masaccio, utili a realizzare il collegamento con il Centro della Salute.</p> <p>Si inserisce Via Del Cavalcavia nel tracciato della rete ciclopedonale da programmare nel PUMS.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.</p>	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.32	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Come previsto dalle linee guida del PUMS, va realizzato il percorso ciclabile di collegamento tra Porta delle Chiavi e Piazza del Popolo.	
PARERE	
L'osservazione si ritiene accolta, in quanto il percorso richiesto è già previsto nel tracciato della rete ciclopedonale.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.33	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Via Silvio Pellico è una strada pericolosa, ci auguriamo che venga presto realizzata la pista ciclabile promessa dal Comune e già in fase avanzata di progettazione da parte dell'ufficio tecnico comunale.	
PARERE	
L'osservazione si ritiene parzialmente accolta, in quanto è già presente il tratto di ciclopedonale di Via Silvio Pellico da via Pantoli a Via Carchidio. Si inserisce la connessione con Corso Europa nel tracciato della rete ciclopedonale. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.34	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
La nuova corsia ciclabile di Via Testi e via Fornarina risulta infatti difficilmente percorribile in bici, poiché è continuamente interrotta dagli attraversamenti pedonali (non ciclabili): ad ogni incrocio con strade laterali (circa ogni 150 metri) chi va in bici si trova davanti un cordolo in cemento, deve quindi svoltare bruscamente, risalire il marciapiede, scendere dalla bici, attraversare, fare uno slalom tra cordoli in cemento per reimmettersi nella ciclabile, risalire in sella. Ovviamente è molto disincentivante e la gente in bici tende a tagliare sulla strada, rendendo inutile la ciclabile.	
PARERE	
Il PUMS come piano strategico non scende nel dettaglio delle soluzioni progettuali da adottare che vengono demandate alla fase di attuazione. Si accoglie il principio generale dell'osservazione, in linea con gli obiettivi del PUMS che punta ad una migliore percorribilità dei percorsi ciclabili.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al paragrafo 4.2: <i>In generale la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare attenzione a intersezioni, passi carrabili, fermate bus ecc., si deve basare sul criterio di continuità e percorribilità dei percorsi.</i>	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.35	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Da Via Torretta fino a Piazza Lanzoni: a causa delle auto parcheggiate da entrambi i lati, la strada (senso unico) è pericolosa da percorrere in bici. Si propone di eliminare una fila di posti auto e creare una corsia ciclopedonale senso unico eccetto bici.	
PARERE	
L'osservazione si ritiene parzialmente accolta e si inserisce il percorso di collegamento tra viale Cimatti e Corso Europa nel tracciato della rete ciclopedonale. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.36	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
E' necessaria anche una pista ciclabile (o ciclopedonale) lungo Via Montevicchi che la colleghi a Via Vittorio Veneto.	
PARERE	
L'osservazione si ritiene accolta, in quanto il percorso richiesto è già previsto nel tracciato della rete ciclopedonale.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.37	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Piste ciclabili nel centro urbano sono previste dal piano genericamente, sarebbe opportuna anche l'identificazione dei percorsi. Non si è contrari a tale scelta. Tuttavia, si ritiene che la priorità debba essere data alla circolazione del pedone. Il piano si preoccupa di prevedere la pista ciclabile per entrambi i lati della strada, ove previste, ma non si preoccupa di rilevare, che il passaggio pedonale obbligatorio – se non si erra di un metro e cinquanta secondo il decreto del MIT n. 6792/2001 – non è assicurato in molte strade ed, addirittura, molte di esse non lo consentono anche in misura ridotta.</p>	
PARERE	
<p>Il principio alla base dell'osservazione di favorire la pedonalità non è in contrasto con gli obiettivi del piano.</p> <p>Nel piano viene individuata una mappatura della rete ciclo-pedonale ovvero dei percorsi dedicati a ciclisti/pedoni (TAV. 4).</p> <p>Il piano si pone come obiettivo principale la capillarità e la continuità della rete sul territorio comunale, disegnando collegamenti che garantiscano l'accessibilità ai luoghi della quotidianità da parte di ogni tipologia di utenza (poli scolastici, commerciali, culturali, sanitari, produttivi). Il posizionamento dei tracciati ciclabili potrà quindi essere precisato e modificato in sede di progettazione, individuando le soluzioni più adatte in termini di infrastruttura e semplificazione degli itinerari, in base alla disponibilità di spazio e alle condizioni di contesto. Le specifiche di progetto non costituiscono variante al PUMS.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.38	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>[..] PROPOSTA: predisporre un piano di razionalizzazione ed adeguamento delle piste ciclabili esistenti, programmando sistematici interventi in tempi ragionevoli; indicare il senso di marcia delle piste ciclabili che hanno una larghezza per un solo senso di percorrenza; autorizzare percorsi ciclabili di semplificazione e più naturali in certe vie a senso unico (ad es. consentire la svolta a sinistra dall'uscita di Via Nuvolone per accedere alla ciclabile di Via Baccarini); consentire l'uso della bicicletta nelle strisce pedonali idonee, se possibile per il codice.</p>	
PARERE	
<p>Si accoglie il principio generale dell'osservazione, in linea con gli obiettivi del PUMS che punta ad una migliore percorribilità dei percorsi ciclabili. Il piano si pone come obiettivo principale la capillarità e la continuità della rete sul territorio comunale, disegnando collegamenti che garantiscano l'accessibilità ai luoghi della quotidianità da parte di ogni tipologia di utenza (poli scolastici, commerciali, culturali, sanitari, produttivi). Il PUMS come piano strategico non scende nel dettaglio delle soluzioni progettuali da adottare che vengono demandate alla fase di attuazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.39	PROPONENTE Quartiere Borgo
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Pista ciclabile a Santa Lucia: bene, chiediamo un confronto sulla realizzazione data le dimensioni della strada e la corretta illuminazione.	
PARERE	
Le soluzioni progettuali saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Faenza.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.40	PROPONENTE Consigliere comunale LSP
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Il piano prevede alla TAV4 la realizzazione di tratti di piste ciclabili entro e fuori il centro abitato, in particolare il collegamento del centro abitato al centro commerciale Le Maioliche lungo via S. Silvestro, da Borgo dei Marziani fino a Ponte del Castello, dal centro abitato verso S. Lucia, in fregio alla via Emilia verso Forlì nonché il prolungamento del percorso naturalistico sulla sponda sinistra del Lamone fino a via Calbetta.</p> <p>Internamente al centro abitato sono indicati percorsi in continuazione o in ambienti simili a quelli che lo stesso piano indica come pericolosi o da adeguare.</p> <p>Essendo percorsi simili a quelli oggi dichiarati non conformi o pericolosi da adattare con costi oggi stimati in 500.000€, si chiede se sia stato fatto uno studio di fattibilità di questi nuovi tratti e quali siano le modifiche alla viabilità conseguenti.</p> <p>[..]Si chiede di chiarire se è stato fatto studio di fattibilità puntuale nel rispetto del DM:557/99 nell’inserimento delle previsioni di nuove piste ciclabili[..].</p>	
PARERE	
<p>Paragrafo 4.2: “Il PUMS definisce, pertanto l’estensione, della rete ciclistica esistente, attraverso interventi progettuali estesa tutto il territorio comunale di ricucitura di percorsi esistenti e la realizzazione di nuovi tratti collegamento protetti in area urbana ed extraurbana.[..] Si precisa infine che i tracciati di progetto della rete ciclabile individuata nella relativa tavola allegata hanno valore indicativo.”</p> <p>È quindi opportuno ricordare che l’assetto della rete ciclopedonale, come individuato nella tavola allegata al piano, ha valore indicativo per quanto riguarda il preciso posizionamento e andamento planimetrico dei tracciati.</p> <p>Il piano si pone come obiettivo principale la capillarità e la continuità della rete sul territorio comunale, disegnando collegamenti che garantiscano l’accessibilità ai luoghi della quotidianità da parte di ogni tipologia di utenza (poli scolastici, commerciali, culturali, sanitari, produttivi). Il posizionamento dei tracciati ciclabili potrà quindi essere precisato e modificato in sede di progettazione, individuando le soluzioni più adatte in termini di infrastruttura e semplificazione degli itinerari, in base alla disponibilità di spazio e alle condizioni di contesto. Le specifiche di progetto non costituiscono variante al PUMS.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica paragrafo 4.2: Si precisa infine che i tracciati di progetto della rete ciclabile individuata nella relativa tavola allegata hanno valore indicativo <i>per quanto riguarda il preciso posizionamento e andamento planimetrico dei tracciati.</i></p> <p><i>Il piano si pone come obiettivo principale la capillarità e la continuità della rete sul territorio comunale, disegnando collegamenti che garantiscano l’accessibilità ai luoghi della quotidianità da parte di ogni tipologia di utenza (poli scolastici, commerciali, culturali, sanitari, produttivi).Il posizionamento dei tracciati ciclabili potrà quindi essere precisato e modificato in sede di progettazione, individuando le soluzioni più adatte in termini di infrastruttura e semplificazione degli itinerari, in base alla dispo-</i></p>	

nibilità di spazio e alle condizioni di contesto. Le specifiche di progetto non costituiscono variante al PUMS.

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
OSSERVAZIONE N.41	PROPONENTE Consigliere comunale LSP
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
[..]Si chiede di chiarire [..]nell’inserimento delle previsioni di nuove piste ciclabili se e quali miglioramenti sono previsti in termini di inquinamento atmosferico e acustico.	
PARERE	
<p>Il modello utilizzato (http://urban-transport-roadmaps.eu) permette di valutare gli impatti delle azioni previste da piano nel suo complesso attraverso l’analisi di indicatori che riguardano gli effetti sui trasporti, l’ambiente e l’economia.</p> <p>E’ stimato un effetto complessivo degli interventi dei vari sistemi di trasporto pari ad una riduzione di -69,7% delle emissioni di Nox e di 66,7% di PM10.</p> <p>Urban Transport Roadmap non permette un bilancio complessivo in termini di popolazione esposta tramite simulazioni acustiche. A livello qualitativo la diversione modale stimata da piano comporta un aumento degli spostamenti senza impatto acustico, con effetti acustici complessivamente positivo.</p> <p>Per i dettagli sulla valutazione si rimanda al Capitolo 7 del Rapporto ambientale.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

4 CICLABILITA'

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Nel PUMS si usa il termine "piste ciclabili" in modo intercambiabile con "ciclopeditali". Ma non sono la stessa cosa. A Faenza le piste ciclabili sono molto poche mentre la stragrande maggioranza sono ciclopeditali. Chiediamo che da ora in poi, a Faenza vengano create corsie e piste ciclabili NON PROMISCUE e quindi non condivise con i pedoni. Il principio che deve guidare le scelte del PUMS e delle amministrazioni è "sottrarre spazio alle auto" non stringere pedoni e ciclisti nello stesso "ghetto". Le ciclopeditali dovrebbero essere residuali, (non la regola) e dovrebbero essere riservate solo in quei tratti dove NON si prevede un notevole afflusso di pedoni.</p>	
PARERE	
<p>Il principio di separazione ciclisti/pedoni è del tutto condivisibile per le nuove realizzazioni, laddove il contesto lo consenta. Per quanto riguarda il tipo di soluzione da applicare ai percorsi ciclabili, questi devono essere declinati a seconda dei contesti attraversati (es: urbano, extraurbano). Si ritiene che la sede propria non sia sempre la soluzione preferibile.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>La rete ciclopedonale di Faenza è fin troppo spezzettata da cordoli, barriere, ostacoli, cartelli di interruzione che obbligano il ciclista ad un assurdo slalom o saliscendi ad ogni attraversamento di strada laterale. Le ciclopedonali, così spezzettate, non sono facilmente percorribili, perdono la loro funzione di attrattiva, l'effetto che si ottiene quasi sempre è quello di penalizzare lo scorrimento delle biciclette, per non parlare della cargo e carrellini traino, che sono costrette a passare su strada. Chiediamo che il PUMS preveda la rimozione di tali ostacoli, (cordoli, barriere, cartelli di fine ciclabili/ciclopedonali), in corrispondenza di incroci con passi carrabili o strade laterali, e che si espliciti che non dovranno essere usati questi ostacoli in progetti futuri.</p>	
PARERE	
<p>Il PUMS come piano strategico non scende nel dettaglio delle soluzioni progettuali da adottare che vengono demandate alla fase di attuazione. Si accoglie il principio generale dell'osservazione, in linea con gli obiettivi del PUMS che punta ad una migliore percorribilità dei percorsi ciclabili.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al paragrafo 4.2: <i>In generale la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare attenzione a intersezioni, passi carrabili, fermate bus ecc., si deve basare sul criterio di continuità e percorribilità dei percorsi.</i></p>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.3	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Sulle ciclopedonali, così come negli attraversamenti ciclopedonali, i ciclisti non devono recare intralcio ai pedoni. In caso di affollamento i ciclisti devono scendere, ma se non si crea intralcio ai pedoni i ciclisti non sono tenuti a scendere. Per questo e buona norma facilitare il NON intralcio pedoni ciclisti e dipingere strisce di attraversamento ciclabili (quadrotti) a fianco di quella pedonali, proprio per dividere l'utenza. Chiediamo che questo sia specificato nel PUMS.</p>	
PARERE	
<p>Il PUMS come piano strategico non scende nel dettaglio delle soluzioni progettuali da adottare che vengono demandate alla fase di attuazione. Si accoglie il principio generale dell'osservazione, in linea con gli obiettivi del PUMS che punta ad una migliore percorribilità dei percorsi ciclabili.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al paragrafo 4.2: <i>In generale la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare attenzione a intersezioni, passi carrabili, fermate bus ecc., si deve basare sul criterio di continuità e percorribilità dei percorsi.</i></p>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.4	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Chiediamo una "Consulta della Bicicletta" o della "Mobilità Sostenibile", composta da tutte le associazioni che si occupano di mobilità sostenibile a Faenza. Questa consulta dovrà essere obbligatoriamente consultata ad ogni progetto e modifica della viabilità che possa avere una qualche incidenza sulla ciclabilità e il suo parere dovrà essere tenuto in debita considerazione, sia dagli Uffici del Lavori Pubblici che dall'assessorato Ambiente e dal Mobility Manager.</p>	
PARERE	
<p>Una "Consulta della Bicicletta" o della "Mobilità Sostenibile" può essere istituita come organismo consultivo non mandatorio, con funzioni di confronto e sostegno nella definizione di indirizzi per promuovere l'utilizzo della bicicletta e di realizzazione di interventi da parte dell'Amministrazione comunale, con modalità che verranno definite da specifico Regolamento.</p> <p>Può essere prevista nel piano un coinvolgimento attivo delle associazioni negli interventi di promozione della ciclabilità.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al paragrafo 4.2: [...]Anche attraverso le azioni di <i>Mobility Management</i> si cercherà di contribuire alla diffusione di questa soluzione di trasporto, con l'ausilio dei Piani spostamenti casa-lavoro.</p> <p><i>Il Pums intende inoltre promuovere iniziative di educazione alla mobilità ciclabile, anche attraverso il coinvolgimento attivo delle associazioni.</i></p> <p>Modifica al Capitolo 4 Tabella 1: Aggiungere tra le azioni 1B): <i>Promozione di iniziative di comunicazione ed educazione alla mobilità ciclistica.</i></p> <p>Modifica all'Allegato1-Monitoraggio del piano Capitolo 3 Tabella 3: Aggiungere tra le azioni 1B): <i>Promozione di iniziative di comunicazione ed educazione alla mobilità ciclistica.</i></p>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.5	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p><i>"Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette".</i> Osservazioni: Come Fiab Faenza siamo sicuramente molto interessati a questo servizio, all'interno della nostra associazione ci sono anche competenze professionali attinenti alla riparazione bici. Siamo quindi assolutamente disponibili, fin da subito a collaborare per la ricerca, attivazione e gestione di un servizio simile. Il posto migliore a nostro avviso, sarebbe nei pressi della stazione (edificio da riqualificare) o in seconda scelta al posto dell'attuale autostazione in via di dismissione.</p>	
PARERE	
<p>L'osservazione è in linea con gli obiettivi del piano che a favore della mobilità ciclistica intende favorire lo sviluppo di servizi di deposito/riparazione biciclette nei punti della città ritenuti strategici, tra questi ricade sicuramente l'area della stazione. Per il dettaglio delle modalità di attuazione si rimanda ai tavoli di lavoro operativi.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al capitolo 4.3: Il quadro delle proposte del PUMS relativamente alla mobilità ciclistica prevede, inoltre, interventi per realizzare maggiore integrazione con le altre modalità di trasporto, aumentando, in prossimità delle stazioni e fermate dei mezzi di trasporto pubblico e dei parcheggi auto, l'offerta di cicloparcheggi e depositi custoditi per bici. <i>A tale scopo possono essere attivati specifici bandi per affidarne la gestione da parte di privati/associazioni, adottando specifiche agevolazioni.</i></p>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.6	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
E' necessario prevedere la casa avanzata in tutti gli incroci semaforizzati dotandoli di corsia ciclabile.	
PARERE	
Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione. Può essere però inserita la scelta progettuale tra le varie opzioni da considerare negli interventi di messa in sicurezza degli incroci.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al paragrafo 4.2: Sono pertanto previsti interventi infrastrutturali , più consistenti e articolati da realizzare, solo se strettamente necessari, nel caso si debbano collegare tratti esistenti o migliorare le reali condizioni di sicurezza e azioni per la promozione della ciclabilità diffusa per la convivenza tra ciclisti ed autovetture (zone 30, ZTL, Aree Pedonali, moderazione della velocità, <i>traffic calming</i> , ecc.). <i>A tal fine verranno adottate le soluzioni progettuali più adatte in corrispondenza dei punti di conflitto (ad es :anello in rotonda, case avanzate nelle intersezioni con rami a più corsie per gruppo di manovra, cicli semaforici differenziati per le varie componenti di traffico, etc.).</i>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.7	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Chiediamo che il PUMS preveda la realizzazione di controsensi ciclabili in tutte le strade del centro a senso unico, al fine di creare un circuito ciclabile continuo	
PARERE	
Si accoglie il principio generale dell'osservazione, in linea con gli obiettivi del PUMS che punta ad una migliore percorribilità dei percorsi ciclabili. L'attuazione di tale provvedimento dipenderà anche dalle specifiche condizioni e dall'evoluzione della normativa di settore.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al Capitolo 4.2: <i>Verrà inoltre introdotta la sperimentazione e graduale diffusione del doppio senso ciclabile in particolar modo nelle strade del centro storico e nelle zone 30, laddove sussistano le condizioni.</i>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.8	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Chiediamo che il PUMS preveda la rimozione di tali ostacoli, (cordoli, barriere, cartelli di fine ciclabili/ciclopedonali), in corrispondenza di incroci con passi carrabili o strade laterali, e che si espliciti che non dovranno essere usati questi ostacoli in progetti futuri.</p> <p>In caso di attraversamenti pericolosi, come afferma anche l'autorevole e recente <i>"Manuale delle piste ciclabili e della ciclabilità"</i>, (Sergio Deromedis, Ediciclo Editore, 2019), occorre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rallentare le auto con cuscini berlinesi, • presegnalare agli utenti deboli la presenza dell'incrocio con segnali verticali, • evidenziare le strisce pedonali/ciclabili con altro colore • rialzare l'attraversamento • apporre bande acustiche (spessore 1 cm) sulla ciclabile, prima dell'incrocio, per rallentare le bici, senza però ostacolarle. 	
PARERE	
<p>Il PUMS come piano strategico non scende nel dettaglio delle soluzioni progettuali da adottare che vengono demandate alla fase di attuazione. Si accoglie il principio generale dell'osservazione, in linea con gli obiettivi del PUMS che punta ad una migliore percorribilità dei percorsi ciclabili.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al paragrafo 4.2: <i>In generale la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare attenzione a intersezioni, passi carrabili, fermate bus ecc., si deve basare sul criterio di continuità e percorribilità dei percorsi.</i></p>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.9	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Sulle ciclopedonali, così come negli attraversamenti ciclopedonali, i ciclisti non devono recare intralcio ai pedoni. In caso di affollamento i ciclisti devono scendere, ma se non si crea intralcio ai pedoni i ciclisti non sono tenuti a scendere. Per questo è buona norma facilitare il NON intralcio pedoni ciclisti e dipingere strisce di attraversamento ciclabili (quadrotti) a fianco di quella pedonali, proprio per dividere l'utenza. Chiediamo che questo sia specificato nel PUMS.</p>	
PARERE	
<p>Il PUMS come piano strategico non scende nel dettaglio delle soluzioni progettuali da adottare che vengono demandate alla fase di attuazione. Si accoglie il principio generale dell'osservazione, in linea con gli obiettivi del PUMS che punta ad una migliore percorribilità dei percorsi ciclabili.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al paragrafo 4.2: <i>In generale la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare attenzione a intersezioni, passi carrabili, fermate bus ecc., si deve basare sul criterio di continuità e percorribilità dei percorsi.</i></p>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.10	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Controsenso ciclabile in tutte le strade dove è consentito, (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, parere prot. 6234 del 21/12/2011): zona 30, larghezza minima mt 4,25 e assenza di traffico pesante.	
PARERE	
Si accoglie il principio generale dell'osservazione, in linea con gli obiettivi del PUMS che punta ad una migliore percorribilità dei percorsi ciclabili. L'attuazione di tale provvedimento dipenderà anche dalle specifiche condizioni e dall'evoluzione della normativa di settore.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al Capitolo 4.2: <i>Verrà inoltre introdotta la sperimentazione e graduale diffusione del doppio senso ciclabile in particolar modo nelle strade del centro storico e nelle zone 30, laddove sussistano le condizioni.</i>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.11	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Pre partenza per le bici negli incroci più pericolosi (es.: Ponte delle Grazie, incrocio Viale Marconi-Viale Stradone-Corso Matteotti).	
PARERE	
<p>Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.</p> <p>Può essere però inserita la scelta progettuale tra le varie opzioni da considerare negli interventi di messa in sicurezza degli incroci.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al paragrafo 4.2:</p> <p>Sono pertanto previsti interventi infrastrutturali, più consistenti e articolati da realizzare, solo se strettamente necessari, nel caso si debbano collegare tratti esistenti o migliorare le reali condizioni di sicurezza e azioni per la promozione della ciclabilità diffusa per la convivenza tra ciclisti ed autovetture (zone 30, ZTL, Aree Pedonali, moderazione della velocità, <i>traffic calming</i>, ecc.). <i>A tal fine verranno adottate le soluzioni progettuali più adatte in corrispondenza dei punti di conflitto (ad es :anello in rotatoria, case avanzate nelle intersezioni con rami a più corsie per gruppo di manovra, cicli semaforici differenziati per le varie componenti di traffico, etc.).</i></p>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.12	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Incentivi per chi acquista bici, sia muscolari che a pedalata assistita.	
PARERE	
L'osservazione si ritiene accolta in quanto l'azione rientra tra le politiche di Mobility Management che il PUMS individua e incentiva.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.13	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Incentivi e vetrofania per negozi che attrezzano spazi pubblici per le biciclette e rastrelliere.	
PARERE	
Si condivide il principio sotteso all'osservazione avanzata, pertanto si ritiene utile inserire un provvedimento simile all'interno del capitolo sulla ciclabilità.	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al paragrafo 4.2: [...]descritto nel paragrafo 4.1.1 e incentrato sull'area della stazione ferroviaria di Faenza.</p> <p><i>In generale per agevolare la mobilità quotidiana, la diffusione di rastrelliere dovrà aumentare progressivamente, soprattutto in centro storico e presso scuole, uffici, aree ad elevata intensità di posti di lavoro e poli commerciali.</i></p> <p><i>A tale scopo si prevede l'esenzione/sconto della tassa per occupazione di suolo pubblico agli esercizi commerciali che installano rastrelliere ad uso pubblico a proprie spese.</i></p> <p>Capitolo 4.13, azioni di Mobility Management: - <i>l'introduzione di agevolazioni fiscali locali (da stabilire in forma e misura. Ad es: esenzione TOSAP agli esercizi commerciali che installano rastrelliere ad uso pubblico);</i></p>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.14	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Incentivi e logo comunale per imprese che promuovono il bike to work.	
PARERE	
L'osservazione si ritiene parzialmente accolta in quanto l'azione rientra tra le politiche di Mobility Management che il PUMS individua e incentiva.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.15	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Varie strade del centro storico vanno inserite progressivamente in ztl H24 e rese a senso unico eccetto bici. Occorre ridare spazio a bici e pedoni, togliendo gli stalli per le auto da un lato della strada.	
PARERE	
L'osservazione è in linea con gli obiettivi del PUMS di riequilibrio della distribuzione dello spazio pubblico in favore della mobilità attiva (piedi/bici). Il PUMS come piano strategico non scende nel dettaglio delle soluzioni progettuali da adottare puntualmente che vengono demandate alla fase di attuazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.16	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Occorre inoltre garantire la migliore fruizione dello stradello interno al Tondo, che collega il viale Stradone all'area a fianco dell'ospedale, reso ciclabile oltre un anno fa. È infatti necessario risolvere l'annoso problema della sua pavimentazione liscia resa scivolosa da un assurda verniciatura di colore verde realizzata alcuni anni fa. Occorre un intervento di asfaltatura che renda più sicura e comoda la percorribilità da parte di ciclisti e pedoni. Per lo stesso motivo, anche gli altri stradelli del Tondo andrebbero riasfaltati.</p>	
PARERE	
<p>Il PUMS come piano strategico non scende nel dettaglio delle soluzioni progettuali da adottare che vengono demandate alla fase di attuazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Nessuna.</p>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.17	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Sul percorso ciclo pedonale Viale Marconi-Via Firenze: è urgente mettere in sicurezza gli incroci.	
PARERE	
Il PUMS come piano strategico non scende nel dettaglio delle soluzioni progettuali da adottare che vengono demandate alla fase di attuazione. Si accoglie il principio generale dell'osservazione, in linea con gli obiettivi del PUMS che punta ad una migliore percorribilità dei percorsi ciclabili.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al paragrafo 4.2: <i>In generale la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare attenzione a intersezioni, passi carrabili, fermate bus ecc., si deve basare sul criterio di continuità e percorribilità dei percorsi.</i>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.18	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Sull'incrocio tra Corso Saffi e le altre vie, occorre un'adeguata segnaletica orizzontale per l'attraversamento ciclabile.	
PARERE	
Il PUMS come piano strategico non scende nel dettaglio delle soluzioni progettuali da adottare che vengono demandate alla fase di attuazione. Si accoglie il principio generale dell'osservazione, in linea con gli obiettivi del PUMS che punta ad una migliore percorribilità dei percorsi ciclabili.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al paragrafo 4.2: <i>In generale la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare attenzione a intersezioni, passi carrabili, fermate bus ecc., si deve basare sul criterio di continuità e percorribilità dei percorsi.</i>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.19	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Si propone di sostituire progressivamente queste rastrelliere col tipo a struttura alta, riutilizzando quelle basse per alloggiare biciclette in spazi interni di strutture pubbliche: nei cortili delle scuole, delle sedi di uffici, o di altri luoghi pubblici.	
PARERE	
Il PUMS come piano strategico non scende nel dettaglio delle soluzioni progettuali da adottare che vengono demandate alla fase di attuazione, in cui si terrà conto del contesto per la scelta dell'attrezzatura da installare.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.20	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Rastrelliere davanti alle scuole La quasi totale mancanza di rastrelliere davanti le scuole superiori, (contrariamente ai vari posti riservati alle auto e alle moto) è sintomo di una comunità dis-educante, che non incentiva le nuove generazioni alla mobilità sostenibile.</p> <p>-Liceo Classico, anche su via Severoli, non ci sono rastrelliere.</p> <p>-Liceo artistico via Baccarini, c'è una rastrelliera su via Campidori che ha pochi posti e che è poco utilizzata. Perché non mettere rastrelliere davanti al museo? Potrebbero servire sia agli studenti sia alla gente che va al museo, al bar e negozi.</p> <p>-Itip, Ipsia, CFP: su via San Giovanni Batista non ci sono rastrelliere, bisognerebbe quindi "sacrificare" qualche posto auto/moto davanti all'entrata della scuola per metterci una rastrelliera.</p> <p>-Ragioneria, anche su Via Manzoni non ci sono rastrelliere e i ragazzi sono obbligati a lasciare le bici addossate al muro.</p>	
PARERE	
<p>Si accoglie il principio generale dell'osservazione, in linea con gli obiettivi del PUMS che prevede azioni per la promozione della ciclabilità diffusa.</p> <p>Il PUMS come piano strategico non scende nel dettaglio delle soluzioni progettuali da adottare che vengono demandate alla fase di attuazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al paragrafo 4.2: [..]descritto nel paragrafo 4.1.1 e incentrato sull'area della stazione ferroviaria di Faenza.</p> <p><i>In generale per agevolare la mobilità quotidiana, la diffusione di rastrelliere dovrà aumentare progressivamente, soprattutto in centro storico e presso scuole, uffici, aree ad elevata intensità di posti di lavoro e poli commerciali.</i></p>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.21	PROPONENTE Associazione Fronte Comune
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Sosta bici protetta o videosorvegliata [.]Si ritiene opportuno suggerire la creazione di spazi all'interno dei parcheggi scambiatori dove le biciclette possono essere lasciate in sosta con minor rischio di furto. Al tal fine, si suggerisce la soluzione adottata dal Comune di Modena che riguarda l'introduzione di depositi protetti, a cui è possibile accedere mediante chiave.</p>	
PARERE	
<p>Il contrasto ai furti di biciclette si può ottenere attraverso la diffusione di servizi di deposito, azione già prevista dal PUMS. Si può anche cercare di incrementare la diffusione della marchiatura delle bici e l'utilizzo di lucchetti sicuri prevedendo il ricorso a contributi specifici nelle azioni di MM.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Aggiunto il paragrafo 4.13 (vedi osservazioni d'ufficio): Nel dettaglio le politiche di Mobility Management che il PUMS individua e incentiva sono:[.]; - l'accesso a finanziamenti pubblici (<i>ad es: per acquisto bici/lucchetti/marchiatura</i>);</p>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.22	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
In tutto il PUMS non si fa alcun riferimento alla necessità di mettere case avanzate al semaforo. E' necessario prevedere la casa avanzata in tutti gli incroci semaforizzati dotandoli di corsia ciclabile.	
PARERE	
Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione. Può essere però inserita la scelta progettuale tra le varie opzioni da considerare negli interventi di messa in sicurezza degli incroci.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al paragrafo 4.2: Sono pertanto previsti interventi infrastrutturali , più consistenti e articolati da realizzare, solo se strettamente necessari, nel caso si debbano collegare tratti esistenti o migliorare le reali condizioni di sicurezza e azioni per la promozione della ciclabilità diffusa per la convivenza tra ciclisti ed autovetture (zone 30, ZTL, Aree Pedonali, moderazione della velocità, <i>traffic calming</i> , ecc.). <i>A tal fine verranno adottate le soluzioni progettuali più adatte in corrispondenza dei punti di conflitto (ad es :anello in rotatoria, case avanzate nelle intersezioni con rami a più corsie per gruppo di manovra, cicli semaforici differenziati per le varie componenti di traffico, etc.).</i>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.23	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>La rete ciclopedonale di Faenza è fin troppo spezzettata da cordoli, barriere, ostacoli, cartelli di interruzione che obbligano il ciclista ad un assurdo slalom o saliscendi ad ogni attraversamento di strada laterale. Le ciclopedonali, così, non sono percorribili, perdono la loro funzione di attrattività, l'effetto che si ottiene quasi sempre è quello di penalizzare lo scorrimento delle biciclette, per non parlare della cargo e carrellini traino, che sono costrette a passare su strada.</p> <p>Chiediamo che il PUMS preveda la rimozione di tali ostacoli, cordoli, barriere a interruzione delle ciclabili e ciclopedonali, in corrispondenza di incroci con passi carrabili o strade laterali, e che si espliciti che non verranno usati questi ostacoli in progetti futuri.</p>	
PARERE	
<p>Il PUMS come piano strategico non scende nel dettaglio delle soluzioni progettuali da adottare che vengono demandate alla fase di attuazione. Si accoglie il principio generale dell'osservazione, in linea con gli obiettivi del PUMS che punta ad una migliore percorribilità dei percorsi ciclabili.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al paragrafo 4.2: <i>In generale la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare attenzione a intersezioni, passi carrabili, fermate bus ecc., si deve basare sul criterio di continuità e percorribilità dei percorsi.</i></p>	

TEMA	CICLABILITA'
OSSERVAZIONE N.24	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Chiediamo che il PUMS preveda la realizzazione di controsensi ciclabili in tutte le strade del centro a senso unico, al fine di creare un circuito ciclabile continuo. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, parere prot. 6234 del 21/12/2011, permette il senso unico eccetto bici laddove ci sia zona 30, larghezza minima mt 4,25 e assenza di traffico pesante; in molti casi, togliendo i posti auto, si ottiene la larghezza necessaria.</p>	
PARERE	
<p>Si accoglie il principio generale dell'osservazione, in linea con gli obiettivi del PUMS che punta ad una migliore percorribilità dei percorsi ciclabili. L'attuazione di tale provvedimento dipenderà anche dalle specifiche condizioni e dall'evoluzione della normativa di settore.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al Capitolo 4.2: <i>Verrà inoltre introdotta la sperimentazione e graduale diffusione del doppio senso ciclabile in particolar modo nelle strade del centro storico e nelle zone 30, laddove sussistano le condizioni.</i></p>	

5 BIKE SHARING

TEMA	BIKE SHARING
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Riprogettazione dell'attuale servizio di biciclette pubbliche, oggi praticamente inutilizzabili, sia per il loro stato di deterioramento, che per il complesso meccanismo di ritiro e riconsegna. Occorre ripensare i depositi in punti strategici della città, ed avere nuove biciclette dotate di sistema "free floating", per rendere reperibile e depositabile il mezzo in altri luoghi (nella cerchia del centro storico).	
PARERE	
Il contenuto è in linea con le azioni previste dal PUMS, come già viene indicato al paragrafo 4.2: "È previsto, inoltre, un miglioramento ed un potenziamento dell'attuale sistema di <i>bike sharing</i> , attraverso una promozione dello stesso e un miglioramento della flotta esistente. L'interoperabilità con altri sistemi regionali (MiMuovo in Bici) porterà ad un incremento dell'attrattività del servizio e di conseguenza del suo utilizzo." La modellazione del servizio e la scelta tra <i>station based</i> o <i>free floating</i> è demandata all'attuazione dell'intervento.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	BIKE SHARING
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Fondamentale a nostro avviso prevedere una flotta free floating come nelle grandi città : non ci sono punti precisi e possono essere lasciate in ogni parte della città.	
PARERE	
Il contenuto è in linea con le azioni previste dal PUMS, come già viene indicato al paragrafo 4.2: "È previsto, inoltre, un miglioramento ed un potenziamento dell'attuale sistema di <i>bike sharing</i> , attraverso una promozione dello stesso e un miglioramento della flotta esistente. L'interoperabilità con altri sistemi regionali (MiMuovo in Bici) porterà ad un incremento dell'attrattività del servizio e di conseguenza del suo utilizzo." La modellazione del servizio e la scelta tra <i>station based</i> o <i>free floating</i> è demandata all'attuazione dell'intervento.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

6 MOBILITA' MOTORIZZATA

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Ridurre laddove possibile le carreggiate, realizzando un solo senso di marcia in modo da destinare più spazio alle bici e disincentivare le auto.	
PARERE	
L'intervento suggerito è coerente con le azioni previste dal PUMS che prevede di dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui l'attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette. La tipologia di intervento suggerita non è generalizzabile e necessita di una valutazione specifica del rispettivo contesto.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Inoltre notiamo nella mappa a pag 79 la realizzazione di due nuove strade: la prima che passa adiacente agli asili di via Laghi, tra gli asili e la Farmacia. Siamo assolutamente contrari alla realizzazione di questa nuova strada perché: -Implica la cementificazione di una zona verde, di un parco urbano, con abbattimento di alberi, inoltre non è necessaria essendoci altre vie parallele (Via Laghi) che possono collegare alla stazione senza eccessivo consumo di suolo. -Questa strada passerebbe proprio dietro ad un asilo e ad una scuola materna, che invece di un parco si troverebbero circondati da una strada molto trafficata. -Ci sembra totalmente fuori luogo e contrario agli obiettivi del PUMS realizzare una nuova strada a fianco di due scuole, quando in tutto il PUMS si dice di voler creare isole pedonali e ciclabili nelle strade scolastiche esistenti! Già la stradina senza sbocco davanti agli asili è congestionata, e andrebbe pedonalizzata, almeno negli orari di entrata uscita allievi. E' quindi follia creare un'ulteriore strada molto trafficata sul retro degli asili, che porta le auto al parcheggio della stazione. La seconda strada passa esattamente sopra al giardino botanico del Museo Civico di Scienze Naturali. Anche questa strada assolutamente non necessaria e inopportuna.</p>	
PARERE	
<p>Nel progetto oggetto della strategia di rigenerazione urbana della stazione ferroviaria prevede in un secondo stralcio la dismissione della restante parte sud di RFI per realizzare il completamento del tessuto urbano residenziale e la viabilità di collegamento con la viabilità pubblica esistente, che evitando il cul de sac garantisce una maggior sicurezza urbana, oltre ad alleggerire il traffico su via Laghi. La viabilità complementare alla nuova area residenziale prevede anche viabilità dolce anche collegamenti ciclopedonali.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.3	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>TASSO DI MOTORIZZAZIONE e SHARE MODALE: P. 145 : Un buon PUMS, per una città vivibile, per ridurre il riscaldamento globale, dovrebbe puntare, a nostro avviso ad uno share modale del 30% auto, 30% trasporto pubblico, 35% piedi e bici, 4% car sharing, 1 % moto. Il Pums così come è impostato è a nostro avviso insufficiente, non riequilibra a livelli "europei" lo share modale.</p> <p>Anche il tasso di motorizzazione che invece di calare aumenta. Nelle città del nord Europa, laddove si fanno interventi seri di mobilità sostenibile, il tasso di motorizzazione diminuisce[.]. Noi crediamo che una città pianeggiante, ben servita e ben collegata come Faenza, in 10 anni di saggia amministrazione potrebbe ridurre il suo tasso di motorizzazione di almeno la metà.</p> <p>[..]</p>	
PARERE	
L'osservazione non viene accolta in quanto gli obiettivi prevedono comunque una modifica della ripartizione modale degli spostamenti non trascurabile.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.4	PROPONENTE IC Carchidio-Strocchi
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Criticità ambientali già da tempo evidenziate (inquinamento da rumore e inquinamento dell'aria) su Corso Europa e Via Forlivese. Necessario ridurre (e ridurre di molto) i flussi veicolari. Si potrebbe raggiungere con l'eliminazione di un senso di marcia, ma resta aperta (perché da approfondire) anche la possibilità di una riprogettazione dell'asse che scoraggi i flussi di attraversamento (con l'istituzione di una zona 30 anche attraverso l'inserimento di arredi urbani che rallentino i mezzi). In ogni caso si ribadisce la necessità di una risoluzione della criticità ambientale sull'asse Via Forlivese-Corso Europa.</p>	
PARERE	
<p>Si condivide il principio generale di riduzione dei flussi veicolari e di miglioramento della sicurezza tuttavia il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.5	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Via Lapi è molto pericolosa e impercorribile in bici, se non passando sopra i marciapiedi. Dall'incrocio con Via Scaletta fino al semaforo (incrocio Corso Matteotti, corso Marconi) non ci sono strisce pedonali, nonostante ci siano numerosissime abitazioni sul lato sinistro della strada, e nonostante il marciapiede sia solo sul lato destro. Su tutta la via Lapi occorre togliere qualche posto auto, ricavando spazio per una corsia ciclopedonale.	
PARERE	
Si condivide il il principio generale di di riduzione delle interferenze e di miglioramento della sicurezza tuttavia il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.6	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Andrebbe promossa la progressiva sostituzione dei vecchi mezzi delle flotte aziendali con veicoli meno inquinanti (in particolare elettrici), in uso presso gli Enti pubblici e le aziende private, a partire da quelle di maggiori dimensioni.	
PARERE	
Osservazione in linea con le azioni previste dal PUMS. Al paragrafo 4.9: "Mezzi più 'puliti' - piano di rinnovo delle flotte di autobus operanti sia nell'ambito del trasporto urbano che extraurbano con mezzi a con vetture a basso impatto ambientale. [..]; - meccanismi di premialità negli appalti per servizi pubblici offerti con mezzi elettrici, ibridi, a metano; - promozione sostituzione mezzi 'vecchia generazione' dei servizi di taxi, noleggio e di logistica della merci."	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al paragrafo 4.9: <i>-le aziende private saranno incentivate alla dotazione di flotte meno inquinanti (in particolare elettriche) attraverso agevolazioni fiscali locali legate alle politiche di Mobility Management di area</i>	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.7	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
L'incrocio Piazza II Giugno - Cso. Mazzini (già complicato), con l'inversione di senso unico su via Ca' Pirola (a seguito del Piano Sosta) è una girandola di 4 flussi di auto convergenti sugli attraversamenti pedonali; uno di questi è addirittura al centro dell'incrocio! Un'assurdità.	
PARERE	
Il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.8	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
L'incrocio Cso. Baccarini-Cso. Mazzini-via Cavour è un altro caso persistente di asurdità: un groviglio fisico di auto, bici, pedoni. La struttura dell'incrocio e la segnaletica orizzontale configgono con la segnaletica verticale! La soluzione più appropriata, ai fini della sicurezza, è quella di ampliare la ztl sul corso Mazzini, da via Zanelli fino all'incrocio con Via Baccarini e Via Cavour (in una prima fase del PUMS); quindi realizzare il senso unico lungo tutto il corso Mazzini fino a Porta Imolese e una pista ciclabile protetta.	
PARERE	
Il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.9	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Corso Saffi: nel tratto a doppio senso di marcia la larghezza ridotta della carreggiata non consente il transito né dei pedoni, né delle bici in sicurezza. Per di più sul lato nord dalle 20 alle 8 è attualmente consentita la sosta. E' necessaria l'introduzione del senso unico di marcia verso il centro e la realizzazione di una pista ciclabile sicura, sul lato sud. Ovviamente i mezzi dei commercianti che lavorano nelle giornate di mercato dovranno poter uscire da Piazza Martiri della Libertà in controsenso, limitatamente agli orari di chiusura al traffico, fino all'incrocio con Via Dogana.</p>	
PARERE	
<p>Il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Nessuna.</p>	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.10	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Corso Europa è altrettanto pericolosa: il numero di incidenti è seconda solo a Via Mazzini tra le strade del centro storico, ma è superiore come rapporto tra numero di incidenti e lunghezza, se si considera che il suo sviluppo è quasi la metà di Via Mazzini. La sosta selvaggia sul lato sud, la larghezza ridotta della carreggiata e l'entità dei flussi presenti rendono impossibile il transito ciclabile in sicurezza, cosa ancor più grave se si considera che Corso Europa conduce al I.C. Carchidio-Strocchi, di gran lunga il polo scolastico più numeroso di tutta Faenza (circa 1150 alunni, molti dei quali residenti ad ovest del Lamone).</p>	
PARERE	
<p>Si condivide il principio generale di riduzione dei flussi veicolari e di miglioramento della sicurezza tuttavia il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.11	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Via Manzoni, davanti alla palestra Oriani, è una strada a senso unico, stretta con gli stalli blu per auto segnati su entrambi i lati. Questa saturazione degli spazi causa grave disagio e rischio ai ragazzi e bambini che quotidianamente vanno in bici a scuola o in palestra.</p> <p>Occorre eliminare stalli auto, allargare il marciapiede rendendolo ciclopedonale, garantendo così il senso unico eccetto bici.</p>	
PARERE	
<p>Si condivide il principio generale di miglioramento della sicurezza, in particolare per le componenti attive, tuttavia il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.12	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Anche piazza S'Agostino è rimasta degradata a parcheggio nonostante il PSCS prevedesse l'eliminazione della auto. Oltre che brutto, questo parcheggio è pure pericoloso: rende infatti ancora più difficile per pedoni e ciclisti, magari con bambini al seguito, percorrere corso Matteotti. Le auto entrano ed escono dal parcheggio, che si interseca col vicolo Borgodoro, interferendo con pedoni e ciclisti che transitano nella corsia ciclabile segnata a terra.</p>	
PARERE	
<p>Si condivide il il principio generale di miglioramento della sicurezza, in particolare per le componenti attive, tuttavia il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio. Piazza S. Agostino è inserita nelle aree da pedonalizzare.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.13	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Piazza Martiri della libertà: deriva dalla demolizione del tessuto urbano medioevale avvenuta negli anni 30, ed ora è destinata a parcheggio (nei giorni in cui non c'è mercato). L'accesso delle auto a questo parcheggio da Via Manfredi (doppio senso), rende molto insicuro l'accesso alla Biblioteca comunale di Faenza a pedoni e ciclisti, anche perché via Manfredi è stretta, e non ci sono marciapiedi.</p>	
PARERE	
<p>Si condivide il principio generale di miglioramento della sicurezza, in particolare per le componenti attive, tuttavia il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio. Via Manfredi è comunque inserita in parte in area pedonale, in parte in ZTL, migliorando le condizioni di accessibilità all'area.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.14	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Ponte delle Grazie: una strettoia pericolosa per i ciclisti. Ci sono ancora i jersey sui due lati, nonostante i lavori siano finiti. Non c'è più posto per le bici: il marciapiede è riservato ai pedoni, la strada alle macchine e dunque i ciclisti subiscono disagi e rischi. Il progetto di eliminazione dei jersey con allargamento dei due marciapiedi non sarà sufficiente a ricavare spazi per la contemporanea presenza di pedoni e ciclisti. L'unica soluzione veramente efficace è l'introduzione di un senso unico di marcia verso il centro e la realizzazione di una pista ciclabile di larghezza adeguata, posta sul lato sud del ponte, da collegare con il resto della rete ciclabile. I flussi veicolari che dal centro sono diretti verso Forlì potranno passare da Via Fratelli Rosselli, raggiungibile tramite Via Ponte Romano.</p>	
PARERE	
<p>Si condivide il principio generale di miglioramento della sicurezza, in particolare per le componenti attive, tuttavia il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Nessuna.</p>	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.15	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Via Silvio Pellico potrebbe diventare a senso unico, in modo da creare un anello con Corso Europa, anch'essa a senso unico.	
PARERE	
Il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.16	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Alle Bocche dei Canali: eliminare i passi carrai e le piazzole di parcheggio. L'accesso motorizzato agli orti è stato realizzato nel 2015; prima erano raggiungibili solo in bicicletta e a piedi. Sono strutture diseducative e incoerenti con l'attività motoria (salutistica...) e la mobilità sostenibile. Alterano l'identità di un paesaggio rurale storico, ridotto a generico spazio attrezzato e ne indeboliscono la sua riconoscibilità.	
PARERE	
Si condivide il principio generale di favorire le componenti attive, tuttavia va mantenuta un'accessibilità globale ai punti di interesse del territorio. Si rimanda alla fase di attuazione per un'eventuale valutazione dell'intervento proposto.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.17	PROPONENTE Quartiere Borgo
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Rotonda dalla circonvallazione per favorire l'uscita da Via Carchidio e l'ingresso sia per chi va verso Forlì e per chi va verso Imola per un più efficace deflusso delle auto e con conseguente adeguamento della viabilità su via Carchidio.	
PARERE	
Il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.18	PROPONENTE Quartiere Borgo
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Via Fratelli Rosselli: verificare la possibilità di stringere la larghezza della carreggiata per allargare il lato opposto a Tiffany. Questo spazio potrà essere diviso tra bici e pedoni e riqualificato dal punto di vista della pavimentazione ad oggi indegna.	
PARERE	
Il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.19	PROPONENTE Quartiere Borgo
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Corso Europa: - Segnaletica sull'asfalto per delineare i parcheggi e le corsie delle auto al fine di ordinarne la viabilità e il parcheggio. - Proposta anche la segnaletica luminosa della velocità e la riduzione dei limiti della stessa a 30 km/h.</p> <p>Incrocio Ponte delle Grazie: Per educare e mettere in sicurezza il transito di pedoni e ciclisti che ad oggi è completamente disordinato si propone:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Attivazione di un semaforo per le bici con relativo attraversamento vicino a quello dei pedoni.2. Regolare l'attivazione dei semafori in modo che su tutti i 4 lati del passaggio pedonale-ciclabile ci sia il verde contemporaneamente mentre le auto sono ferme3. Programmare il verde per i pedoni e le bici frequentemente in modo da favorire tale mezzo nella fruibilità dell'incrocio.	
PARERE	
<p>Si condivide il principio generale di miglioramento della sicurezza, in particolare per le componenti attive, tuttavia il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Nessuna.</p>	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.20	PROPONENTE Associazione Fronte Comune
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Sul Pums si legge "Attraverso l'applicazione di limitazioni alla circolazione dei veicoli privati nei centri abitati in linea col PAIR 2020 e promozione dei mezzi a basso impatto ambientale con agevolazioni ai veicoli meno inquinanti per l'accesso e la sosta nelle ZTL, Mi Muovo elettrico, e la promozione dell'eco-driving anche con il supporto dell'ITS"</p> <p>Incentivare il rinnovo del parco auto privato facendo conoscere in modo capillare gli incentivi è fondamentale, ma [...] suggeriamo di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Individuare e analizzare il campione che possiede tali tipi di auto per capire se vi sono persone "fragili" dal punto di vista economico o sociale • Riconoscere a queste persone un kit di strumenti per affrontare il periodo in cui subiranno le limitazioni alla circolazione non potendo permettersi il cambio mezzo (tipo Abbonamento gratuito per lo scuolabus se ci sono figli, Abbonamento gratuito per i mezzi pubblici, Accesso a mezzi di trasporto verso attività sportive, Accesso a mobilità dedicata per il lavoro) <p>Ricordando che per quanto le auto elettriche siano meno inquinanti nello spostamento da un luogo all'altro rispetto alle altre, portano con sé disastrosi effetti in termini di materiali per la loro costruzione, della tutela delle risorse e delle condizioni delle popolazioni dove tali materie prime vengono estratte.</p> <p>L'obiettivo deve essere quello di ridurre l'utilizzo delle auto, averle il più possibile poco inquinanti e da utilizzare per tragitti indispensabili perché le alternative (TPL, bici, trasporto merci/spesa, scuolabus, trasporto per sport...) riescono a ridurre l'impiego fornendo un'alternativa di qualità. Infatti lo scopo è migliorare la vita della comunità e non privarsi di un bene.</p> <p>Cruciale è l'informazione sugli strumenti per muoversi senza l'auto. Ce ne sono vari e molto convenienti, ma sono poco o per nulla conosciuti. Se si vogliono ridurre le auto occorre partire da qui!</p>	
PARERE	
<p>Il livello strategico di pianificazione del PUMS non entra nel merito di una campagna di indagine specifica come quella richiesta.</p> <p>Si condivide il principio generale di incentivo all'acquisto di mezzi non inquinanti che non è di diretta competenza del Piano, che prevede invece meccanismi di regolamentazione della sosta e accesso alla ZTL che favoriscano l'uso di mezzi più ecologici e il ricambio dei veicoli in linea con quanto prescritto dal PAIR.</p> <p>Si accoglie il principio di diffusione dell'informazione come strumento utile alla promozione della mobilità attiva, prevedendo campagne di comunicazione degli obiettivi del PUMS, anche in collaborazione con le associazioni di categoria.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.21	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>TASSO DI MOTORIZZAZIONE e SHARE MODALE: <i>P. 145</i> : Un buon PUMS, per una città vivibile, per ridurre il riscaldamento globale, dovrebbe puntare, a nostro avviso ad uno share modale del 30% auto, 30% trasporto pubblico, 35% piedi e bici, 4% car sharing, 1 % moto. Il Pums così come è impostato è a nostro avviso insufficiente, non riequilibra a livelli "europei" lo share modale.</p> <p>Anche il tasso di motorizzazione che invece di calare aumenta. Nelle città del nord Europa, laddove si fanno interventi seri di mobilità sostenibile, il tasso di motorizzazione diminuisce[.]. Noi crediamo che una città pianeggiante, ben servita e ben collegata come Faenza, in 10 anni di saggia amministrazione potrebbe ridurre il suo tasso di motorizzazione di almeno la metà.</p> <p>[..]</p>	
PARERE	
<p>L'osservazione non viene accolta in quanto gli obiettivi prevedono comunque una modifica della ripartizione modale degli spostamenti non trascurabile.</p> <p>La ripartizione modale di progetto prevede infatti che l'utilizzo dell'auto privata dovrà ridursi dal 64% attuale al 41%, mentre la quota di mobilità attiva (pedonale e ciclistica) dovrà crescere dal 24% al 33% e il Trasporto Pubblico dal 10% al 22%.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.22	PROPONENTE Exinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Notiamo nella mappa a pag 79 la realizzazione di due nuove strade: una passante sul giardino Museo Scienze e l'altra adiacente agli asili di via Laghi, sempre su suolo verde. Siamo assolutamente contrari alla realizzazione di questa nuova strada perché implica la cementificazione di una zona verde, di un parco urbano, con abbattimento di alberi, e relativo aumento di CO2.</p>	
PARERE	
<p>Nel progetto oggetto della strategia di rigenerazione urbana della stazione ferroviaria prevede in un secondo stralcio la dismissione della restante parte sud di RFI per realizzare il completamento del tessuto urbano residenziale e la viabilità di collegamento con la viabilità pubblica esistente, che evitando il cul de sac garantisce una maggior sicurezza urbana, oltre ad alleggerire il traffico su via Laghi. La viabilità complementare alla nuova area residenziale prevede anche viabilità dolce anche collegamenti ciclopedonali.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.23	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Rapporto Ambientale, pag 13: A nostro avviso, bisogna evitare di incentivare l'acquisto di nuovi veicoli ibridi e a metano perché emettono polveri sottili e emissioni climalteranti. I veicoli ibridi di fatto in larga parte sono alimentati a benzina, poiché il motore elettrico si ricarica solo con accelerazioni e decelerazioni (poco frequenti in strade extraurbane) nelle strade urbane bisogna disincentivare in ogni caso l'utilizzo di auto, qualunque sia la loro alimentazione, perché contribuiscono a occupare spazio, a rendere le città più pericolose e trafficate. Per i veicoli a metano, da varie ricerche T&E (https://www.transportenvironment.org/press/auto-metano-i-test-pi%C3%B9-recenti-smentisconocche-non-producono-inquinamento-da-particolato) si evince che producono particolato. Quindi no ad incentivi per auto ibride, a metano e no ad ogni deroga per entrare con le auto elettriche in centro (ZTL). Le auto, comunque siano alimentate, non devono essere un'alternativa alla navetta!</p>	
PARERE	
<p>Per il raggiungimento della riduzione delle emissioni da traffico che il piano prevede è necessario anche un rinnovo del parco veicolare, passando a mezzi con basso impatto ambientale.</p> <p>In fase di progettazione della ZTL e la sua regolamentazione dovrà attenersi all'obiettivo del PUMS di riequilibrio dello spazio stradale a favore della mobilità attiva.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.24	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Rapporto Ambientale, pag 43: "Il PUMS, oltre a prevedere il completamento degli interventi già previsti dal PGTU sulla circonvallazione interna" : siamo assolutamente contrari ad ogni tipo di ampliamento di strade o costruzione di nuove tangenziali che implicano più traffico e più emissioni di CO2.	
PARERE	
Nella relazione del PRIT, in via di approvazione è prevista la realizzazione della tangenziale nord di Faenza e relativi interventi di miglioramento all'accessibilità urbana della città. Si ravvisa tuttavia l'esigenza di esaminare l'effettiva necessità di tale intervento, attraverso un'attenta valutazione costi-benefici che comprenda un adeguato studio del traffico e di impatto in termini sociali e ambientali (anche in termini di consumo di suolo). Il PUMS per il proprio aggiornamento quinquennale dovrà coordinarsi con il PRIT 2025 a seguito della sua entrata in vigore.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.25	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Circonvallazione a nord est di Faenza-Si è data per scontata tale scelta del PRITT, ma si sottolinea come questo intervento sia l'infrastruttura più importante per tutta la razionalizzazione della mobilità faentina.</p> <p>PROPOSTA: considerare l'infrastruttura l'obiettivo di maggiore priorità per il Comune di Faenza, con conseguenti scelte di bilancio coinvolgendo provincia, regione e stato, da realizzare entro il 2030.</p>	
PARERE	
<p>Nella relazione del PRIT, in via di approvazione è prevista la realizzazione della tangenziale nord di Faenza e relativi interventi di miglioramento all'accessibilità urbana della città.</p> <p>Si ravvisa tuttavia l'esigenza di esaminare l'effettiva necessità di tale intervento, attraverso un'attenta valutazione costi-benefici che comprenda un adeguato studio del traffico e di impatto in termini sociali e ambientali (anche in termini di consumo di suolo).</p> <p>Il PUMS per il proprio aggiornamento quinquennale dovrà coordinarsi con il PRIT 2025 a seguito della sua entrata in vigore.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.26	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Razionalizzazione della viabilità in asse viale IV novembre/viale ceramiche-Tale problema si pone senz'altro per il tratto da piazzale Sercognani al ponte verso Forlì. La situazione da tempo è insostenibile nelle ore di punta, causa il sovrapporsi dei flussi di auto e corriere dei due semafori contigui. Nei programmi dell'Amministrazione era individuato il doppio senso di accesso a Via Naviglio con la razionalizzazione dell'innesto su piazzale Sercognani.</p> <p>Tuttavia, non si diceva come tale innesto sarebbe avvenuto, molti operatori della zona ritengono che tale proposta sia molto pericolosa per i flussi da e per Via Naviglio [..]PROPOSTA: razionalizzare la direttrice Viale IV Novembre/Viale Ceramiche [..]con eventuale sdoppiamento della percorrenza in due sensi unici uno verso Forlì e l'altro verso Bologna.</p>	
PARERE	
<p>Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' MOTORIZZATA
OSSERVAZIONE N.27	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	NON PERTINENTE
CONTENUTO SINTETICO	
LOTTA CONTRO L'INQUINAMENTO ACUSTICO L'inquinamento acustico tenderà alla riduzione per quanto riguarda le auto, permane per le attività artigianali e non per l'uso di certi strumenti, e soprattutto è dato dall'abbondanza di motori e motorini spesso non in regola con gli apparati di emissione. Ciò avviene nell'assenza quasi totale di ogni controllo della vigilanza. PROPOSTA: intensificare la vigilanza sfruttando al massimo i possibili mezzi di identificazione delle alterazioni delle moto produttive di maggior rumore non regolari.	
PARERE	
L'osservazione fa riferimento a temi che esulano dagli ambiti di azione del PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

7 ZONE A TRAFFICO LIMITATO

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>L'estensione della zona pedonale e della ZTL previste entro il 2025 non rispetta gli impegni PAIR (2020). Si doveva raggiungere entro il 2020 il 100% della Ztl in tutto il centro storico (estensione pari a 98 ha = 0,98 km²) e invece il PUMS prevede una ZTL di appena 0,7 km² entro il 2025 (pag 151), quindi il 70% invece del 100% del centro storico. [..]Arrivare entro il 2025 a ztl h 24 per tutto il centro storico.</p>	
PARERE	
<p>Come indicato nelle NtA del PAIR Art. 15 comma 5: "Le misure di cui alle lettere a) e b) del comma 2 possono essere integrate, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di cui al comma 1, con misure equivalenti in termini di riduzione del traffico veicolare, individuate fra quelle indicate al paragrafo 9.1.3.2.d del Piano, motivate da difficoltà o vincoli oggettivi, derivanti dalla specifica conformazione territoriale di ciascun Comune, che non consentono i prescritti ampliamenti delle zone a traffico limitato (ZTL) e delle aree pedonali. "</p> <p>Paragrafo 9.1.3.2.d. del PAIR2020- Relazione Generale di Piano: [..]Fra le possibili misure integrative si individuano le seguenti: a) istituzione di zone a 30 km/h; b) aumento dei percorsi casa-scuola (pedibus, bicibus, creazione di percorsi protetti); c) aumento dei km di corsie preferenziali; d) incremento dei servizi di bike-sharing e car-sharing.</p> <p>Come riportato nel paragrafo 8.3 del PUMS: "La Tabella 9 mostra in forma sintetica come il PUMS al 2030 del Comune di Faenza sia molto efficace nel migliorare i principali parametri trasportistici e ambientali al 2030. Questo grazie ad un buon mix di differenti misure di promozione della mobilità sostenibile e delle forme di trasporto meno inquinanti, con un ruolo molto importante rappresentato dal potenziamento del trasporto pubblico. Si evidenzia inoltre come lo scenario al 2030 del PUMS del Comune di Faenza sia non peggiorativo rispetto alle misure previste sempre al 2030 dal PAIR." Si precisa, infine, che i tracciati di progetto delle aree di limitazione della circolazione individuate nella relativa tavola allegata hanno valore indicativo. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti per la definizione puntuale dei provvedimenti.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>[..] includere nella ZTL anche le vie: -Zone scuola Cova Lanzoni: Via Martiri Ungheresi, via Maioliche, Via Zucchini, Via Manzoni, via Ghinassi, Viale Baccarini (a partire dall'incrocio con via Tolosano), -Corso Europa e Via Carchidio (dove ha sede la scuola Carchidio), -Zona Via Mazzini: Via Mazzini anche nel tratto compreso tra Via Tolosano e via Baccarini, Via Ca Pirota, via Cantoni, Ca'Bucci. -Via Cavour, (compreso tra l'incrocio con via santa Maria Angeli, e Via Mazzini), va reso ZTL con corsia ciclabile per bici. -Corso Saffi va posta in ZTL onde evitare il traffico di attraversamento, che potrebbe essere in questo modo sensibilmente ridotto e deviato verso via Fratelli Rosselli -Tutte le Mura (via Mura Gioco del Pallone, via Diamante Torelli, Via Mura Mittarelli), soprattutto durante orari scolastici e creata una ciclabile in contro senso ciclabile -Piazza Lanzoni, via Ugo Piazza vanno liberate dalle auto, riqualificate con attività anche commerciali, come un nuovo mercato contadino e biologico all'aperto, e poste in ZTL.</p>	
PARERE	
<p>Il PUMS propone un'estensione oraria e del perimetro della ZTL nel Centro Storico coincidente indicativamente con la cinta muraria, ad eccezione della viabilità necessaria al raggiungimento dei parcheggi di attestamento.</p> <p>I tracciati di progetto delle aree di limitazione della circolazione individuate nella relativa tavola allegata hanno valore indicativo. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti per la definizione puntuale dei provvedimenti.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica alla TAVOLA 2. SCENARIO DI PUMS 2030. Regolamentazione circolazione Modifica al Rapporto Ambientale.</p>	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.3	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Entro il 2025 il parcheggio davanti al Rione Giallo dovrebbe essere compreso nella ztl e riservato solo ai residenti e successivamente pedonalizzato. È infatti un attrattore di traffico troppo pericoloso, che satura stradine strette e centrali come via Ceonia dove le bici non hanno spazio per passare.	
PARERE	
La proposta è in linea con l'obiettivo del PUMS di disincentivare progressivamente l'avvicinamento al centro storico da parte del traffico privato. Tuttavia si ritiene di raggiungere l'obiettivo non solo mediante una progressiva riduzione dell'offerta di sosta in prossimità del centro, ma anche attraverso una riorganizzazione complessiva del sistema del piano della sosta in termini di area e di tariffazione. Pertanto si ritiene di mantenere il parcheggio indicato a servizio del centro, rimandando all'attuazione il dettaglio del provvedimento.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.4	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Chiediamo che siano rispettati obiettivi Pair : ztl 100% del centro storico.	
PARERE	
<p>Come indicato nelle NtA del PAIR Art. 15 comma 5: "Le misure di cui alle lettere a) e b) del comma 2 possono essere integrate, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di cui al comma 1, con misure equivalenti in termini di riduzione del traffico veicolare, individuate fra quelle indicate al paragrafo 9.1.3.2.d del Piano, motivate da difficoltà o vincoli oggettivi, derivanti dalla specifica conformazione territoriale di ciascun Comune, che non consentono i prescritti ampliamenti delle zone a traffico limitato (ZTL) e delle aree pedonali. "</p> <p>Paragrafo 9.1.3.2.d. del PAIR2020- Relazione Generale di Piano: [..]Fra le possibili misure integrative si individuano le seguenti: a) istituzione di zone a 30 km/h; b) aumento dei percorsi casa-scuola (pedibus, bicibus, creazione di percorsi protetti); c) aumento dei km di corsie preferenziali; d) incremento dei servizi di bike-sharing e car-sharing.</p> <p>Come riportato nel paragrafo 8.3 del PUMS: "La Tabella 9 mostra in forma sintetica come il PUMS al 2030 del Comune di Faenza sia molto efficace nel migliorare i principali parametri trasportistici e ambientali al 2030. Questo grazie ad un buon mix di differenti misure di promozione della mobilità sostenibile e delle forme di trasporto meno inquinanti, con un ruolo molto importante rappresentato dal potenziamento del trasporto pubblico. Si evidenzia inoltre come lo scenario al 2030 del PUMS del Comune di Faenza sia non peggiorativo rispetto alle misure previste sempre al 2030 dal PAIR."</p> <p>Si precisa, infine, che i tracciati di progetto delle aree di limitazione della circolazione individuate nella relativa tavola allegata hanno valore indicativo. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti per la definizione puntuale dei provvedimenti.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.5	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Ampliamento ZTL a tutto il centro storico, H24 (come richiesto dal Pair)	
PARERE	
L'osservazione è in linea con il PUMS che prevede una progressiva estensione della ZTL sia in termini orari che spaziali; si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti per la definizione puntuale del provvedimento. Si è ritenuto di raggiungere gli obiettivi attraverso un mix di misure non solo regolamentative di gestione della domanda, ma anche di promozione della mobilità sostenibile e delle forme di trasporto meno inquinanti, con un ruolo molto importante rappresentato dal potenziamento del trasporto pubblico.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al Paragrafo 4.3: Zona a traffico limitato (ZTL) Il PUMS propone un'estensione <i>oraria</i> e del perimetro della ZTL all'intero Centro Storico[..]	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.6	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Corso Garibaldi: è una strada congestionata, dove spazi stretti e parcheggi mal situati (nei pressi dell'incrocio con via Calligherie), causano disagi e rischi per ciclisti e pedoni. Si propone di estendere la ztl dall'incrocio con via Acquatino fino all'incrocio con viale delle Ceramiche, o almeno fino a via Calligherie. Tale estensione permette di valorizzare una necessaria pedonalizzazione e riqualificazione di tutta la Piazza San Francesco.</p>	
PARERE	
<p>Il PUMS propone un'estensione oraria e del perimetro della ZTL nel Centro Storico coincidente indicativamente con la cinta muraria, ad eccezione della viabilità necessaria al raggiungimento dei parcheggi di attestamento.</p> <p>L'ossequio si ritiene accolta in quanto l'area indicata in ZTL è già mappata nella ZTL.</p> <p>I tracciati di progetto delle aree di limitazione della circolazione individuate nella relativa tavola allegata hanno valore indicativo. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti per la definizione puntuale dei provvedimenti.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.7	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Corso Matteotti è una "strettoia". È l'esempio della saturazione dello spazio completata dal Piano Sosta del 2013: gli stalli per le auto hanno invaso i marciapiedi, il parcheggio abusivo permanente (fuori degli stalli) rende impraticabile la corsia ciclabile (invasa dalle auto circolanti); va inserito in ztl H24, almeno fino all'incrocio con via Castellani (in una prima fase del PUMS).</p>	
PARERE	
<p>Il PUMS propone un'estensione oraria e del perimetro della ZTL nel Centro Storico coincidente indicativamente con la cinta muraria, ad eccezione della viabilità necessaria al raggiungimento dei parcheggi di attestamento. L'osservazione si ritiene accolta in quanto l'area indicata in ZTL è già mappata nella ZTL. I tracciati di progetto delle aree di limitazione della circolazione individuate nella relativa tavola allegata hanno valore indicativo. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti per la definizione puntuale dei provvedimenti.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.8	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
via Castellani è necessario ampliare la ztl, fino alla Piazzetta Santa Lucia.	
PARERE	
<p>Il PUMS propone un'estensione oraria e del perimetro della ZTL nel Centro Storico coincidente indicativamente con la cinta muraria, ad eccezione della viabilità necessaria al raggiungimento dei parcheggi di attestamento.</p> <p>L'osservazione si ritiene accolta in quanto l'area indicata in ZTL è già mappata nella ZTL.</p> <p>I tracciati di progetto delle aree di limitazione della circolazione individuate nella relativa tavola allegata hanno valore indicativo. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti per la definizione puntuale dei provvedimenti.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.9	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
La soluzione più appropriata, ai fini della sicurezza, è quella di ampliare la ztl sul corso Mazzini, da via Zanelli fino all'incrocio con Via Baccharini e Via Cavour (in una prima fase del PUMS); quindi realizzare il senso unico lungo tutto il corso Mazzini fino a Porta Imolese e una pista ciclabile protetta.	
PARERE	
Il PUMS propone un'estensione oraria e del perimetro della ZTL nel Centro Storico coincidente indicativamente con la cinta muraria, ad eccezione della viabilità necessaria al raggiungimento dei parcheggi di attestamento. L'osservazione si ritiene accolta in quanto l'area indicata in ZTL è già mappata nella ZTL. I tracciati di progetto delle aree di limitazione della circolazione individuate nella relativa tavola allegata hanno valore indicativo. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti per la definizione puntuale dei provvedimenti.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.10	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Ztl anche su via Cavour, a integrazione dell'ampliamento su Corso Mazzini, fino all'incrocio di via S Maria dell'Angelo.	
PARERE	
Il PUMS propone un'estensione oraria e del perimetro della ZTL nel Centro Storico coincidente indicativamente con la cinta muraria, ad eccezione della viabilità necessaria al raggiungimento dei parcheggi di attestamento. Pertanto l'osservazione si ritiene attualmente non accoglibile. I tracciati di progetto delle aree di limitazione della circolazione individuate nella relativa tavola allegata hanno valore indicativo. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti per la definizione puntuale dei provvedimenti.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.11	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Via XX Settembre: si propone di completare la ztl, fino all'incrocio con Corso Baccarini; inoltre, ad integrazione della ztl tra questa strada e corso Garibaldi, va prevista una sua estensione sul tratto di via Naviglio, tra via XX Settembre e via Campidori, e sulle laterali vie Tomba e Manara.	
PARERE	
Il PUMS propone un'estensione oraria e del perimetro della ZTL nel Centro Storico coincidente indicativamente con la cinta muraria, ad eccezione della viabilità necessaria al raggiungimento dei parcheggi di attestamento. L'osservazione si ritiene accolta in quanto l'area indicata in ZTL è già mappata nella ZTL. I tracciati di progetto delle aree di limitazione della circolazione individuate nella relativa tavola allegata hanno valore indicativo. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti per la definizione puntuale dei provvedimenti.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.12	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Inserire via Cavour in ztl H24 (tra corso Mazzini e parcheggio DLF), istituendo il senso unico eccetto bici, togliendo gli stalli per auto davanti alla ex scuola Cova, e realizzando una pista ciclabile che dal Viale Stradone colleghi via Cavour, corso Mazzini e viale Baccarini, fino alla stazione.	
PARERE	
<p>Il PUMS propone un'estensione oraria e del perimetro della ZTL nel Centro Storico coincidente indicativamente con la cinta muraria, ad eccezione della viabilità necessaria al raggiungimento dei parcheggi di attestamento.</p> <p>Pertanto l'osservazione si ritiene non accolta per quanto attiene la richiesta di inserimento di via Cavour in ZTL.</p> <p>Si ritiene invece accolta per quanto attiene il percorso ciclopedonale poichè già mapato nella rete di progetto.</p> <p>I tracciati di progetto delle aree di limitazione della circolazione e dei percorsi ciclopedonali individuati nelle relative tavole allegate hanno valore indicativo. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti per la definizione puntuale dei provvedimenti.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.13	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Occorre chiudere via Castellani all'incrocio con via piazza della Penna a non residenti e non autorizzati negli orari di entrata-uscita dei bambini. Occorre inoltre anticipare alle 8 la ZTL di via S.Maria dell'Angelo.	
PARERE	
Il PUMS propone un'estensione oraria e del perimetro della ZTL nel Centro Storico coincidente indicativamente con la cinta muraria, ad eccezione della viabilità necessaria al raggiungimento dei parcheggi di attestamento. L'osservazione si ritiene accolta in quanto l'area indicata in ZTL è già mappata nella ZTL. I tracciati di progetto delle aree di limitazione della circolazione individuate nella relativa tavola allegata hanno valore indicativo. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti per la definizione puntuale dei provvedimenti.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.14	PROPONENTE Exinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Per la ZTL: si doveva raggiungere entro il 2020 il 100% della Ztl in tutto il centro storico (estensione pari a 98 ha = 0,98 km²) e invece il PUMS prevede una ZTL di appena 0,7 km² entro il 2025 (pag 151). Vanno quindi ampliate le aree destinate a pedonali e a ZTL.</p>	
PARERE	
<p>Come indicato nelle NtA del PAIR Art. 15 comma 5: "Le misure di cui alle lettere a) e b) del comma 2 possono essere integrate, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di cui al comma 1, con misure equivalenti in termini di riduzione del traffico veicolare, individuate fra quelle indicate al paragrafo 9.1.3.2.d del Piano, motivate da difficoltà o vincoli oggettivi, derivanti dalla specifica conformazione territoriale di ciascun Comune, che non consentono i prescritti ampliamenti delle zone a traffico limitato (ZTL) e delle aree pedonali. "</p> <p>Paragrafo 9.1.3.2.d. del PAIR2020- Relazione Generale di Piano: [...]Fra le possibili misure integrative si individuano le seguenti: a) istituzione di zone a 30 km/h; b) aumento dei percorsi casa-scuola (pedibus, bicibus, creazione di percorsi protetti); c) aumento dei km di corsie preferenziali; d) incremento dei servizi di bike-sharing e car-sharing.</p> <p>Come riportato nel paragrafo 8.3 del PUMS: "La Tabella 9 mostra in forma sintetica come il PUMS al 2030 del Comune di Faenza sia molto efficace nel migliorare i principali parametri trasportistici e ambientali al 2030. Questo grazie ad un buon mix di differenti misure di promozione della mobilità sostenibile e delle forme di trasporto meno inquinanti, con un ruolo molto importante rappresentato dal potenziamento del trasporto pubblico. Si evidenzia inoltre come lo scenario al 2030 del PUMS del Comune di Faenza sia non peggiorativo rispetto alle misure previste sempre al 2030 dal PAIR."</p> <p>Si precisa, infine, che i tracciati di progetto delle aree di limitazione della circolazione individuate nella relativa tavola allegata hanno valore indicativo. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti per la definizione puntuale dei provvedimenti.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.15	PROPONENTE Exinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Dalla osservazione della Tavola 2, la ZTL ci risulta "bucata" in più punti come su via Cavour via Manzoni e su corso Saffi, (proprio davanti alla biblioteca). Sappiamo bene che più la ZTL viene "bucata" da strade a libero accesso, meno diventa facile controllare e far comprendere l'idea del centro protetto dalle auto. Nel dettaglio, per ampliamento ZTL ci rifacciamo alle osservazioni Fiab Faenza.</p>	
PARERE	
<p>Come indicato nelle NtA del PAIR Art. 15 comma 5: "Le misure di cui alle lettere a) e b) del comma 2 possono essere integrate, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di cui al comma 1, con misure equivalenti in termini di riduzione del traffico veicolare, individuate fra quelle indicate al paragrafo 9.1.3.2.d del Piano, motivate da difficoltà o vincoli oggettivi, derivanti dalla specifica conformazione territoriale di ciascun Comune, che non consentono i prescritti ampliamenti delle zone a traffico limitato (ZTL) e delle aree pedonali. "</p> <p>Paragrafo 9.1.3.2.d. del PAIR2020- Relazione Generale di Piano: [...]Fra le possibili misure integrative si individuano le seguenti: a) istituzione di zone a 30 km/h; b) aumento dei percorsi casa-scuola (pedibus, bicibus, creazione di percorsi protetti); c) aumento dei km di corsie preferenziali; d) incremento dei servizi di bike-sharing e car-sharing.</p> <p>Come riportato nel paragrafo 8.3 del PUMS: "La Tabella 9 mostra in forma sintetica come il PUMS al 2030 del Comune di Faenza sia molto efficace nel migliorare i principali parametri trasportistici e ambientali al 2030. Questo grazie ad un buon mix di differenti misure di promozione della mobilità sostenibile e delle forme di trasporto meno inquinanti, con un ruolo molto importante rappresentato dal potenziamento del trasporto pubblico. Si evidenzia inoltre come lo scenario al 2030 del PUMS del Comune di Faenza sia non peggiorativo rispetto alle misure previste sempre al 2030 dal PAIR."</p> <p>Si precisa che i tracciati di progetto delle aree di limitazione della circolazione individuate nella relativa tavola allegata hanno valore indicativo. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti per la definizione puntuale dei provvedimenti. Infine per quanto attiene il controllo della ZTL, il PUMS prevede la graduale installazione di varchi di controllo automatico dell'accesso a tutela della ZTL.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.16	PROPONENTE Confartigianato Romagna Faentina
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Accesso alla z.t.l. ed alla zona pedonale: l'obiettivo non deve essere quello di fare "cassa" con i permessi, ma piuttosto quello di avere un parco veicoli circolante sempre meno inquinante. Per questo, se da un lato è giusto inibire l'accesso al centro per i mezzi fino all'euro 4, dall'altro occorre prevedere un vantaggio anche economico per i veicoli meno inquinanti.</p> <p>Ampliare sia la z.t.l. che l'area pedonale, non può essere solo un fatto amministrativo: possono nascere nuove idee su una diversa gestione e fruizione degli spazi in centro storico e nuove opportunità imprenditoriali, cosa quanto mai auspicabile, ma questo richiede regole certe e soprattutto una mentalità aperta e disponibile verso coloro che hanno scelto e sceglieranno questa zona di Faenza, per intraprendere un'attività economica.</p>	
PARERE	
<p>L'osservazione è coerente con gli obiettivi di piano relativi al conseguimento di un elevato livello di accessibilità per servizi, strutture e reti; nello specifico le misure relative alla regolazione hanno l'obiettivo di favorire lo spostamento con mezzi sostenibili in avvicinamento e di tutelare lo spazio pubblico dalla congestione da traffico veicolare e dall'occupazione della sosta. Tali tipologie di intervento sono volte anche a favorire la qualità urbana e l'attrattività del centro cittadino con un beneficio diretto agli city users e alla promozione delle attività presenti.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.17	PROPONENTE Confcommercio – ASCOM - Confesercenti
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>I contenuti del PAIR 2020 ci trovano del tutto contrari. Una città delle dimensioni di Faenza non necessita assolutamente della pedonalizzazione del 20% del centro storico e dell'introduzione di una ztl sul 100% dello stesso. E comunque su queste tematiche è bene che sia effettuato un confronto approfondito con le associazioni di categoria.</p>	
PARERE	
<p>Il PAIR è di competenza regionale. Il PUMS, nel definire le proprie strategie, deve tenerne conto come strumento di pianificazione sovraordinato. Inoltre il PUMS del Comune di Faenza, pur prevedendo aumenti significativi di ZTL e pedonale, non raggiunge lo standard richiesto dal PAIR, ma come evidente dalle simulazioni, in termini di performance sulle emissioni e al diversione modale sono migliori del caso dell'applicazione dello standard PAIR. Come previsto dal piano di monitoraggio la partecipazione accompagnerà la fase di implementazione del PUMS e di valutazione delle misure, concentrando l'attenzione sulla capacità del processo di promuovere l'accettazione delle misure, mitigare gli eventuali effetti negativi che possono accompagnare l'attuazione delle stesse ed individuare eventuali azioni correttive in caso di mancato conseguimento degli obiettivi prefissati. In taluni casi si potranno prevedere forme di partecipazione straordinarie legate ad attuazioni di specifiche politiche o azioni previste dal PUMS che, per la loro importanza, richiedono lo sviluppo di forme differenziate di coinvolgimento degli stakeholders (workshop tematici, consultazioni a distanza, etc.), attraverso la convocazione di gruppi specifici .</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.18	PROPONENTE Consigliere comunale LSP
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>In più passaggi, relativamente alle zone pedonali e ZTL, il piano vanta rispetto del disposto dell'art. 15 del PAIR 2020, ma già a vista la cartografia TAV2 non rispetta le quote previste e le aree di nuova limitazione appaiono individuate senza criteri ragionati o a scopo fittizio. In effetti marginalmente ai limiti di zona molti fabbricati con accesso da zone aperte al traffico sono invece rappresentati in zona pedonale o ZTL. [..]</p> <p>Si chiede di esplicitare con calcolo le proporzioni delle superfici nel rispetto delle Nda del PUMS2020.</p>	
PARERE	
<p>Come indicato nelle NtA del PAIR Art. 15 comma 5: "Le misure di cui alle lettere a) e b) del comma 2 possono essere integrate, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di cui al comma 1, con misure equivalenti in termini di riduzione del traffico veicolare, individuate fra quelle indicate al paragrafo 9.1.3.2.d del Piano, motivate da difficoltà o vincoli oggettivi, derivanti dalla specifica conformazione territoriale di ciascun Comune, che non consentono i prescritti ampliamenti delle zone a traffico limitato (ZTL) e delle aree pedonali. "</p> <p>Paragrafo 9.1.3.2.d. del PAIR2020- Relazione Generale di Piano: [..]Fra le possibili misure integrative si individuano le seguenti: a) istituzione di zone a 30 km/h; b) aumento dei percorsi casa-scuola (pedibus, bicibus, creazione di percorsi protetti); c) aumento dei km di corsie preferenziali; d) incremento dei servizi di bike-sharing e car-sharing.</p> <p>Come riportato nel paragrafo 8.3 del PUMS: "La Tabella 9 mostra in forma sintetica come il PUMS al 2030 del Comune di Faenza sia molto efficace nel migliorare i principali parametri trasportistici e ambientali al 2030. Questo grazie ad un buon mix di differenti misure di promozione della mobilità sostenibile e delle forme di trasporto meno inquinanti, con un ruolo molto importante rappresentato dal potenziamento del trasporto pubblico. Si evidenzia inoltre come lo scenario al 2030 del PUMS del Comune di Faenza sia non peggiorativo rispetto alle misure previste sempre al 2030 dal PAIR."</p> <p>Come indicato dalla Relazione generale di Piano, la ZTL è da intendersi come area ZTL lorda complessiva, ossia comprese le superfici ivi incluse eventualmente occupate da immobili e altri manufatti.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE A TRAFFICO LIMITATO
OSSERVAZIONE N.19	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Causa crisi economica di lungo periodo rinunciare alla estensione della ZTL a via Naviglio e strade collaterali di cui alla delibera del luglio 2019, eliminare la ZTL parziale di Via Naviglio da via Calligherie a Via Manara, rinunciare alla previsione entro il periodo di piano di introdurre la ZTL in tutto il centro storico. Integrare il provvedimento definitivo in materia.	
PARERE	
L'osservazione non è coerente con gli obiettivi recepiti dal PUMS in termini di riduzione del traffico motorizzato e, di conseguenza, delle emissioni inquinanti e clima-alteranti. L'ampliamento della ZTL è in linea con le disposizioni del PAIR2020 e l'attuazione totale è prevista dal PUMS nel 2025.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

8 AREE PEDONALI

TEMA	AREE PEDONALI
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Piazza Martiri della Libertà compresa nella pedonalizzazione entro il 2025. Ampliare la pedonalizzazione a tutta Via Severoli, fino all'incrocio con via Zanelli, e con via Castellani. Pedonalizzare la via Castellani davanti alla scuola Gulli, compresa la piazzetta di Giacomo della Penna.	
PARERE	
Si accoglie l'ampliamento dell'area pedonale a Piazza Martiri della Libertà fino via Marescalchi. In generale il PUMS prevede la creazione di percorsi pedonali sicuri e continui dando priorità alle strade che presentano maggiore conflittualità con il traffico motorizzato e il raggiungimento a piedi delle stesse aree pedonalizzate. Si rimanda agli strumenti programmatici di attuazione del PUMS le eventuali modifiche e introduzione degli interventi suggeriti.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al Capitolo 4.3 Modifica alla TAVOLA 2. SCENARIO DI PUMS 2030. Regolamentazione circolazione Modifica al Rapporto Ambientale.	

TEMA	AREE PEDONALI
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
ZONA PEDONALE: Chiediamo che siano rispettati obiettivi Pair, zona pedonale 20% del centro storico. Per raggiungere questo obiettivo, (non completamente raggiunto dal PUMS).	
PARERE	
<p>Come indicato nelle NtA del PAIR Art. 15 comma 5: "Le misure di cui alle lettere a) e b) del comma 2 possono essere integrate, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di cui al comma 1, con misure equivalenti in termini di riduzione del traffico veicolare, individuate fra quelle indicate al paragrafo 9.1.3.2.d del Piano, motivate da difficoltà o vincoli oggettivi, derivanti dalla specifica conformazione territoriale di ciascun Comune, che non consentono i prescritti ampliamenti delle zone a traffico limitato (ZTL) e delle aree pedonali. "</p> <p>Paragrafo 9.1.3.2.d. del PAIR2020- Relazione Generale di Piano: [..]Fra le possibili misure integrative si individuano le seguenti: a) istituzione di zone a 30 km/h; b) aumento dei percorsi casa-scuola (pedibus, bicibus, creazione di percorsi protetti); c) aumento dei km di corsie preferenziali; d) incremento dei servizi di bike-sharing e car-sharing.</p> <p>Come riportato nel paragrafo 8.3 del PUMS: "La Tabella 9 mostra in forma sintetica come il PUMS al 2030 del Comune di Faenza sia molto efficace nel migliorare i principali parametri trasportistici e ambientali al 2030. Questo grazie ad un buon mix di differenti misure di promozione della mobilità sostenibile e delle forme di trasporto meno inquinanti, con un ruolo molto importante rappresentato dal potenziamento del trasporto pubblico. Si evidenzia inoltre come lo scenario al 2030 del PUMS del Comune di Faenza sia non peggiorativo rispetto alle misure previste sempre al 2030 dal PAIR."</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	AREE PEDONALI
OSSERVAZIONE N.3	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
ZONA PEDONALE :[...] vorremmo proporre la pedonalizzazione e riqualificazione di Piazza Martiri della Libertà (delle Erbe) poiché si trova esattamente davanti all'uscita della Biblioteca, in un punto critico per pedoni e ciclisti, a due passi dalla piazza. Così prevedeva anche il PSC del 2008.	
PARERE	
Si accoglie l'ampliamento dell'area pedonale a Piazza Martiri della Libertà fino a via Marescalchi. In generale il PUMS prevede la creazione di percorsi pedonali sicuri e continui dando priorità alle strade che presentano maggiore conflittualità con il traffico motorizzato e il raggiungimento a piedi delle stesse aree pedonalizzate. Si rimanda agli strumenti programmatici di attuazione del PUMS le eventuali modifiche e introduzione degli interventi suggeriti.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al Capitolo 4.3 Modifica alla TAVOLA 2. SCENARIO DI PUMS 2030. Regolamentazione circolazione Modifica al Rapporto Ambientale.	

TEMA	AREE PEDONALI
OSSERVAZIONE N.4	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Ampliamento Area Pedonale fino al 20% del centro storico (come richiesto dal Pair)	
PARERE	
<p>Come indicato nelle NtA del PAIR Art. 15 comma 5: "Le misure di cui alle lettere a) e b) del comma 2 possono essere integrate, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di cui al comma 1, con misure equivalenti in termini di riduzione del traffico veicolare, individuate fra quelle indicate al paragrafo 9.1.3.2.d del Piano, motivate da difficoltà o vincoli oggettivi, derivanti dalla specifica conformazione territoriale di ciascun Comune, che non consentono i prescritti ampliamenti delle zone a traffico limitato (ZTL) e delle aree pedonali. "</p> <p>Paragrafo 9.1.3.2.d. del PAIR2020- Relazione Generale di Piano: [..]Fra le possibili misure integrative si individuano le seguenti: a) istituzione di zone a 30 km/h; b) aumento dei percorsi casa-scuola (pedibus, bicibus, creazione di percorsi protetti); c) aumento dei km di corsie preferenziali; d) incremento dei servizi di bike-sharing e car-sharing.</p> <p>Come riportato nel paragrafo 8.3 del PUMS: "La Tabella 9 mostra in forma sintetica come il PUMS al 2030 del Comune di Faenza sia molto efficace nel migliorare i principali parametri trasportistici e ambientali al 2030. Questo grazie ad un buon mix di differenti misure di promozione della mobilità sostenibile e delle forme di trasporto meno inquinanti, con un ruolo molto importante rappresentato dal potenziamento del trasporto pubblico. Si evidenzia inoltre come lo scenario al 2030 del PUMS del Comune di Faenza sia non peggiorativo rispetto alle misure previste sempre al 2030 dal PAIR."</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	AREE PEDONALI
OSSERVAZIONE N.5	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Piazza San Francesco, è occupata dalle auto, che contribuiscono al degrado del luogo. E' necessario pedonalizzare la piazza così come previsto dal PSCS.	
PARERE	
Si accoglie l'ampliamento dell'area pedonale a Piazza S.Francesco.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al Capitolo 4.3 Modifica alla TAVOLA 2. SCENARIO DI PUMS 2030. Regolamentazione circolazione Modifica al Rapporto Ambientale.	

TEMA	AREE PEDONALI
OSSERVAZIONE N.6	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Ai fini della sicurezza e della qualità dei luoghi è necessario quindi pedonalizzare le Piazze San Francesco e Sant'Agostino. Questi interventi permetterebbero di creare un percorso <i>Bocche dei Canali-Piazza del Popolo-Borgo San Rocco</i> .	
PARERE	
Si accoglie l'ampliamento dell'area pedonale a Piazza S.Francesco e a Piazza S. Agostino.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al Capitolo 4.3 Modifica alla TAVOLA 2. SCENARIO DI PUMS 2030. Regolamentazione circolazione Modifica al Rapporto Ambientale.	

TEMA	AREE PEDONALI
OSSERVAZIONE N.7	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Il PSCS prevedeva per " <i>la parte della piazza attigua a Palazzo del Podestà, l'eliminazione del parcheggio, al fine di creare un grande spazio pedonale con funzioni aggregative...</i>". In proiezione futura, va studiato un progetto di recupero urbanistico di questo vuoto abnorme, incongruo rispetto alla densità del tessuto del centro storico e del suo contesto paesaggistico. Tale progetto di riqualificazione implica una pedonalizzazione integrale, al fine di un'adeguata destinazione dello spazio a scopi sociali, ricreativi, commerciali; in sostituzione dell'attuale prevalente funzione di parcheggio.</p>	
PARERE	
<p>Si accoglie l'ampliamento dell'area pedonale a Piazza Martiri della Libertà fino via Marscalchi e la restante parte in ZTL.</p> <p>In generale il PUMS prevede la creazione di percorsi pedonali sicuri e continui dando priorità alle strade che presentano maggiore conflittualità con il traffico motorizzato e il raggiungimento a piedi delle stesse aree pedonalizzate. Si rimanda agli strumenti programmatici di attuazione del PUMS le eventuali modifiche e introduzione degli interventi suggeriti.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al Capitolo 4.3 Modifica alla TAVOLA 2. SCENARIO DI PUMS 2030. Regolamentazione circolazione Modifica al Rapporto Ambientale.</p>	

TEMA	AREE PEDONALI
OSSERVAZIONE N.8	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	NON PERTINENTE
CONTENUTO SINTETICO	
IL PIANO SI PROPONE DI ESTENDERE LE AREE PEDONALI, ma non si preoccupa delle problematiche che pone un tale obiettivo dal punto di vista di assicurare la vivibilità delle medesime e delle aree contigue per i problemi connessi di pulizia, decoro ed ordine pubblico (lotta allo spaccio). PROPOSTA: integrare l'argomento nel finale, prevedendo anche una vigilanza specifica anche con telecamere, estendendolo al tema delle aree abbandonate, del decoro degli edifici, del controllo permanente della regolarità della manutenzione.	
PARERE	
L'osservazione fa riferimento a temi che esulano dagli ambiti di azione del PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	AREE PEDONALI
OSSERVAZIONE N.9	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>ZTL E ISOLA PEDONALE (Tavola2): L'estensione della zona pedonale e della ZTL previste entro il 2025 non rispettano gli impegni PAIR (che dovevano essere rispettati, tra l'altro, entro il 2020).</p> <p>Secondo il PAIR si doveva estendere al 20% la zona pedonale, quindi 0.2 km² di zone pedonali (dato citato anche nel PUMS). Nel PUMS si prevede al massimo 0,15 km² di aree pedonali e prevalentemente pedonali insieme (eccetto residenti e carico scarico, quindi di fatto una ZTL e non una zona pedonale). Questo significa che al 2030 non si raggiunge neppure il minimo (0,2 km²) di zone esclusivamente pedonali che si dovevano raggiungere al 2020.</p> <p>[..]Vanno quindi ampliate le aree destinate a pedonali e a ZTL.</p>	
PARERE	
<p>Come indicato nelle NtA del PAIR Art. 15 comma 5: "Le misure di cui alle lettere a) e b) del comma 2 possono essere integrate, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di cui al comma 1, con misure equivalenti in termini di riduzione del traffico veicolare, individuate fra quelle indicate al paragrafo 9.1.3.2.d del Piano, motivate da difficoltà o vincoli oggettivi, derivanti dalla specifica conformazione territoriale di ciascun Comune, che non consentono i prescritti ampliamenti delle zone a traffico limitato (ZTL) e delle aree pedonali. "</p> <p>Paragrafo 9.1.3.2.d. del PAIR2020- Relazione Generale di Piano: [..]Fra le possibili misure integrative si individuano le seguenti: a) istituzione di zone a 30 km/h; b) aumento dei percorsi casa-scuola (pedibus, bicibus, creazione di percorsi protetti); c) aumento dei km di corsie preferenziali; d) incremento dei servizi di bike-sharing e car-sharing.</p> <p>Come riportato nel paragrafo 8.3 del PUMS: "La Tabella 9 mostra in forma sintetica come il PUMS al 2030 del Comune di Faenza sia molto efficace nel migliorare i principali parametri trasportistici e ambientali al 2030. Questo grazie ad un buon mix di differenti misure di promozione della mobilità sostenibile e delle forme di trasporto meno inquinanti, con un ruolo molto importante rappresentato dal potenziamento del trasporto pubblico. Si evidenzia inoltre come lo scenario al 2030 del PUMS del Comune di Faenza sia non peggiorativo rispetto alle misure previste sempre al 2030 dal PAIR."</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	AREE PEDONALI
OSSERVAZIONE N.10	PROPONENTE Exinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Secondo il Piano Strategico del Centro Storico (PSCS) del 2008 inoltre, dovrebbero essere liberate dalle auto: Piazza San Francesco, piazza S'Agostino, ma anche Piazza Martiri della Libertà. Tale progetto di riqualificazione previsto dal PSC implicava una pedonalizzazione integrale, al fine di un'adeguata destinazione dello spazio a scopi sociali, ricreativi, commerciali; in sostituzione dell'attuale prevalente funzione di parcheggio. Chiediamo che venga esplicitata anche nel PUMS.</p>	
PARERE	
<p>Si accoglie l'ampliamento dell'area pedonale a Piazza S. Agostino, Piazza S. Francesco, Piazza Martiri della Libertà fino via Marescalchi e la restante parte in ZTL.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al Capitolo 4.3 Modifica alla TAVOLA 2. SCENARIO DI PUMS 2030. Regolamentazione circolazione</p>	

TEMA	AREE PEDONALI
OSSERVAZIONE N.11	PROPONENTE Confartigianato Romagna Faentina
ACCOGLIMENTO	NON PERTINENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Bando per contributi da destinare alle attività ubicate nelle zone pedonali e z.t.l., per rifacimento tende, insegne, arredo esterno, vetrine e serrande.	
PARERE	
L'osservazione fa riferimento a temi che esulano dagli ambiti di azione del PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	AREE PEDONALI
OSSERVAZIONE N.12	PROPONENTE Confartigianato Romagna Faentina
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Se si decide di allargare l'area pedonale, in alcune zone occorre procedere con il rifacimento della pavimentazione così come l'inserimento di manufatti per l'arredo urbano (se si vuole incentivare l'uso della bicicletta, occorre avere la possibilità di parcheggiarla in zone dedicate, per provare ad arginare il fenomeno del parcheggio selvaggio, senza dimenticare la brutta abitudine che qualcuno ha di circolare in sella al proprio mezzo sotto ai loggiati...).</p>	
PARERE	
<p>L'osservazione è in linea con gli obiettivi del PUMS che già prevede l'aumento progressivo della diffusione di rastrelliere, soprattutto in centro storico e presso scuole, uffici, aree ad elevata intensità di posti di lavoro e poli commerciali.</p> <p>Si accoglie inoltre il contributo introducendo come indirizzo di progettazione delle aree pedonali il miglioramento della qualità e la vivibilità degli spazi pedonali attraverso l'inserimento di verde e arredo urbano e l'utilizzo di altri elementi, quali la pavimentazione e la segnaletica.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al Capitolo 4.3: <i>Nella progettazione delle nuove aree pedonali si punterà ad un miglioramento della qualità e la vivibilità degli spazi pedonali attraverso l'inserimento di verde e arredo urbano e l'utilizzo di altri elementi, quali la pavimentazione e la segnaletica, laddove sussistano le condizioni.</i></p>	

TEMA	AREE PEDONALI
OSSERVAZIONE N.13	PROPONENTE Confartigianato Romagna Faentina
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
L'istituzione della zona pedonale, dovrebbe avvenire gradualmente, sia in termini di area che in termini di orari, per dar modo a tutti coloro che frequentano il centro cittadino di abituarsi alle nuove modalità e per poter avere il tempo di applicare eventuali correttivi laddove se ne riscontrasse la necessità.	
PARERE	
L'osservazione è in linea con gli obiettivi del piano che prevede una graduale e completa attuazione della pedonalizzazione programmata nel 2025.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

9 ZONE 30

TEMA	ZONE 30
OSSERVAZIONE N. 1	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Entro il 2030 bisognerebbe estendere la Zona 30 a tutto il centro urbano, non solo nel centro, ma anche nelle aree residenziali periferiche, e quelle particolarmente frequentate da giovani per attività sportive: Via Graziola, nella zona Palazzetto Sport e campi sportivi; via Cimatti, zona Palestra Lucchesi, strade troppo larghe che incentivano alla massima velocità, e vanno assolutamente ristrette creando piste ciclabili e sottoposte a Zona 30. Inoltre non basta la segnaletica verticale, ma serve anche la segnaletica orizzontale, e interventi di traffic calming.</p>	
PARERE	
<p>L'intervento suggerito è coerente con le azioni previste dal PUMS, poiché al paragrafo 4.3 è indicato "l'adozione di nuove Zone 30 volte a ridurre la velocità degli automobilisti, in particolare nei pressi delle scuole e nelle zone residenziali" per cui si prevede (paragrafo 7.4 tabella 5) un'estensione delle aree 30 pari al 40% dell'area cittadina entro il 2022.</p> <p>L'individuazione delle singole aree e la relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al Capitolo 4.3:</p> <p>- l'adozione di nuove Zone 30 volte a ridurre la velocità degli automobilisti, in particolare nei pressi delle scuole e nelle zone residenziali, <i>caratterizzate da adeguate caratteristiche realizzative. Tali zone devono essere segnalate da segnaletica verticale e orizzontale, ma anche con misure costrittive, laddove necessario, o interventi infrastrutturali a basso costo e impatto (chicane, schemi di circolazione, arredo urbano, etc.). ;</i></p>	

TEMA	ZONE 30
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Scuola Europa: chiediamo che la velocità su via Insorti (così come su viale Vittorio Veneto, e in tutte le strade limitrofe residenziali densamente popolate) , sia sempre ridotta a 30 Km/h e siano installati cuscini berlinesi.	
PARERE	
L'intervento suggerito è coerente con le azioni previste dal PUMS, poiché al paragrafo 4.3 è indicato "l'adozione di nuove Zone 30 volte a ridurre la velocità degli automobilisti, in particolare nei pressi delle scuole e nelle zone residenziali" per cui si prevede (paragrafo 7.4 tabella 5) un'estensione delle aree 30 pari al 40% dell'area cittadina entro il 2022. L'individuazione delle singole aree e la relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione, poiché la tipologia di intervento suggerita non è generalizzabile e necessita di una valutazione specifica del rispettivo contesto in cui il polo scolastico è localizzato.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ZONE 30
OSSERVAZIONE N.3	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Istituzione del limite di 30 km all'ora come standard in tutta la città. Il rispetto di questo limite è "incontrollabile". Non basta la semplice collocazione dei cartelli stradali. Per ridurre la velocità di percorrenza l'intervento più efficace è il restringimento della carreggiata stradale attraverso la realizzazione di percorsi ciclopedonali protetti. Per disincentivare il traffico occorre prevedere più sensi unici (eccetto bici). Fuori dal centro storico, si possono realizzare delle <i>chicane</i> per rallentare la velocità delle auto, installare piccole aree verdi e sedute davanti agli esercizi commerciali. Con poco spazio gli automobilisti rallentano.</p>	
PARERE	
<p>L'intervento suggerito è coerente con le azioni previste dal PUMS, poiché al paragrafo 4.3 è indicato "l'adozione di nuove Zone 30 volte a ridurre la velocità degli automobilisti, in particolare nei pressi delle scuole e nelle zone residenziali" per cui si prevede (paragrafo 7.4 tabella 5) un'estensione delle aree 30 pari al 40% dell'area cittadina entro il 2022.</p> <p>L'individuazione delle singole aree e la relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al Capitolo 4.3:</p> <p>- l'adozione di nuove Zone 30 volte a ridurre la velocità degli automobilisti, in particolare nei pressi delle scuole e nelle zone residenziali, <i>caratterizzate da adeguate caratteristiche realizzative. Tali zone devono essere segnalate da segnaletica verticale e orizzontale, ma anche con misure costrittive, laddove necessario, o interventi infrastrutturali a basso costo e impatto (chicane, schemi di circolazione, arredo urbano, etc.). ;</i></p>	

TEMA	ZONE 30
OSSERVAZIONE N.4	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Istituzione della Zona 30 in tutto il centro storico.	
PARERE	
Si considera l'osservazione accolta in quanto il centro storico è già istituito come Zona 30.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna	

TEMA	ZONE 30
OSSERVAZIONE N.5	PROPONENTE Exinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Entro il 2030 bisognerebbe estendere la Zona 30 a tutto il centro urbano. Inoltre non basta la segnaletica verticale, ma serve anche la segnaletica orizzontale, e interventi di traffic calming (gincane, restringimenti, golfi pedonali, attraversamenti rialzati, allargamento marciapiedi, sedute e panchine, vasi di fiori...).	
PARERE	
L'intervento suggerito è coerente con le azioni previste dal PUMS, poiché al paragrafo 4.3 è indicato "l'adozione di nuove Zone 30 volte a ridurre la velocità degli automobilisti, in particolare nei pressi delle scuole e nelle zone residenziali" per cui si prevede (paragrafo 7.4 tabella 5) un'estensione delle aree 30 pari al 40% dell'area cittadina entro il 2022. L'individuazione delle singole aree e la relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al Capitolo 4.3: - l'adozione di nuove Zone 30 volte a ridurre la velocità degli automobilisti, in particolare nei pressi delle scuole e nelle zone residenziali, <i>caratterizzate da adeguate caratteristiche realizzative. Tali zone devono essere segnalate da segnaletica verticale e orizzontale, ma anche con misure costrittive, laddove necessario, o interventi infrastrutturali a basso costo e impatto (chicane, schemi di circolazione, arredo urbano, etc.). ;</i>	

10 MOBILITA' CASA-SCUOLA

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Pedonalizzare la via di accesso agli asili nido e scuola materna in Via Laghi 693, così come prevede il PUMS nell'accezione di "isole pedonali e ciclabili" nelle aree di accesso alla scuola.	
PARERE	
L'intervento suggerito è coerente con le azioni previste dal PUMS, poiché come indicato al paragrafo 4.7 è prevista "la delimitazione di "Aree di rispetto" nei luoghi immediatamente adiacenti le scuole, da attivare specialmente nelle fasce orarie di ingresso e uscita dai plessi, attraverso provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della diffusione di iniziative quali Pedibus e Bicibus). L'individuazione delle singole aree e la relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione, poiché la tipologia di intervento suggerita non è generalizzabile e necessita di una valutazione specifica del rispettivo contesto in cui il polo scolastico è localizzato.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Scuole e aree di rispetto. Vengono descritte soluzioni progettuali per la viabilità delle aree nell'intorno delle sedi scolastiche.	
PARERE	
<p>I diversi interventi suggeriti risultano coerenti con le azioni previste dal PUMS, poiché come indicato al paragrafo 4.7 è prevista "la delimitazione di "Aree di rispetto" nei luoghi immediatamente adiacenti le scuole, da attivare specialmente nelle fasce orarie di ingresso e uscita dai plessi, attraverso provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della diffusione di iniziative quali Pedibus e Bicibus). L'individuazione delle singole aree e la relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione, poiché la tipologia di intervento suggerita non è generalizzabile e necessita di una valutazione specifica del rispettivo contesto in cui il polo scolastico è localizzato.</p> <p>Si specifica che le schede relative alle scuole costituenti l'Allegato B al piano non individuano soluzioni ma raccolgono le principali evidenze/segnalazioni/richieste e suggerimenti trasversalmente emersi nei diversi momenti di condivisione tra gli istituti scolastici e l'amministrazione anche attraverso il Tavolo dei MM scolastici.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.3	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Chiediamo di essere coinvolti e di poter collaborare nella progettazione, realizzazione, conduzione di progetti a scuola per la MOBILITA' sostenibile, [..] Chiediamo di essere coinvolti come Fiab/Consulta MOBILITA' Sostenibile sia nei tavoli di confronto con le scuole sia nei corsi di educazione stradale.	
PARERE	
Si accoglie la disponibilità di collaborazione per l'implementazione delle misure previste dal Piano in un'ottica di partecipazione permanente di stakeholders e associazioni coinvolte.	
MODIFICA AL PIANO	
[...]Modifica al Capitolo 4.3: per migliorare la sicurezza stradale lungo i tragitti pedonali e ciclabili casa/scuola e in prossimità degli edifici scolastici, per organizzare corsi uniformati di educazione stradale, per attivare misure per incentivare la mobilità attiva ciclo-pedonale, come il pedibus o il bicibus, <i>progetti educativi di mobilità sostenibile, anche attraverso la collaborazione delle associazioni del territorio che si occupano del tema.</i>	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.4	PROPONENTE IC Carchidio-Strocchi
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Percorso ciclabile lungo Corso Europa. Richiesta che la scelta di realizzare questo percorso ciclabile venga inserita nella scheda relativa ai plessi Carchidio-Strocchi come uno degli interventi proposti a seguito delle richieste della scuola, così da evidenziarne correttamente la funzionalità in rapporto alle esigenze dei percorsi casa-scuola.	
PARERE	
La scheda specifica relativa ai plessi "Carchidio-Strocchi" viene integrata con il contributo.	
MODIFICA AL PIANO	
Capitolo 4 - Allegato B – Istituto comprensivo Carchidio-Strocchi: Interventi proposti [..] <i>Realizzazione percorso ciclopedonale in Corso Europa.</i>	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.5	PROPONENTE IC Carchidio-Strocchi
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Ridurre i flussi veicolari attorno alle aree scolastiche. In particolare: 1 rendere pedonale Via Carchidio, almeno durante gli orari di ingresso e uscita, per risolvere anche l'attuale criticità in termini di sicurezza stradale; 2 ridurre i flussi lungo Via Forlivese nel tratto compreso tra l'incrocio con Via Fratelli Rosselli e la Porta delle Chiavi	
PARERE	
L'osservazione è in linea con l'azione del PUMS di riduzione dei flussi veicolari nei luoghi immediatamente adiacenti alle scuole, anche attraverso la delimitazione di "aree di rispetto". Il livello di dettaglio è di competenza della fase attuativa del piano. La scheda specifica relativa ai plessi "Carchidio-Strocchi" viene integrata con il contributo.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al Capitolo 4 - Allegato B - Istituto comprensivo Carchidio-Strocchi	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.6	PROPONENTE IC Carchidio-Strocchi
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Favorire la mobilità dolce, con forme quali piedibus, bicibus, carpooling, navette. In particolare:</p> <p>C.1 garantire la percorribilità dei percorsi interessati dal piedibus ora ostruiti da auto in sosta irregolare (specie lungo Corso Europa) e dalla presenza di alcune barriere architettoniche;</p> <p>C.2 creare percorsi ciclabili sicuri: da questo punto di vista la criticità maggiore è quella del percorso Ponte delle Grazie (cioè centro città) - Scuola Carchidio- Strocchi;</p> <p>C.3 mettere dei fittoni al bordo dei marciapiedi per evitare che le auto parcheggino sopra ai marciapiedi stessi sia in Via Carchidio, sia in Via Zauli-Naldi.</p>	
PARERE	
<p>L'osservazione è in linea con l'azione del PUMS di incentivazione dei percorsi casa-scuola a piedi e in bici.</p> <p>Il livello di dettaglio è di competenza della fase attuativa del piano.</p> <p>La scheda specifica relativa ai plessi "Carchidio-Strocchi" viene integrata con il contributo.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al Capitolo 4 - Allegato B - Istituto comprensivo Carchidio-Strocchi	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.7	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Scuola Europa: la creazione di una effettiva Strada scolastica da Via Dino Campana o ancor prima da via Giuliano da Maiano, in entrata uscita 15 minuti prima e 15 minuti dopo il suono della campanella. Non si tratta di una pedonalizzazione vera e propria, ma di una ZTL con accesso consentito ai soli mezzi di soccorso (diretti al vicino ospedale). Le auto potranno trovare parcheggio lungo via Dino Campana, via Giuliano da Maiano o via Vittorio Veneto (ricordiamo che si tratta di una scuola media, dove l'età degli alunni rende possibile l'uscita autonoma).</p>	
PARERE	
<p>L'intervento suggerito è coerente con le azioni previste dal PUMS, poiché come indicato al paragrafo 4.7 è prevista "la delimitazione di "Aree di rispetto" nei luoghi immediatamente adiacenti le scuole, da attivare specialmente nelle fasce orarie di ingresso e uscita dai plessi, attraverso provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della diffusione di iniziative quali Pedibus e Bicibus). L'individuazione delle singole aree e la relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione, poiché la tipologia di intervento suggerita non è generalizzabile e necessita di una valutazione specifica del rispettivo contesto in cui il polo scolastico è localizzato.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.8	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Don Milani: creare zona car free nel parcheggio davanti scuola Don Milani, pedonalizzando il parcheggio negli orari entrata/uscita (15 minuti prima del suono campanella e 15 minuti dopo).	
PARERE	
L'intervento suggerito è coerente con le azioni previste dal PUMS, poiché come indicato al paragrafo 4.7 è prevista "la delimitazione di "Aree di rispetto" nei luoghi immediatamente adiacenti le scuole, da attivare specialmente nelle fasce orarie di ingresso e uscita dai plessi, attraverso provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della diffusione di iniziative quali Pedibus e Bicibus). L'individuazione delle singole aree e la relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione, poiché la tipologia di intervento suggerita non è generalizzabile e necessita di una valutazione specifica del rispettivo contesto in cui il polo scolastico è localizzato.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.9	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Chiediamo immediatamente (a.a 2020-2021) la chiusura di via Bondiolo, come previsto dal Pums, in orari di entrata uscita della scuola S.Umiltà.	
PARERE	
L'intervento suggerito è coerente con le azioni previste dal PUMS, poiché come indicato al paragrafo 4.7 è prevista "la delimitazione di "Aree di rispetto" nei luoghi immediatamente adiacenti le scuole, da attivare specialmente nelle fasce orarie di ingresso e uscita dai plessi, attraverso provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della diffusione di iniziative quali Pedibus e Bicibus). L'individuazione delle singole aree e la relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione, poiché la tipologia di intervento suggerita non è generalizzabile e necessita di una valutazione specifica del rispettivo contesto in cui il polo scolastico è localizzato.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.10	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>S.Umiltà:Visto che con l'emergenza Covid le uscite di alcune classi avvengono anche sul retro, è necessaria la chiusura al transito e il divieto di sosta su tutta (o parte) di via Mura Gioco del Pallone. Inoltre dato che con le nuove norme anti covid l'uscita dell'infanzia è sulla via Muro Gioco del Pallone, chiediamo l'installazione di paletti per delimitare il marciapiede lungo la via del Carmine , pericolosissima per essere una strada da percorrere quotidianamente con bambini sotto i 6 anni.</p>	
PARERE	
<p>L'intervento suggerito è coerente con le azioni previste dal PUMS, poiché come indicato al paragrafo 4.7 è prevista "la delimitazione di "Aree di rispetto" nei luoghi immediatamente adiacenti le scuole, da attivare specialmente nelle fasce orarie di ingresso e uscita dai plessi, attraverso provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della diffusione di iniziative quali Pedibus e Bicibus). L'individuazione delle singole aree e la relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione, poiché la tipologia di intervento suggerita non è generalizzabile e necessita di una valutazione specifica del rispettivo contesto in cui il polo scolastico è localizzato.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.11	PROPONENTE Consiglio di Quartiere Centro-Sud
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Concorda con la richiesta dei genitori della scuola Gulli, (raccolta di firme ottobre 2020) che chiedono quindi di chiudere al traffico via Castellani e via santa Maria dell'Angelo negli orari di entrata/ uscita della scuola, (anche ai residenti).	
PARERE	
<p>L'intervento suggerito è coerente con le azioni previste dal PUMS, poiché come indicato al paragrafo 4.7 è prevista "la delimitazione di "Aree di rispetto" nei luoghi immediatamente adiacenti le scuole, da attivare specialmente nelle fasce orarie di ingresso e uscita dai plessi, attraverso provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della diffusione di iniziative quali Pedibus e Bicibus). L'individuazione delle singole aree e la relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione, poiché la tipologia di intervento suggerita non è generalizzabile e necessita di una valutazione specifica del rispettivo contesto in cui il polo scolastico è localizzato.</p> <p>Le vie indicate rientrano comunque nel perimetro dell'area di estensione della ZTL individuata dal Piano.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.12	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Percorsi casa-scuola sicuri e città a misura di bambino: incentivare piedibus, bike to school, pulmino per il forese e creare isole ciclopedonali o ZTL intorno scuole almeno negli orari entrata-uscita. Rastrelliere in numero adeguato davanti a tutte le scuole, in particolar modo davanti licei e scuole superiori.</p>	
PARERE	
<p>L'intervento suggerito è coerente con le azioni previste dal PUMS, poiché come indicato al paragrafo 4.7 è prevista "la delimitazione di "Aree di rispetto" nei luoghi immediatamente adiacenti le scuole, da attivare specialmente nelle fasce orarie di ingresso e uscita dai plessi, attraverso provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della diffusione di iniziative quali Pedibus e Bicibus). L'individuazione delle singole aree e la relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione, poiché la tipologia di intervento suggerita non è generalizzabile e necessita di una valutazione specifica del rispettivo contesto in cui il polo scolastico è localizzato. La progressiva diffusione di rastrelliere , soprattutto in centro storico e presso scuole, uffici, aree ad elevata intensità di posti di lavoro e poli commerciali è prevista nel PUMS.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.13	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	PARZIALMENTE ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Progetti educativi e di comunicazione nelle scuole che permettano il monitoraggio dei bimbi in bici, a piedi, coi mezzi pubblici. [...] Monitorare e premiare (anche solo simbolicamente) i bambini che vanno a scuola in bici, a piedi o con i mezzi pubblici. Replicare l'esperienza decennale del comune di Pesaro col progetto "A scuola ci andiamo da soli", per rendere sicuri i percorsi casa-scuola e incentivare i bambini ad andare a scuola da soli: si tratta di una scelta che avrebbe un'importante ricaduta di tipo educativo sui ragazzi perché tornerebbe a stimolarne l'autonomia e quindi l'autostima. Invitare le scuole ad aderire al progetto Scarpe blu, dell'associazione Moving School 21, oppure (laboratori di educazione ambientale per la progettazione partecipata di percorsi, inseriti nel POF; scelta e mappa dei percorsi; adeguamento strutturale dei percorsi).</p>	
PARERE	
<p>Si ritiene il contenuto parzialmente accolto poiché coerente con gli obiettivi del piano. Per la progettazione delle specifiche iniziative di educazione/comunicazione si rimanda ai tavoli operativi.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al capitolo 4.3: [...]per migliorare la sicurezza stradale lungo i tragitti pedonali e ciclabili casa/scuola e in prossimità degli edifici scolastici, per organizzare corsi uniformati di educazione stradale, per attivare misure per incentivare la mobilità attiva ciclo-pedonale, come il pedibus o il bicibus, <i>progetti educativi di mobilità sostenibile, anche attraverso la collaborazione delle associazioni del territorio che si occupano del tema.</i></p>	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.14	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Mancanza di un percorso sicuro casa-scuola che colleghi Via Vittorio Veneto a Via Corbari. Occorre mettere rallentamenti in via Portisano, zona 30 e predisporre una ciclopedonale allargando il marciapiede.	
PARERE	
L'intervento si ritiene parzialmente accolto in quanto il collegamento ciclopedonale indicato è già inserito nella rete di progetto del PUMS.. La relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.15	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Corso Europa: si tratta di una via frequentata da molti bambini nei percorsi casa-scuola, poiché collega il centro città alla scuola Carchidio-Strocchi (come detto l'I.C. più grande di Faenza), ma non c'è pista né corsia ciclabile. Le bici vanno sulla strada (ristretta a causa delle auto che parcheggiano su entrambi i lati, infrangendo il divieto sul lato sud) oppure sui marciapiedi. La sosta selvaggia sul marciapiede del lato sud spesso ostacola anche il piedibus, con i bambini costretti ad andare in mezzo alla strada per poter proseguire il loro cammino (!).</p> <p>Occorre progettare una pista ciclabile sicura che colleghi Corso Saffi a Via Carchidio, passando per il ponte delle Grazie, introducendo di conseguenza un senso unico diretto verso il centro di Faenza su tutto il percorso (Corso Saffi compreso)</p>	
PARERE	
<p>L'intervento si ritiene parzialmente accolto in quanto il collegamento ciclopedonale indicato è già inserito nella rete di progetto del PUMS..</p> <p>La relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.16	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Via Carchidio: il percorso ciclabile sull'asse Corso Saffi-Ponte delle Grazie-Corso Europa si dovrà concludere con l'ultimo tratto di pista ciclabile da realizzare su Via Carchidio, lato ovest, dove da ormai 2 anni sono presenti jersey posti con lo scopo di contenere temporaneamente la sosta selvaggia sul marciapiede.	
PARERE	
L'intervento si ritiene parzialmente accolto in quanto il collegamento ciclopedonale indicato è già inserito nella rete di progetto del PUMS. La relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.17	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Via Argine Lamone Levante: la pista che collega il ponte delle Grazie al Ponte di Via Fratelli Rosselli è ben riuscita perché lontana dalle strade destinate alle auto: nel suo tratto iniziale posto a sud , tuttavia, è bruscamente interrotta dalla presenza di alcuni posti auto. Fa parte del percorso Anello dei 4 fiumi e va quindi messo in sicurezza. Occorre togliere i posti auto per continuare la ciclabile fino al Ponte delle Grazie. Si propone, poi, di proseguire il percorso ciclabile, sempre sull'argine, anche a sud del ponte, così da poter raggiungere in sicurezza la Palestra Lucchesi, molto frequentata dai ragazzi, e la zona residenziale adiacente: collegando questo nuovo percorso a quello da realizzare sull'asse Corso Europa-Corso Saffi la zona sud del Borgo sarà finalmente raggiungibile in sicurezza da tutto il resto della città.</p>	
PARERE	
<p>L'intervento si ritiene parzialmente accolto in quanto il collegamento ciclopedonale indicato è già inserito nella rete di progetto del PUMS.. La relativa infrastrutturazione e la scelta del tracciato ottimale è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.18	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Aree pedonali o ZTL intorno ogni scuola di ogni ordine e grado, almeno negli orari entrata uscita.	
PARERE	
<p>L'intervento suggerito è coerente con le azioni previste dal PUMS, poiché come indicato al paragrafo 4.7 è prevista "la delimitazione di "Aree di rispetto" nei luoghi immediatamente adiacenti le scuole, da attivare specialmente nelle fasce orarie di ingresso e uscita dai plessi, attraverso provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della diffusione di iniziative quali Pedibus e Bicibus).</p> <p>L'individuazione delle singole aree e la relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione, poiché la tipologia di intervento suggerita non è generalizzabile e necessita di una valutazione specifica del rispettivo contesto in cui il polo scolastico è localizzato.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.19	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Estendere il Bike to school e il pedibus (anche per il ritorno) ad ogni scuola primaria.	
PARERE	
<p>L'osservazione si ritiene accolta in quanto il PUMS promuove l'elaborazione di progetti di "Percorsi sicuri casa-scuola" (quali Pedibus e Bicibus), con l'obiettivo di incoraggiare gli spostamenti casa-scuola a piedi e in bici, migliorando al contempo la sicurezza stradale di ciclisti e pedoni nelle aree di accesso alle scuole.</p> <p>Il Pedibus è un'iniziativa già molto diffusa a Faenza, poiché sono attive 9 linee in 5 scuole primarie.</p> <p>Il PUMS definisce quale obiettivo di breve periodo (2022) l'attivazione del Pedibus in tutte le scuole primarie pubbliche del territorio comunale.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.20	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Scuola Panda: la sperimentazione della ZTL negli orari di entrata-uscita in via Donatini va assolutamente riconfermata e resa duratura con segnaletica anche verticale. Grazie alla ZTL la strada è ora decongestionata, i pedoni e i ciclisti possono passare senza rischi. Occorre quindi mantenere una sbarra orizzontale, affidando la vigilanza ai volontari.	
PARERE	
L'attivazione di provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della mobilità ciclopedonale sono previste nelle azioni del PUMS. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.21	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Via Corbari e via Bandini una zona 30, restringere la carreggiata di via Corbari con una ciclopedonale e istituendo un senso unico (eccetto bici) nei pressi della scuola.	
PARERE	
L'intervento si ritiene parzialmente accolto in quanto il collegamento ciclopedonale indicato è già inserito nella rete di progetto del PUMS. La relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.22	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Scuola Don Milani: il parcheggio davanti alla scuola primaria Don Milani è stato costruito con una strana logica: chi si immette dentro al parcheggio deve per forza passare davanti al portone d'ingresso, per poi uscire. In molti parcheggiano sul marciapiede, fin sulla rotonda. C'è quindi una promiscuità pericolosa tra auto, bici, pedoni, oltre che inquinamento dell'aria. Come primo urgente obiettivo il Comune dovrebbe impedire il parcheggio selvaggio con più controlli, oltre a mettere fittoni o cordoli a protezione dei marciapiedi (magari con un progetto che coinvolga anche la scuola, questi fittoni o cordoli potrebbero essere dipinti e colorati dai bambini). I marciapiedi andrebbero ampliati (alcuni sono già abbastanza ampi) per renderli ciclopedonali. Occorre anche incentivare l'offerta piedibus, istituendola anche in uscita. In seconda battuta occorre riprogettare il parcheggio impedendo il passaggio delle auto davanti al portone, ampliando zona pedonale e zona verde.</p> <p>Si potrebbe limitare l'accesso al parcheggio negli orari di entrata-uscita, permettendo il passaggio solo ai disabili, personale scolastico in servizio, persone che fanno car pooling... Occorre inoltre tracciare una corsia ciclabile nell'ampio marciapiede pedonale che collega il Panda alla Don Milani, sotto i palazzi, a fianco del portici: attualmente è solo pedonale, ma ci passano tante bici e c'è tutto lo spazio per creare una corsia ciclopedonale.</p>	
PARERE	
<p>L'attivazione di provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della mobilità ciclopedonale sono previste nelle azioni del PUMS.</p> <p>Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.23	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Scuola Europa: le auto dei genitori parcheggiano sulla ciclabile e sui marciapiedi di via Insorti, occupando il lato destro e sinistro della carreggiata, rendendo impraticabile il passaggio a bici e pedoni che sono costretti a camminare per strada. Occorre mettere jersey temporanei e poi in via definitiva un cordolo a protezione della ciclabile; e a medio termine chiudere il transito in via Insorti negli orari di entrata-uscita scuola da via Dino Campana a Viale Stradone.</p>	
PARERE	
<p>L'attivazione di provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della mobilità ciclopedonale sono previste nelle azioni del PUMS. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.24	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Scuola Il Giardino dei Sogni: la traversa a senso unico di via Laghi, n.71, è via di accesso alla scuola materna e all'asilo nido. E' a doppio senso, pericolosa, stretta e intasata dalle auto. I genitori e i bimbi a piedi o in bici non sanno dove passare in quanto non ci sono corsie ciclabili né in larga parte marciapiedi. Occorre prevedere una ZTL o zona pedonale. In alternativa, occorre creare una corsia ciclopedonale e fittoni a difesa dei marciapiedi.</p>	
PARERE	
<p>L'attivazione di provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della mobilità ciclopedonale sono previste nelle azioni del PUMS. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.25	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Scuola Primaria e Media Carchidio-Strocchi: su Via Silvio Pellico perpendicolare a Via Carchidio, c'è l'accesso alle Scuole Elementari e Medie. La via è molto frequentata soprattutto durante il periodo di apertura scolastica e impraticabile per le biciclette nei momenti di entrata e uscita. Il parcheggio si effettua su entrambi i lati con poca regolamentazione, nei momenti di entrata-uscita, anche davanti ai cancelli o alle vie d'accesso alle case. Occorre progettare una pista ciclabile sicura che colleghi Corso Saffi a Via Carchidio, fino a Silvio Pellico, passando per il ponte delle Grazie, introducendo di conseguenza un senso unico diretto verso il centro di Faenza su tutto il percorso (Corso Saffi compreso). Via Carchidio va inoltre chiusa al traffico auto negli orari di entrata uscita della scuola, per evitare smog e inquinamento davanti le scuole.</p>	
PARERE	
<p>L'attivazione di provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della mobilità ciclopedonale sono previste nelle azioni del PUMS. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.26	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Scuola Tolosano: La scuola primaria Tolosano è all'incrocio tra via Tolosano, via Zambrini e via Martiri Ungheresi. I bambini all'uscita incontrano nuvole di smog, in quanto Via Zambrini è assediata dalle auto, che posteggiano anche in doppia fila. Si dovrebbe chiudere al traffico via Zambrini con sbarra nei momenti di entrata-uscita scuola e allungare i tempi del semaforo rosso su via Tolosano, per permettere ai bambini di attraversare con sicurezza, creando un "quadrato" di rispetto nei momenti entrata-uscita.</p>	
PARERE	
<p>L'attivazione di provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della mobilità ciclopedonale sono previste nelle azioni del PUMS. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.27	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
La scuola "media" Cova Lanzoni, su piazza Martiri Ungheresi: i marciapiedi sono strettissimi, rastrelliere e piste ciclabili inesistenti. I ragazzi in bici o a piedi si buttano tra le auto, che posteggiano anche in doppia fila. Occorre togliere dei posti auto, ripensare la piazza per creare veri marciapiedi, piste ciclabile e rastrelliere. Occorre inoltre creare isole pedonali o ZTL nei momenti di entrata-uscita scuola.	
PARERE	
L'attivazione di provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della mobilità ciclopedonale sono previste nelle azioni del PUMS. Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.28	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Scuola San rocco difficilmente raggiungibile in bici, così come tutti i servizi più comuni della zona (scuola, farmacia, chiesa, campo sportivo). Anche in questo caso occorre realizzare corsie ciclabili sicure, creando ZTL negli orari entrata-uscita da scuola.	
PARERE	
L'intervento suggerito è coerente con le azioni previste dal PUMS, poiché come indicato al paragrafo 4.7 è prevista "la delimitazione di "Aree di rispetto" nei luoghi immediatamente adiacenti le scuole, da attivare specialmente nelle fasce orarie di ingresso e uscita dai plessi, attraverso provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della diffusione di iniziative quali Pedibus e Bicibus). La relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione, poiché la tipologia di intervento suggerita necessita di una valutazione specifica del rispettivo contesto in cui il polo scolastico è localizzato.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	MOBILITA' CASA-SCUOLA
OSSERVAZIONE N.29	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
SCUOLA e AREE DI RISPETTO (STRADE E PIAZZALI SCOLASTICI): Chiediamo un'ordinanza che preveda aree pedonali (strade scolastiche) davanti a tutte le scuole nei momenti di entrata uscita.	
PARERE	
L'intervento suggerito è coerente con le azioni previste dal PUMS, poiché come indicato al paragrafo 4.7 è prevista "la delimitazione di "Aree di rispetto" nei luoghi immediatamente adiacenti le scuole, da attivare specialmente nelle fasce orarie di ingresso e uscita dai plessi, attraverso provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della diffusione di iniziative quali Pedibus e Bicibus). L'individuazione delle singole aree e la relativa infrastrutturazione è demandata alle successive fasi di progettazione e attuazione, poiché la tipologia di intervento suggerita non è generalizzabile e necessita di una valutazione specifica del rispettivo contesto in cui il polo scolastico è localizzato.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

11 SOSTA

TEMA	SOSTA
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Chiediamo che sia esplicita e immediata ed effettiva (2021) l'eliminazione dei parcheggi centrali che deturpano alcuni degli scorci più belli della nostra città (Piazza XI febbraio, Piazza San Francesco, Piazza Sant'Agostino, piazzetta Giacomo Della Penna) che andranno riqualificati con allestimenti di urbanismo tattico e verde urbano e infrastrutture verdi e blu per la mitigazione degli effetti del riscaldamento globale (come prevede il PAESC).</p> <p>Secondo il Piano Strategico del Centro Storico (PSCS) del 2008 inoltre, dovrebbero essere liberate dalle auto: Piazza San Francesco, piazza S'Agostino, ma anche Piazza Martiri della Libertà.</p>	
PARERE	
<p>La rimodulazione del perimetro della ZTL prevista nel PUMS determinerà una conseguente necessità di modifica dell'assetto del Piano della Sosta per quanto riguarda l'offerta di posti auto e le relative tariffe.</p> <p>La puntuale individuazione delle aree in cui eliminare/estendere la sosta è demandata alla fase di modifica del Piano Sosta che terrà conto degli indirizzi specificati dal PUMS.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SOSTA
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>"...Prevedendo ad esempio la possibilità di considerare la ricevuta di pagamento del parcheggio quale titolo di viaggio valido per il mezzo pubblico o viceversa." Chiediamo di non agevolare chi si sposta in auto, rispetto a chi si sposta in treno,rendendo gratuito il TPL anche per chi ha un biglietto del treno (integrazione tariffaria).</p>	
PARERE	
<p>Faenza già rientra nell'integrazione tariffaria della Regione "Mi Muovo" che a partire dal 2018 offre agevolazioni sull'acquisto dei titoli del trasporto urbano agli abbonati del servizio ferroviario il cui tragitto è inferiore ai 10 km ferroviari e con partenza e/o arrivo nella stazione principale delle dieci città capoluogo oltre a Imola, Faenza e Carpi. Inoltre l'integrazione "Mi muovo anche in città" consente di viaggiare senza pagare il biglietto anche sugli autobus delle nove città capoluogo più Carpi, Imola e Faenza a chi fa un abbonamento annuale o mensile al servizio ferroviario regionale. La completa tariffazione integrata, a "biglietto unico", per il trasporto pubblico locale e regionale, basato sulla suddivisione in zone tariffarie del territorio dell'Emilia-Romagna e su un sistema tecnologico di gestione, dipende dai tempi di completamento del progetto Stimer regionale.</p> <p>La realizzazione di parcheggi di interscambio è una misura di supporto alle politiche di progressiva limitazione dell'accessibilità automobilistica alla città, pertanto prevedere meccanismi di incentivazione, almeno in una prima fase, risulta quindi indispensabile a valutare i mezzi pubblici come valida ed efficace alternativa all'automobile per raggiungere il centro.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SOSTA
OSSERVAZIONE N.3	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Chiediamo un obiettivo preciso, misurabile, e monitorabile, di riduzione posti auto (e non rimodulazione) entro il 2025. Almeno il 50-70% dei posti auto lungo le strade nel centro storico vanno eliminati, per poi procedere ad un'ulteriore riduzione entro il 2030.</p>	
PARERE	
<p>La rimodulazione del perimetro della ZTL prevista nel PUMS determinerà una conseguente necessità di modifica dell'assetto del Piano della Sosta per quanto riguarda l'offerta di posti auto e le relative tariffe. Si accoglie in parte l'osservazione, meglio specificando gli indirizzi per la modifica del Piano Sosta vigente.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica la Capitolo 4 1D): <i>In particolare sarà necessario:</i></p> <ul style="list-style-type: none">-progressiva eliminazione della sosta veicolare nelle aree di pregio e a forte prevalenza pedonale;-individuazione di nuove aree di sosta a pagamento, in modo flessibile e modificabile nel tempo;-introduzione/revisione delle regole e delle tariffe della sosta per favorire un uso più efficiente dello spazio, in particolare delle aree centrali di pregio. <p><i>Per compensare gli spazi sottratti all'auto privata a favore dello sviluppo dei progetti di mobilità sostenibile (potenziamento del trasporto pubblico, delle piste ciclabili, delle pedonalizzazioni) e al contempo premiare i cittadini "virtuosi" potranno essere previsti incentivi all'utilizzo dei mezzi a basso impatto ambientale e prediligono la sosta nei parcheggi alla sosta su strada.</i></p> <p><i>Inoltre a parziale tutela della sosta residenziale verranno indirizzati gli city-users prioritariamente verso parcheggi di interscambio.</i></p>	

TEMA	SOSTA
OSSERVAZIONE N.4	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Vanno progressivamente eliminati i parcheggi in centro storico: quello di Piazza Martiri della Liberta (Piazza delle Erbe), quello davanti al Rione Giallo, (tra via Ceonia e via Bondiolo), il parcheggio del DLF su Via Cavour, e il parcheggio dei Salesiani entro il 2030.	
PARERE	
La rimodulazione del perimetro della ZTL prevista nel PUMS determinerà una conseguente necessità di modifica dell'assetto del Piano della Sosta per quanto riguarda l'offerta di posti auto e le relative tariffe. La puntuale individuazione delle aree in cui eliminare/estendere la sosta è demandata alla fase di modifica del Piano Sosta che terrà conto degli indirizzi specificati dal PUMS. Andrà comunque mantenuta un'accessibilità globale al centro storico, attraverso modifiche che privilegeranno il mantenimento dei parcheggi invece della sosta su strada.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SOSTA
OSSERVAZIONE N.5	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
A nostro avviso vanno aumentate (del doppio e poi del triplo) le tariffe per soste in centro eccetto che per i residenti, questo per scoraggiare la sosta in centro. Non deve piu essere data la possibilita di parcheggiare gratis in centro e vanno evitate in ogni modo le promozioni (parcheggi gratis e compri nei negozi) .	
PARERE	
La rimodulazione del perimetro della ZTL prevista nel PUMS determinerà una conseguente necessità di modifica dell’assetto del Piano della Sosta per quanto riguarda l’offerta di posti auto e le relative tariffe. La puntuale individuazione delle aree in cui eliminare/estendere la sosta e l’articolazione tariffaria è demandata alla fase di modifica del Piano Sosta che terrà conto degli indirizzi specificati dal PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SOSTA
OSSERVAZIONE N.6	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Eventuale potenziamento dei parcheggi periferici, con posti auto seminterrati, senza ulteriore consumo di suolo, ampliando la capacità delle aree di: piazzale Pancrazi, via Renaccio, ex centro commerciale Filanda (tra via Cavalcavia e via Ravegnana)	
PARERE	
Obiettivo del PUMS è il riequilibrio dello spazio stradale a favore della mobilità attiva e di progressivo allontanamento dei veicoli in sosta dal centro storico, prediligendo la sosta in parcheggio a quella su strada. Nei parcheggi indicati, candidati all'attivazione di politiche di park and ride, in caso di criticità potranno essere valutate soluzioni di sopraelevazione/interramento.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al Capitolo 4 -1D): <i>Nel caso questi parcheggi presentino criticità a causa di traffico privato indotto potranno essere valutate soluzioni volte a potenziarne la capacità (sopraelevazione/interramento) o potranno essere individuate ulteriori aree da adibire a parcheggio di interscambio localizzate ai confini del centro urbano lungo la rete del TPL.</i>	

TEMA	SOSTA
OSSERVAZIONE N.7	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>NON PREVISIONE DI PARCHEGGI Il piano non prevede nuovi parcheggi e ritiene che la dotazione attuale di posti auto per il parcheggio sia adeguata. Non si ritiene giusta tale previsione. [...] Nella normalità dei casi il parcheggio dell'auto deve essere un'azione facile e certa, con completa eliminazione delle percorrenze di pura ricerca di posto vuoto. Con questo criterio la dotazione attuale va giudicata del tutto insufficiente. Per cui la non previsione di nuovi parcheggi deve essere completamente modificata. A tale proposito si rileva che occorre anche tenere conto che la popolazione residente di immigrazione straniera sarà un fattore di crescita, mentre i dati forniti dal piano non consentono una valutazione appropriata della stima della previsione di non modifica dell'indice di motorizzazione, ma solo di riduzione della sua mobilità. Tuttavia, si ritiene di poter affermare che esso aumenterà.</p> <p>[...] Tuttavia, ciò che è inaccettabile è il non prevedere alcun parcheggio anche solo come conseguenza dell'obiettivo di eliminare i parcheggi per la predisposizione delle piste ciclabili. PROPOSTA prevedere almeno parcheggi per 600 posti auto fuori dalla sede stradale al servizio del centro storico. In via immediata e non alternativa si propone di accordarsi con la proprietà del parcheggio ex Conad di via Ravegnana per l'utilizzo dell' area parcheggio dismessa con adeguato servizio di vigilanza.</p>	
PARERE	
<p>La richiesta di aumento dell'offerta di sosta non è coerente con gli obiettivi del PUMS di riequilibrio dello spazio stradale a favore della mobilità attiva e di progressivo allontanamento dei veicoli in sosta dal centro storico.</p> <p>Tuttavia nei parcheggi candidati all'attivazione di politiche di park and ride, in caso di criticità potranno essere valutate soluzioni di sopraelevazione/interramento.</p> <p>Potranno essere valutate nuove realizzazioni nei casi in cui la progettazione diventi occasione di rigenerazione urbana e riqualificazione dello spazio pubblico, senza generare ulteriore attrazione di traffico veicolare e in un'ottica di gestione coordinata della sosta su strada.</p> <p>Il progetto di complessiva rifunzionalizzazione dell'area ex-"stazione delle corriere" che comprenderà anche il riutilizzo della sede della Caserma dei Vigili del Fuoco, oggetto di un Accordo tra AC e Ministero dell'Interno per la ricollocazione in luogo più funzionale, prevederà la realizzazione di un parcheggio a servizio del centro storico.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al capitolo 4- 1D):</p> <p>L'utilizzo dell'auto risulta ancora molto diffuso, anche sulle brevissime distanze, pertanto risulta rilevante la pianificazione di un adeguato sistema di parcheggi di interscambio e sosta su strada, <i>con l'obiettivo di riequilibrio dello spazio stradale a favore della mobilità attiva e di progressivo allontanamento dei veicoli in sosta dal centro storico.</i></p> <p><i>Nuove realizzazioni di parcheggi a servizio del centro storico potranno essere valutate nei progetti di rigenerazione urbana e riqualificazione dello spazio pubblico - ovvero un sistema articolato di trasformazioni sia urbanistiche che edilizie che interes-</i></p>	

sano principalmente aree dismesse o da rifunzionalizzare - senza generare ulteriore attrazione di traffico veicolare e in un'ottica di gestione coordinata della sosta su strada.

Per compensare gli spazi sottratti all'auto privata a favore dello sviluppo dei progetti di mobilità sostenibile (potenziamento del trasporto pubblico, delle piste ciclabili, delle pedonalizzazioni) e al contempo premiare i cittadini "virtuosi" potranno essere previsti incentivi ai residenti che scelgono mezzi a basso impatto ambientale e prediligono la sosta nei parcheggi alla sosta su strada.

Inoltre, a parziale tutela della sosta residenziale verranno indirizzati gli city-users prioritariamente verso parcheggi di interscambio.

[..]

Nel caso questi parcheggi presentino criticità a causa di traffico privato indotto potranno essere valutate soluzioni volte a potenziarne la capacità (sopraelevazione/interramento) o potranno essere individuate ulteriori aree da adibire a parcheggio di interscambio localizzate ai confini del centro urbano lungo la rete del TPL.

Al fine di favorire l'uso dei parcheggi come luogo di scambio modale, si evidenzia la necessità di integrare la tariffazione di questi ultimi con la rete dei servizi TPL, prevedendo ad esempio la possibilità di considerare la ricevuta di pagamento del parcheggio quale titolo di viaggio valido per il mezzo pubblico o viceversa.

La riqualificazione dell'area ex-caserma dei VVFF

Nel complesso di interventi che compongono la strategia di rigenerazione urbana incentrata sull'area della stazione ferroviaria si inserisce il progetto di rigenerazione dell'area ex-"stazione delle corriere" situata in Viale IV Novembre.

Il progetto di complessiva rifunzionalizzazione dell'area che comprenderà anche il riutilizzo della sede della Caserma dei Vigili del Fuoco, oggetto di un Accordo tra AC e Ministero dell'Interno per la ricollocazione in luogo più funzionale, prevederà la realizzazione di un parcheggio a servizio del centro storico.

TEMA	SOSTA
OSSERVAZIONE N.8	PROPONENTE Quartiere Borgo
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
ZTL: Parcheggio lato ponte inserire il disco orario per favorire il ricambio a patto che si controlli. Con la ztl può diventare un punto critico in termini di traffico; proponiamo un gruppo di monitoraggio formato dal Comune e dal Quartiere per analizzare la situazione.	
PARERE	
<p>Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di attuazione.</p> <p>Come previsto dal piano di monitoraggio la partecipazione accompagnerà la fase di implementazione del PUMS e di valutazione delle misure, concentrando l'attenzione sulla capacità del processo di promuovere l'accettazione delle misure, mitigare gli eventuali effetti negativi che possono accompagnare l'attuazione delle stesse ed individuare eventuali azioni correttive in caso di mancato conseguimento degli obiettivi prefissati.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SOSTA
OSSERVAZIONE N.9	PROPONENTE Quartiere Borgo
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Area Via Riccione/via Saviotti: Si propone sui lati del campo sportivo di fare un terrapieno sul lato davanti all'asilo e su quello in via Saviotti al fine di creare parcheggi (anche a lisca di pesce) per rendere più agevole il trasporto dei bambini. Il passaggio pedonale si collocherà tra il posto auto e la rete del campo sportivo con l'aggiunta magari di panchine per la fruizione degli eventi. Di tale scelta beneficeranno: i genitori dell'Asilo, la parrocchia in quanto per celebrazioni importanti si creano doppie file in Piazza Bologna, la società sportiva per le partite che avrà uno spazio per fruibile sicuro oltre che spazio per le auto ed infine anche il centro sociale che sta per inaugurare la nuova struttura con un sensibile incremento degli eventi.</p>	
PARERE	
<p>Il PUMS è un piano strategico di lungo periodo, pertanto non entra nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Nessuna.</p>	

TEMA	SOSTA
OSSERVAZIONE N.10	PROPONENTE Associazione Fronte Comune
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Nel documento di Piano del PUMS, al capitolo 7.4 sono riportate le azioni previste dallo scenario di Piano al 2030.</p> <p>In particolare, nella tabella 5, tra le aree di intervento "Tariffazione" è previsto un ampliamento della zona Sosta a Pagamento, nella quale si vorrebbe includere anche il parcheggio dell'ospedale.</p> <p>Tale misura potrebbe eventualmente essere disincentivante dal punto di vista dell'utilizzo dell'automobile.</p> <p>Tuttavia si ritiene che tale soluzione potrebbe colpire a livello economico alcune fasce più svantaggiate degli utilizzatori dell'ospedale che sarebbero probabilmente anche quelle che trarrebbero il maggior vantaggio dall'utilizzo dell'automobile.</p> <p>[..]Si ritiene quindi opportuno suggerire l'introduzione dei criteri di differenziazione nell'utilizzo del parcheggio in funzione della reale necessità di utilizzo dei servizi resi presso la struttura ospedaliera. [..]Si potrebbe rendere gratuito il parcheggio per chi necessita di recarsi all'ospedale per visite o controlli, o eventualmente per il pronto soccorso, in una certa fascia oraria, ad esempio da mezz'ora prima della visita a due ore dopo mediante collegamento del sistema informatico dell'ospedale con il sistema di tariffazione dei parcheggi.</p> <p>In questo modo potrebbe essere evitato o comunque scoraggiato l'utilizzo del parcheggio dell'ospedale per altri scopi senza penalizzare gli utenti della struttura.</p>	
PARERE	
<p>A seguito dell'ampliamento della ZTL sarà necessaria una modifica dell'assetto del Piano della Sosta che prevederà l'introduzione/revisione delle regole e delle tariffe della sosta per favorire un uso più efficiente dello spazio, in particolare dei punti di interesse della città.</p> <p>La puntuale definizione delle disposizioni è demandata alla revisione del Piano Sosta, che terrà conto degli indirizzi definiti dal PUMS.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SOSTA
OSSERVAZIONE N.11	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Chiediamo che sia esplicita e immediata ed effettiva (2021) l'eliminazione dei parcheggi centrali che deturpano alcuni degli scorci più belli della nostra città (Piazza XI febbraio, Piazza San Francesco, Piazza Sant'Agostino, piazzetta Giacomo Della Penna) che andranno riqualificati con allestimenti di urbanismo tattico e verde urbano e infrastrutture verdi e blu per la mitigazione degli effetti del riscaldamento globale (come prevede il PAESC).</p>	
PARERE	
<p>La rimodulazione del perimetro della ZTL prevista nel PUMS determinerà una conseguente necessità di modifica dell'assetto del Piano della Sosta per quanto riguarda l'offerta di posti auto e le relative tariffe.</p> <p>La puntuale individuazione delle aree in cui eliminare/estendere la sosta è demandata alla fase di modifica de Piano Sosta che terrà conto degli indirizzi specificati dal PUMS.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SOSTA
OSSERVAZIONE N.12	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
A nostro avviso vanno aumentate (del doppio e poi del triplo) le tariffe per soste in centro eccetto che per i residenti, questo per scoraggiare la sosta in centro. Non deve più essere data la possibilità di parcheggiare gratis in centro e vanno evitate in ogni modo le promozioni (parcheggi gratis e compri nei negozi). Inoltre vanno amplificati i controlli per divieto di sosta.	
PARERE	
A seguito dell'ampliamento della ZTL sarà necessaria una modifica dell'assetto del Piano della Sosta che prevederà l'introduzione/revisione delle regole e delle tariffe della sosta per favorire un uso più efficiente dello spazio, in particolare delle aree centrali di pregio. La puntuale definizione delle disposizioni è demandata alla revisione del Piano Sosta, che terrà conto degli indirizzi definiti dal PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SOSTA
OSSERVAZIONE N.13	PROPONENTE Confcommercio – ASCOM - Confesercenti
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Lamentiamo la mancanza di proposte per la realizzazione di nuovi stalli per la sosta. [...] Anzi in alcuni casi si ipotizza di togliere ulteriori stalli a beneficio di interventi volti all'introduzione di isole pedonali e messa in sicurezza di alcune zone del centro. Riteniamo impensabile che un piano di tale portata e con validità 2020/2030 non destini dei 40 milioni di investimenti preventivati, qualche milione di euro alla realizzazione di nuovi parcheggi. [...] proposte di elevazione o interrimento di Piazza Fratti, Piazza Ricci, Parcheggio ospedale, Parcheggio Faenza 1 [...]</p>	
PARERE	
<p>La richiesta di aumento dell'offerta di sosta non è coerente con gli obiettivi del PUMS di riequilibrio dello spazio stradale a favore della mobilità attiva e di progressivo allontanamento dei veicoli in sosta dal centro storico.</p> <p>Potranno essere valutate nuove realizzazioni nei casi in cui la progettazione diventi occasione di rigenerazione urbana e riqualificazione dello spazio pubblico, senza generare ulteriore attrazione di traffico veicolare e in un'ottica di gestione coordinata della sosta su strada.</p> <p>Tuttavia nei parcheggi candidati all'attivazione di politiche di park and ride, in caso di criticità potranno essere valutate soluzioni di sopraelevazione/interramento.</p> <p>Potranno essere valutate nuove realizzazioni nei casi in cui la progettazione diventi occasione di rigenerazione urbana e riqualificazione dello spazio pubblico, senza generare ulteriore attrazione di traffico veicolare e in un'ottica di gestione coordinata della sosta su strada.</p> <p>Il progetto di complessiva rifunzionalizzazione dell'area ex-“stazione delle corriere” che comprenderà anche il riutilizzo della sede della Caserma dei Vigili del Fuoco, oggetto di un Accordo tra AC e Ministero dell'Interno per la ricollocazione in luogo più funzionale, prevederà la realizzazione di un parcheggio a servizio del centro storico.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al capitolo 4 - 1D):</p> <p>L'utilizzo dell'auto risulta ancora molto diffuso, anche sulle brevissime distanze, pertanto risulta rilevante la pianificazione di un adeguato sistema di parcheggi di interscambio e sosta su strada, <i>con l'obiettivo di riequilibrio dello spazio stradale a favore della mobilità attiva e di progressivo allontanamento dei veicoli in sosta dal centro storico.</i></p> <p><i>Nuove realizzazioni di parcheggi a servizio del centro storico potranno essere valutate nei progetti di rigenerazione urbana e riqualificazione dello spazio pubblico - ovvero un sistema articolato di trasformazioni sia urbanistiche che edilizie che interessano principalmente aree dismesse o da rifunzionalizzare - senza generare ulteriore attrazione di traffico veicolare e in un'ottica di gestione coordinata della sosta su strada.</i></p> <p><i>Per compensare gli spazi sottratti all'auto privata a favore dello sviluppo dei progetti di mobilità sostenibile (potenziamento del trasporto pubblico, delle piste ciclabili,</i></p>	

delle pedonalizzazioni) e al contempo premiare i cittadini "virtuosi" potranno essere previsti incentivi ai residenti che scelgono mezzi a basso impatto ambientale e prediligono la sosta nei parcheggi alla sosta su strada.

Inoltre, a parziale tutela della sosta residenziale verranno indirizzati gli city-users prioritariamente verso parcheggi di interscambio.

[..]

Nel caso questi parcheggi presentino criticità a causa di traffico privato indotto potranno essere valutate soluzioni volte a potenziarne la capacità (sopraelevazione/interramento) o potranno essere individuate ulteriori aree da adibire a parcheggio di interscambio localizzate ai confini del centro urbano lungo la rete del TPL.

Al fine di favorire l'uso dei parcheggi come luogo di scambio modale, si evidenzia la necessità di integrare la tariffazione di questi ultimi con la rete dei servizi TPL, prevedendo ad esempio la possibilità di considerare la ricevuta di pagamento del parcheggio quale titolo di viaggio valido per il mezzo pubblico o viceversa.

La riqualificazione dell'area ex-caserma dei VVFF

Nel complesso di interventi che compongono la strategia di rigenerazione urbana incentrata sull'area della stazione ferroviaria si inserisce il progetto di rigenerazione dell'area ex-"stazione delle corriere" situata in Viale IV Novembre.

Il progetto di complessiva rifunzionalizzazione dell'area che comprenderà anche il riutilizzo della sede della Caserma dei Vigili del Fuoco, oggetto di un Accordo tra AC e Ministero dell'Interno per la ricollocazione in luogo più funzionale, prevederà la realizzazione di un parcheggio a servizio del centro storico.

TEMA	SOSTA
OSSERVAZIONE N.14	PROPONENTE Consigliere comunale LSP
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Nel piano è presente un unico accenno alla futura necessità di modificare il piano sosta, ma non indica nessuna soluzione alternativa al parcheggio per i residenti delle nuove zone ad accesso limitato e non ricerca soluzioni di parcheggio per le zone libere adiacenti al centro che lo stesso piano riconosce quale problema di parcheggio a lunga sosta.</p>	
PARERE	
<p>La rimodulazione del perimetro della ZTL prevista nel PUMS determinerà una conseguente necessità di modifica dell'assetto del Piano della Sosta per quanto riguarda l'offerta di posti auto e le relative tariffe.</p> <p>In particolare sarà necessario:</p> <ul style="list-style-type: none"> -progressiva eliminazione della sosta veicolare nelle aree di pregio e a forte prevalenza pedonale; -individuazione di nuove aree di sosta a pagamento in modo flessibile e modificabile nel tempo; -introduzione/revisione delle regole e delle tariffe della sosta per favorire un uso più efficiente dello spazio, in particolare delle aree centrali di pregio. <p>Per compensare gli spazi sottratti all'auto privata a favore dello sviluppo dei progetti di mobilità sostenibile (potenziamento del trasporto pubblico, delle piste ciclabili, delle pedonalizzazioni) e al contempo premiare i cittadini "virtuosi" potranno essere previsti incentivi all'utilizzo dei mezzi a basso impatto ambientale.</p> <p>Inoltre a parziale tutela della sosta residenziale verranno indirizzati gli city-users prioritariamente verso parcheggi di interscambio.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Integrazione al Capitolo 4.4.	

12 PARCHEGGI SCAMBIATORI

TEMA	PARCHEGGI SCAMBIATORI
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE Associazione Fronte Comune
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>I parcheggi scambiatori, luoghi raggiungibili facilmente anche con la macchina da cui poi spostarsi agilmente con un altro mezzo, bici o bus, verso altri luoghi della città, rappresentano un elemento fondamentale all'interno del piano urbano della mobilità sostenibile.</p> <p>Osservando oggi questi parcheggi, è possibile notare come alcuni di questi risultino soleggiati durante la stagione estiva.[..] per cui potrebbe essere previsto un ombreggiamento mediante l'introduzione di alberi ove possibile, altrimenti si potrebbe optare per l'installazione di pannelli fotovoltaici.</p> <p>[..] l'eventuale presenza di pannelli fotovoltaici dove non possibile introdurre alberi, permette anche la produzione di energia elettrica, utile sia per la ricarica di mezzi elettrici che potrebbero essere parcheggiati nell'area di sosta, sia per l'alimentazione generale della rete.</p>	
PARERE	
<p>L'osservazione è in linea con i contenuti del PUMS, che si impegna ad assumere quale riferimento e ad attuare le azioni di mitigazione per la pianificazione e programmazione settoriale, contenute nella "Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici" della Regione Emilia-Romagna.</p> <p>Le azioni di adattamento previste dalla nuova normativa regionale saranno integrate nelle politiche e azioni attuali e futuri, ed in particolare nelle fasi di progettazione delle infrastrutture previste e nell'attuazione più in generale del PUMS stesso.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	PARCHEGGI SCAMBIATORI
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE Quartiere Borgo
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Il parcheggio Scambiatore previsto per la Palestra Lucchesi non è adeguato perché già ad oggi è molto utilizzato dalle attività limitrofe (palestra, sala del regno,..) e non solo.</p> <p>Si propone in alternativa di utilizzare il parcheggio della COOP che è più ampio e con decine e decine di posti auto sempre liberi. Inoltre c'è spazio anche per una fermata di navetta/autobus che consentirebbe di far aumentare l'appeal del centro commerciale che sta perdendo attività oltre ad essere comodo per chi viene dalla campagna e da Forlì.</p> <p>Inoltre segnaliamo, per via della vicinanza al territorio del Quartiere, anche l'inadeguatezza del parcheggio di Faenza 1 che già sconta un forte affollamento oltre che la presenza di molte persone a piedi.</p>	
PARERE	
<p>Si accoglie l'osservazione inserendo il Parcheggio "Coop Fronarina" tra le potenziali aree di sosta candidate all'attivazione di politiche di <i>Park & Ride</i>.</p> <p>Nel caso questi parcheggi presentino criticità a causa di traffico privato indotto il piano potrà individuare ulteriori aree da adibire a parcheggio di interscambio localizzate ai confini del centro urbano lungo la rete del TPL.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al paragrafo 4.4:</p> <p>Oltre al potenziamento del ruolo della Stazione Ferroviaria come punto di interscambio tra modalità di trasporto differenti e la riqualificazione dell'autostazione sono stati individuate le seguenti aree di sosta come potenziali candidate all'attivazione di politiche di <i>Park & Ride</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parcheggio Faenza Uno • Parcheggio centro Marconi • Parcheggio ex-Filanda • Parcheggio Filanda • Parcheggio palestra Lucchesi • <i>Parcheggio Coop Fornarina</i> 	

13 LOGISTICA E MERCI

TEMA	LOGISTICA E MERCI
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Favorevoli alle cargo bike elettriche. Nuovo scalo merci dotato di cargo bike elettriche per ultimo miglio. Coinvolgimento, come associazione ambientalista dedita alla mobilità sostenibile, nella sua progettazione e realizzazione.	
PARERE	
Si rimanda allo strumento di pianificazione di breve-medio termine per la definizione puntuale dell'attuazione delle azioni previste, prevedendo una continua attività di partecipazione tra la componente pubblica e quella privata attraverso tavoli di confronto con i diversi portatori di interesse.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	LOGISTICA E MERCI
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Nell'ambito del PUMS dovranno essere implementate, in tempi rapidi, misure per eliminare, o quanto meno fortemente ridurre, il traffico pesante nel centro abitato, a questo fine alcune misure sono previste (come un servizio di consegna merci nel centro storico, con piccoli mezzi elettrici e a basso impatto) ma inoltre, vanno stabilite misure per evitare che troppi mezzi pesanti transitino sulla via Emilia verso le zone industriali, in particolare sul cavalcavia, andranno quindi previste misure di limitazione al traffico pesante, indirizzandolo invece verso l'uso dell'autostrada.</p>	
PARERE	
<p>Il conseguimento degli obiettivi del PUMS in materia di riduzione delle emissioni inquinanti e del traffico motorizzato nel centro abitato non può prescindere dall'attuazione di strategie mirate non solo a incidere sulle abitudini di mobilità della cittadinanza, ma anche a mitigare gli impatti della circolazione dei mezzi commerciali, rivendendo il sistema di distribuzione delle merci all'interno del territorio comunale di Faenza. Nel piano vengono indicate, in modo complementare all'attivazione di regole per l'accesso delle merci, soluzioni di logistica alternative al sistema attuale. La realizzazione del nuovo scalo merci in area esterna al centro storico e dismissione dell'esistente contribuirà a ridurre il traffico pesante nel centro abitato. Si rimanda allo strumento di pianificazione di breve-medio termine per la definizione puntuale dell'attuazione delle azioni previste.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	LOGISTICA E MERCI
OSSERVAZIONE N.3	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Ipotesi di progetto delle F.S. di uno svincolo ferroviario da Forlì verso Ravenna, che prevede anch'esso un nuovo attraversamento del fiume Lamone, ma avrebbe il pregio di spostare su ferro una parte del trasporto di merci e potrebbe riaprire l'ipotesi di uno scalo merci nella zona naviglio. In ogni caso si tratta di ipotesi andrebbero comparate con tutte le altre variabili territoriali, tenendo conto che in ogni caso non avrebbero tempi brevi di realizzazione.</p>	
PARERE	
<p>Nel PRIT2025, in fase di adozione sono previsti gli interventi sulla riconfigurazione infrastrutturale del "nodo di Faenza (la cosiddetta "bretella di Faenza") per la diversificazione degli itinerari, soprattutto merci e per alleggerire dal traffico merci la tratta Rimini-Ravenna e liberare capacità per il servizio passeggeri. Il PUMS per il proprio aggiornamento quinquennale dovrà coordinarsi con il PRIT 2025 a seguito della sua entrata in vigore.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	LOGISTICA E MERCI
OSSERVAZIONE N.4	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Servizio consegna merci unico, su mezzi elettrici, bici e cargo bike.	
PARERE	
Nel piano vengono indicate, in modo complementare all'attivazione di regole per l'accesso delle merci, soluzioni di logistica alternative al sistema attuale. Si rimanda allo strumento di pianificazione di breve-medio termine per la definizione puntuale dell'attuazione delle azioni previste.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	LOGISTICA E MERCI
OSSERVAZIONE N.5	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Viene prospettata una razionalizzazione avveniristica della logistica del trasporto merci, ma non viene fatto alcun riferimento alle immediate necessità dovute all'insufficienza delle aree necessarie allo scarico e carico delle merci, altra situazione di insufficienza.</p> <p>PROPOSTA: rimediare in finale potenziando le aree interessate con individuazione di ulteriori spazi con interpello diretto anche degli esercenti commerciali, se necessario.</p>	
PARERE	
<p>Il conseguimento degli obiettivi del PUMS in materia di riduzione delle emissioni inquinanti e del traffico motorizzato nel centro abitato non può prescindere dall'attuazione di strategie mirate non solo a incidere sulle abitudini di mobilità della cittadinanza, ma anche a mitigare gli impatti della circolazione dei mezzi commerciali, rivendendo il sistema di distribuzione delle merci all'interno del territorio comunale di Faenza. Nel piano vengono indicate, in modo complementare all'attivazione di regole per l'accesso delle merci, soluzioni di logistica alternative al sistema attuale.</p> <p>Si rimanda allo strumento di pianificazione di breve-medio termine per la definizione puntuale dell'attuazione delle azioni previste, prevedendo una continua attività di partecipazione tra la componente pubblica e quella privata attraverso tavoli di confronto con i diversi portatori di interesse.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	LOGISTICA E MERCI
OSSERVAZIONE N.6	PROPONENTE Confcommercio – ASCOM - Confesercenti
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Sull'ipotesi di introduzione di una piattaforma logistica per il trasporto delle merci in centro storico [...] esperienze analoghe in città ben più importanti e dimensionalmente grandi di Faenza (Parma e Vicenza) hanno dimostrato il fallimento di iniziative e strategie di questo tipo. [...] Ci auguriamo [...] un confronto con le associazioni ed un approfondimento sul tema della logistica e delle merci nei centri storici.	
PARERE	
L'azione è complementare alla regolamentazione dell'accesso merci in centro storico. Si accoglie parzialmente il contributo esplicitando nel piano la volontà di affiancare l'attuazione delle azioni previste per la logistica delle merci con una continua attività di partecipazione tra la componente pubblica e quella privata attraverso tavoli di confronto con i diversi portatori di interesse.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al Capitolo 4.6: <i>Si rimanda allo strumento di pianificazione di breve-medio termine per la definizione dell'attuazione delle azioni previste per la logistica delle merci prevedendo una continua attività di partecipazione tra la componente pubblica e quella privata attraverso tavoli di confronto con i diversi portatori di interesse.</i>	

TEMA	LOGISTICA E MERCI
OSSERVAZIONE N.7	PROPONENTE Consigliere comunale LSP
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Il piano prevede a carico dei commercianti del centro abitato nuove regole per l'accesso non solo dei clienti ma anche delle merci ponendo quale soluzione il trasporto delle merci con ridotti mezzi elettrici. Nel porre l'obiettivo non si preoccupa della soluzione che non è chiara a chi e come sia demandata.</p>	
PARERE	
<p>Il conseguimento degli obiettivi del PUMS in materia di riduzione delle emissioni inquinanti e del traffico motorizzato nel centro abitato non può prescindere dall'attuazione di strategie mirate non solo a incidere sulle abitudini di mobilità della cittadinanza, ma anche a mitigare gli impatti della circolazione dei mezzi commerciali, rivedendo il sistema di distribuzione delle merci all'interno del territorio comunale di Faenza. Nel piano vengono indicate, in modo complementare all'attivazione di regole per l'accesso delle merci, soluzioni di logistica alternative al sistema attuale. Si rimanda allo strumento di pianificazione di breve-medio termine per la definizione puntuale dell'attuazione delle azioni previste, prevedendo una continua attività di partecipazione tra la componente pubblica e quella privata attraverso tavoli di confronto con i diversi portatori di interesse.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

14 ITS

TEMA	ITS
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Sono fondamentali telecamere ai varchi attive h24 e con sanzioni connesse.	
PARERE	
La proposta suggerita è coerente con gli obiettivi del PUMS, poiché come indicato al paragrafo 4.3 del documento di piano è prevista "l'installazione progressiva di un sistema di telecontrollo degli accessi a protezione degli accessi della ZTL che assicuri l'efficacia del controllo del rispetto delle regole"	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ITS
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE Confartigianato Romagna Faentina
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Attraverso la tecnologia, rendere semplice e veloce la richiesta di un permesso di accesso alla z.t.l. ed alla zona pedonale agli artigiani che devono fare un intervento.	
PARERE	
Si accoglie il principio generale sotteso dall'osservazione di utilizzo della tecnologia disponibile anche ai fini della semplificazione delle procedure di accesso al centro e di cui si terrà conto in fase di progettazione del sistema di controllo.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

15 SICUREZZA

TEMA	SICUREZZA
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Maggiore severità nel controllare e nel comminare multe per soste selvagge sopra marciapiedi e in divieto di sosta, in particolare in corso Matteotti, davanti ai supermercati (Conad Arena) e davanti alle scuole nei momenti di entrata-uscita.	
PARERE	
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di enforcement dei controlli per sanzionare i comportamenti scorretti degli utenti della strada ma fa riferimento a misure con il livello di dettaglio che non competono alla pianificazione strategica propria del PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SICUREZZA
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE IC Carchidio-Strocchi
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Controllo delle aree circostanti il complesso scolastico Carchidio e Strocchi mediante visite periodiche frequenti da parte della PM.	
PARERE	
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di enforcement dei controlli per sanzionare i comportamenti scorretti degli utenti della strada ma fa riferimento a misure con il livello di dettaglio che non competono alla pianificazione strategica propria del PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SICUREZZA
OSSERVAZIONE N.3	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
La pista ciclabile di via Granarolo, nel tratto via Donesiglio - via del Lupo: varie segnalazioni evidenziano come sia molto pericolosa; è spesso attraversata da scooteristi che da via Quaglia svoltano nella ciclabile per raggiungere via Donesiglio e quindi immettersi sulla provinciale (scansando l'autovelox).	
PARERE	
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di enforcement dei controlli per sanzionare i comportamenti scorretti degli utenti della strada ma fa riferimento a misure con il livello di dettaglio che non competono alla pianificazione strategica propria del PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SICUREZZA
OSSERVAZIONE N.4	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Miglioramento della segnaletica verticale e orizzontale negli incroci in funzione delle bici e pedoni. Le strisce pedonali poste dietro agli stop sono pericolose e insalubri: l'automobilista tende ad accelerare per arrivare allo stop e non vede se arrivano pedoni. Inoltre il pedone è costretto a passare dietro al tubo di scappamento dell'auto, intrufolandosi tra le auto in fila.</p>	
PARERE	
<p>Il contenuto è coerente con le azioni del PUMS, infatti sono previsti interventi infrastrutturali [...]nel caso si debbano collegare tratti esistenti o migliorare le reali condizioni di sicurezza [...]</p> <p>A tal fine verranno adottate le soluzioni progettuali più adatte in corrispondenza dei punti di conflitto (ad es :anello in rotatoria, case avanzate nelle intersezioni con rami a più corsie per gruppo di manovra, cicli semaforici differenziati per le varie componenti di traffico, etc.).</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SICUREZZA
OSSERVAZIONE N.5	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Ludoteca Comunale, si trova all'incrocio tra 4 stradine strettissime. Se si esce dalla ludoteca e si vuole percorrere vicolo Ca' Pirota verso Corso Mazzini, magari con uno o due bambini al seguito, bisogna arrampicarsi sul muro, tant'è poco lo spazio...Quella via dovrebbe essere pedonalizzata e realizzata una corsia ciclabile che colleghi viale Stradone a Via Mazzini.	
PARERE	
La richiesta non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, ma riguarda la progettazione di dettaglio.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SICUREZZA
OSSERVAZIONE N.6	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Nella strada provinciale che collega Faenza a Errano, esiste una pista ciclabile solo sul lato nord della strada. Sul lato sud est ci sono vari insediamenti abitativi, ma i residenti non possono usare la ciclabile perché non ci sono attraversamenti pedonali da Faenza ad Errano.</p> <p>Occorre realizzare alcune strisce pedonali rialzate e protette da semafori su Via Firenze, da Faenza ad Errano, in particolare all'altezza della via Castelraniero, della collinetta IC Persolino, e ad ogni borghetto di case. Questo permetterebbe un maggiore utilizzo della ciclabile da parte dei residenti di quella via.</p>	
PARERE	
<p>La richiesta non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, ma riguarda la progettazione di dettaglio. Si esplicita nel PUMS l'indirizzo strategico di promozione nelle strade extraurbane di interventi di sicurezza stradale e moderazione del traffico, per la protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di attuazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, con particolare cura per gli attraversamenti ciclopedonali.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al Capitolo 4.7.: <i>Inoltre il PUMS promuove nelle strade extraurbane interventi di sicurezza stradale e moderazione del traffico, per la protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di attuazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, con particolare cura per gli attraversamenti ciclopedonali.</i></p>	

TEMA	SICUREZZA
OSSERVAZIONE N.7	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Via Castel Raniero è parte del percorso CAI 505 da Faenza a Brisighella. È percorso da tante persone in bicicletta o a piedi, ma risulta una strada insicura, stretta, dissestata, con scarsa visibilità, dove le auto raggiungono alte velocità. Sarebbe opportuno lo svolgimento di un servizio di vigilanza da parte della Polizia Municipale.	
PARERE	
La richiesta non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, ma riguarda la progettazione di dettaglio. Si esplicita nel PUMS l'indirizzo strategico di promozione nelle strade extraurbane di interventi di sicurezza stradale e moderazione del traffico, per la protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di attuazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, con particolare cura per gli attraversamenti ciclopedonali.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al Capitolo 4.7.: <i>Inoltre il PUMS promuove nelle strade extraurbane interventi di sicurezza stradale e moderazione del traffico, per la protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di attuazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, con particolare cura per gli attraversamenti ciclopedonali.</i>	

TEMA	SICUREZZA
OSSERVAZIONE N.8	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Conad Arena: oltre al problema del consumo di suolo dovuto all'espansione del Conad all'interno dell'Arena Borghesi, i marciapiedi intorno al Conad sono spesso occupati dalle auto, con grave disagio per pedoni, disabili in carrozzina, bimbi in passeggino. Non ci sono corsie ciclabili. Occorre urgentemente proteggere i marciapiedi con cordoli e prevedere un passaggio ciclabile che si colleghi a via Stradello Cappuccini.	
PARERE	
La richiesta, seppure in linea con l'obiettivo di una ciclopedonalità diffusa, creando spazi sicuri e vivibili, in cui riescano a convivere i diversi utenti della strada, pedoni, bici e auto, non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, ma riguarda la progettazione di dettaglio.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SICUREZZA
OSSERVAZIONE N.9	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
In tempi brevi è urgente la realizzazione di un percorso protetto lungo tutta la via Manfredi, al fine di migliorare la sicurezza dell'accesso alla Biblioteca.	
PARERE	
Si condivide il principio generale di favorire le componenti attive, inoltre l'area indicata ricade nell'area individuata come pedonale. Via Manfredi è comunque inserita in parte in area pedonale, in parte in ZTL, migliorando le condizioni di accessibilità all'area.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SICUREZZA
OSSERVAZIONE N.10	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Piazzale Pancrazi: nel parcheggio davanti al Parco Bucci, a fianco della Piscina comunale, non esistono strisce pedonali, corsie ciclabili, né marciapiedi. Eppure tante famiglie con bimbi lo attraversano, a piedi o in bici per andare al parco o in piscina, e sono costretti a strisciare tra auto, a fare lunghi slalom, o pericolosi attraversamenti. Occorre quindi riprogettare il parcheggio prevedendo strisce di attraversamento e passaggi sicuri per bici e pedoni.</p>	
PARERE	
<p>Il contributo è in linea con gli obiettivi del PUMS che prevede la realizzazione di collegamenti ciclabili e pedonali continui, diretti, illuminati e dotati di attraversamenti sicuri.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Nessuna.</p>	

TEMA	SICUREZZA
OSSERVAZIONE N.11	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>I "caso del Tondo" I recenti lavori finalizzati alla massima capacità di parcheggio su via San Giuliano, hanno reso l'area di accesso al parco impraticabile per ciclisti e pedoni. Inoltre, l'accrocchio di cordoli in cemento, catene e pali genera un impatto visivo e una soluzione di continuità sul percorso verso il viale delle Rimembranze. Un concentrato di casualità imbarazzante! All'ingresso del Tondo, su via San Giuliano, ripristinare l'assetto urbanistico storico, con il prolungamento del viale di platani che connette il paesaggio tra il parco e il viale delle Rimembranze (vecchio nome per l'attuale via Tolosano).</p>	
PARERE	
<p>Si condivide il principio generale di favorire le componenti attive, tuttavia va mantenuta un'accessibilità globale ai punti di interesse del territorio. Si rimanda alla fase di attuazione per un'eventuale valutazione dell'intervento proposto.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Nessuna.</p>	

TEMA	SICUREZZA
OSSERVAZIONE N.12	PROPONENTE Quartiere Borgo
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Corso Europa: 1. Apprezziamo l'idea di un dissuasore come richiesto dal Quartiere ma chiediamo un tavolo di confronto per evitare di danneggiare la bellezza del corso con interventi tipo quelli in Via Carchidio. Proponiamo inoltre di rifare anche i marciapiede su entrambi i lati. Proposta: dissuasori della tipologia di quelli sul ponte, magari rifrangente 2. Percorso casa scuola utilizzare le vie parallele a corso Europa per creare un percorso dedicato 3. Proposte precedentemente inviate per il percorso di partecipazione del Quartiere Borgo	
PARERE	
Si condivide il principio generale di favorire le componenti attive. Si rimanda alla fase di attuazione per un'eventuale valutazione dell'intervento proposto.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SICUREZZA
OSSERVAZIONE N.12	PROPONENTE Associazione Fronte Comune
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Incrocio del Ponte delle Grazie [...] installare un semaforo dedicato alle biciclette * da attivare insieme a quello dei pedoni creando anche il relativo attraversamento ciclabile * a fianco di quello pedonale in modo da coprire tutti e quattro i lati dell'incrocio. I due semafori dedicati rispettivamente ai pedoni e ai ciclisti * si attiveranno simultaneamente mentre le auto sono ferme creando su tutti e quattro i lati uno spazio percorribile da pedoni e ciclisti * che trova poi le sue corsie di indirizzo sul ponte. L'aspetto cruciale è fare in modo che il momento del verde dedicato ai pedoni e ciclisti * si ripeta spesso a scapito dei semafori dedicati alle auto che dovranno pazientare di più.</p> <p>[..] Con " biciclette " e " ciclisti " vogliamo intendere anche tutta la popolazione che utilizza nuovi mezzi ecologici per muoversi come monopattini elettrici, biciclette elettriche, segway, ...</p>	
PARERE	
<p>La richiesta, seppure in linea con l'obiettivo di una ciclopedonalità diffusa, creando spazi sicuri e vivibili, in cui riescano a convivere i diversi utenti della strada, pedoni, bici e auto, non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, ma riguarda la progettazione di dettaglio.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SICUREZZA
OSSERVAZIONE N.13	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Le auto non devono saturare ogni passaggio utile ad attraversare i parcheggi. Il rischio di essere travolti dalle auto o di incastrarsi tra le auto, nei parcheggi attuali, è alto. Servono quindi, in OGNI parcheggio scambiatore, una segnaletica orizzontale che favorisca l'attraversamento delle bici: strisce pedonali e ciclabili ben evidenti, corsie ciclabili, frecce direzionali a terra, anche a costo di sacrificare qualche posto auto.</p>	
PARERE	
<p>Il contributo è in linea con gli obiettivi del PUMS che prevede la realizzazione di collegamenti ciclabili e pedonali continui, diretti, illuminati e dotati di attraversamenti sicuri. Si rimanda alla fase di attuazione per la progettazione di dettaglio propria della fase di attuazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	SICUREZZA
OSSERVAZIONE N.14	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>POTENZIAMENTO DELLA VIGILANZA STRADALE Il piano la prevede rispetto alle regole del codice stradale, ma non sufficientemente rispetto all'obiettivo di aumentare la sua vivibilità. Negli ultimi anni, mentre si è mantenuto spesso il controllo repressivo fuori dal buon senso la situazione è stata dominata dall'assenza del controllo e dal lasciar fare, per cui si può letteralmente dire che Faenza è diventata una specie di far west del traffico, dove troppi fanno quello che loro pare, senso di marcia delle biciclette contromano anche, percorrenza delle corsie riservate nei due sensi, parcheggi delle auto irregolari, ecc. In particolare si segnala che molti che sono dotati di garage nel centro storico lamentano che i vigili non fanno le multe, se non chiamati espressamente alle auto che occupano la sede stradale avanti ai divieti ed ai crocioni a difesa dell'entrata nel garage. Ugualmente non viene abbastanza tutelato il diritto di entrata nella propria abitazione. Questa disposizione interna verbale va eliminata a tutela dei diritti dei proprietari di garage, anche verso gli stessi proprietari, benchè sembrerebbe opportuna una modifica legislativa che consentisse ai proprietari, laddove la sosta non intralci la circolazione la sosta dei propri mezzi con esplicita autorizzazione esposta. Proposta: prevedere una vigilanza sulle 24 ore della giornata, fare rispettare con buon senso maggiormente il codice stradale, concorrendo alla maggiore vivibilità della città.</p>	
PARERE	
<p>Il livello strategico di pianificazione del PUMS non entra nel merito delle attività di controllo proprie delle forze dell'ordine, pur promuovendo la sicurezza nell'ambiente stradale e urbano.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Nessuna.</p>	

16 CAR SHARING

TEMA	CAR SHARING
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Avvio della sperimentazione del car sharing con alcune auto elettriche messe a disposizione dal Comune.	
PARERE	
La richiesta non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, ma riguarda la progettazione di dettaglio del servizio in fase di attuazione.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	CAR SHARING
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>CAR SHARING (prevista attivazione entro 2020!!) A pag 88 si parla dell' <i>attivazione di un servizio di car-sharing, ad oggi non presente a Faenza, caratterizzato da una flotta di veicoli ibridi per la MOBILITA' inter-valle (territorio Unione Romagna Faentina) e con veicoli completamente elettrici per il servizio urbano</i> . <i>Osservazioni:</i> Chiediamo che venga garantito l'uso anche ai privati, con uno sconto e priorità a chi non ha l'auto di proprietà. Le auto "car sharing" non devono comunque entrare nelle zone a traffico limitato urbane, neppure se elettrici, ma vanno usate principalmente per spostamenti interurbani laddove non c'è il trasporto pubblico. Siamo sicuri che i veicoli completamente elettrici siano più che sufficienti per spostamenti anche interurbani e intervalle (autonomia fino a 100 km).</p>	
PARERE	
<p>Si condivide il principio dei servizi di sharing a supporto del trasporto pubblico locale su gomma. Per un'attivazione del servizio con flotta totalmente elettrica è necessaria una adeguata copertura del territorio dell'Urf della rete di ricarica per veicoli elettrici. Nel 2021 è prevista l'approvazione del Piano delle colonnine di ricarica per veicoli elettrici su suolo pubblico, pertanto viene aggiornata la realizzazione del servizio di car sharing elettrico al 2022, in coerenza con l'estensione della rete. Per quanto attiene la tariffazione del servizio e le autorizzazioni verranno definiti da successivi provvedimenti attuativi.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al paragrafo 4.11: <i>l'attivazione di un servizio di car-sharing, ad oggi non presente a Faenza, caratterizzato da una flotta di veicoli completamente elettrici per la mobilità urbana e inter-valle (territorio dell'Unione della Romagna Faentina) a supporto del trasporto pubblico locale su gomma;</i> Modifica al paragrafo 7.4 – Tabella 5: Car sharing -azione prevista 2022</p>	

TEMA	CAR SHARING
OSSERVAZIONE N.3	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>CAR SHARING (prevista attivazione entro 2020!!): Chiediamo che venga garantito l'uso anche ai privati, con uno sconto e priorità a chi non ha l'auto di proprietà. Le auto "car sharing" non devono comunque entrare nelle zone a traffico limitato urbane, neppure se elettrici, ma vanno usati principalmente per spostamenti interurbani laddove non c'è il trasporto pubblico. Siamo sicuri che i veicoli completamente elettrici siano più che sufficienti per spostamenti anche interurbani e intervalle (autonomia fino a 100 km).</p>	
PARERE	
<p>Si condivide il principio dei servizi di sharing a supporto del trasporto pubblico locale su gomma. Per un'attivazione del servizio con flotta totalmente elettrica è necessaria una adeguata copertura del territorio dell'Urf della rete di ricarica per veicoli elettrici. Nel 2021 è prevista l'approvazione del Piano delle colonnine di ricarica per veicoli elettrici su suolo pubblico, pertanto viene aggiornata la realizzazione del servizio di car sharing elettrico al 2022, in coerenza con l'estensione della rete. Per quanto attiene la tariffazione del servizio e le autorizzazioni verranno definiti da successivi provvedimenti attuativi.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al paragrafo 4.11: l'attivazione di un servizio di <i>car-sharing</i>, ad oggi non presente a Faenza, <i>caratterizzato da una flotta di veicoli completamente elettrici per la mobilità urbana e intervalle (territorio dell'Unione della Romagna Faentina) a supporto del trasporto pubblico locale su gomma;</i> Modifica al paragrafo 7.4 – Tabella 5: Car sharing -azione prevista 2022</p>	

17 MOBILITY MANAGEMENT

TEMA	MOBILITY MANAGEMENT
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Diminuire la pressione del traffico dei pendolari verso le zone industriali. Oltre ad Avviare la sperimentazione del progetto Bike to Work come da ODG 13-02-2017, in collaborazione con Unione Comuni Romagna Faentina, si possono verificare altre soluzioni: è possibile promuovere la condivisione dei mezzi (car pooling), sia stimolando accordi diretti tra le persone, sia programmando con le aziende (con i mobility manager, dove ci sono) i sindacati, i lavoratori, piani di trasporto (che possono anche essere incentivati in busta paga); verificare la fattibilità di navette collettive, attraverso una analisi della domanda di mobilità da parte del Mobility Manager pubblico insieme alle aziende.	
PARERE	
L'osservazione è in linea con i contenuti del PUMS che attribuisce alle politiche di mobility management un ruolo fondamentale al raggiungimento degli obiettivi del piano stesso.	
MODIFICA AL PIANO	
Viene inserito il paragrafo 4.13 (vedi osservazioni d'ufficio).	

TEMA	MOBILITY MANAGEMENT
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE Associazione Fronte Comune
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Lasciare indietro le aziende e il mondo del lavoro è un errore inaccettabile. Per questo riprendiamo la proposta che abbiamo fatto nel documento proposto dal Tavolo Ambiente ovvero il Mobility Manager collettivo. [..]</p> <p>Abbiamo visto l’inserimento dell’obbligo dell’individuazione di un Mobility Manager per le aziende che hanno unità produttive molto grandi in particolare con un numero di addetti oltre le 100 unità.</p> <p>Le PMI (piccole e medie imprese) sono la maggior parte del nostro tessuto imprenditoriale quindi movimentano anche la maggior parte dei lavoratori impiegati sul territorio (considerate unitariamente) per cui, escludendole, si generano una serie di effetti negativi sul sistema:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L’assenza di organizzazione degli spostamenti della maggior parte dei lavoratori impiegati sul territorio genera traffico, rallentamenti, maggior rischio di incidenti, maggiori inquinamento dovuto alle code (es. Via Granarolo,..) e soprattutto maggiore stress per chi lavora e chi vive in città. • La difficoltà ad accedere agli incentivi come il Bike to Work per mancanza della figura dedicata e la poca attenzione al tema causano sia un danno diretto ai lavoratori che potrebbero beneficiare degli incentivi sia alla stessa azienda che vedrà lavoratori più stressati e, quindi, meno produttivi. <p>[..]Chiediamo che il Comune si impegni a svolgere il ruolo di Mobility Manager collettivo per le varie imprese locali. Questa scelta porterà a evidenti benefici quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un servizio dedicato alle aziende di piccole e medie dimensioni che non potrebbero da sole attivare. • La possibilità per il Comune di conoscere maggiormente le realtà produttive locali al fine di rendere maggiormente efficaci i suoi interventi • Consentire a tutti i lavoratori e a tutte le lavoratrici di conoscere e accedere senza differenze ingiustificate agli incentivi e alle buone pratiche di mobilità sostenibile. • Promuovere e migliorare i servizi di mobilità offerti in base alle reali esigenze della popolazione • Per le aziende un’occasione di visibilità grazie per l’adesione al servizio, occasione per essere ascoltati maggiormente e usufruire di altri vantaggi (se previsti) • Organizzando la maggior parte dei lavoratori occupati sul territorio, l’amministrazione potrà efficacemente ridurre l’impatto del traffico, migliorando la sicurezza delle strade, abbattendo l’inquinamento prodotto dalle code di veicoli e soprattutto migliorare la qualità della vita dei lavoratori e delle lavoratrici. <p>Esistono oggi solo i Mobility Manager di Area che si occupano di mettere in relazione i vari PSCL prodotti dalle aziende. Se il Comune, invece, assume il ruolo di Mobility Manager collettivo supportando le PMI (ad oggi escluse) per costruire insieme dei Piani per la mobilità casa lavoro per i dipendenti sarà in grado di ottenere un effetto di gran lunga maggiore. [..]</p>	
PARERE	
L’osservazione è in linea con i contenuti del PUMS che attribuisce alle politiche di mo-	

bility management un ruolo fondamentale al raggiungimento degli obiettivi del piano stesso. Si concorda sulla necessità di elaborare politiche di mobility management che coinvolgano anche le aziende che non ricadono nell'obbligo di legge perché prive del requisito dimensionale (unità locale con più di 100 addetti).

Queste aziende si concentrano in aree/distretti pertanto caratterizzate da elevato numero di addetti e traffico privato che possono essere oggetto di politiche/azioni di mobilità sostenibile congiunte tra le aziende stesse; a tale scopo il PUMS promuove l'istituzione del Mobility Manager di Distretto.

MODIFICA AL PIANO

Viene inserito il paragrafo 4.13 (vedi osservazioni d'ufficio):

[..]

Il PUMS inoltre promuove l'attivazione del Mobility Manager di Distretto.

La maggior parte delle aziende faentine ha dimensione medio-piccola per cui non ricadono negli obblighi di legge in materia di mobility management, tuttavia poiché risultano concentrate in particolari aree della città che per questo sono caratterizzate da criticità di traffico privato ed elevato numero di addetti, si ritiene indispensabile attivare politiche di mobility management di Distretto.

Il Mobility Manager di Distretto, individuato di intesa tra le aziende, pertanto, avrà il compito di creare accordi tra le aziende del distretto/zona industriale per portare avanti politiche e azioni congiunte atte a garantire servizi di mobilità sostenibile agli addetti.

TEMA	MOBILITY MANAGEMENT
OSSERVAZIONE N.3	PROPONENTE Associazione Fronte Comune
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
<p>Al fine di favorire la transizione verso la mobilità sostenibile, accelerata alla luce delle modifiche introdotte dalla pandemia del Covid-19 sia a livello nazionale, grazie all'introduzione del bonus mobilità, sia a livello regionale, con i contributi per le infrastrutture della rete di mobilità di emergenza, si ritiene opportuno suggerire l'intervento anche a livello comunale introducendo incentivi per chi si sposta in bicicletta o mediante i mezzi incentivati dal buono mobilità nazionale.</p> <p>Si ritiene opportuno suggerire a tal proposito alcuni progetti simili attivati in altre città italiane di diverse dimensioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Torino (quasi 900.000 abitanti): Progetto Maas - Bari (poco meno di 330.000 abitanti): Progetto MUVT - Cesena (quasi 100.000 abitanti) e Cesenatico (intorno ai 26.000 abitanti): Progetto #CambiamoMarcia 	
PARERE	
<p>Il contributo si ritiene accoglibile in quanto evidenziala necessità di potenziare e anticipare l'attuazione di di alcune azioni già previste dal piano.</p> <p>Il tema è trattato nell'integrazione al Piano "Allegato C – Piano di azione Post covid".</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Allegato C – Piano di azione Post covid.	

TEMA	MOBILITY MANAGEMENT
OSSERVAZIONE N.4	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Nel PUMS non troviamo alcun riferimento al Bike to Work che a nostro parere dovrebbe essere continuato come sperimentazione a tutti i lavoratori, indipendentemente dal datore di lavoro. Ogni anno è finanziabile con una quota derivante dalle multe.</p>	
PARERE	
<p>L'osservazione è in linea con le azioni previste dal piano, in quanto il ricorso ad accordi di mobility manager viene citato in diverse parti del piano come strumento di attuazione di politiche di mobilità sostenibile.a</p> <p>Può essere meglio chiarito il ruolo del Mobility Manager d'area che, oltre a mantenere i collegamenti fra la struttura comunale e le aziende di trasporto locale e ad assistere le aziende nella redazione dei PSCL, può promuovere iniziative di mobilità sostenibile di area, quali ad esempio il bike to work o l'erogazione di incentivi per l'acquisto di bici ecc.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica al paragrafo 4.2: Anche attraverso le azioni di Mobility Management si cercherà di contribuire alla diffusione di questa soluzione di trasporto, <i>mediante la promozione di iniziative di mobilità sostenibile d'area o accordi aziendali in attuazione del Piano spostamenti casa-lavoro aziendali.</i> Viene inserito il paragrafo 4.13 (vedi osservazioni d'ufficio).</p>	

TEMA	MOBILITY MANAGEMENT
OSSERVAZIONE N.5	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Nel PUMS non troviamo alcun riferimento al Bike to Work che a nostro parere dovrebbe essere continuato come sperimentazione a tutti i lavoratori, indipendentemente dal datore di lavoro. Ogni anno è finanziabile con una quota derivante dalle multe.	
PARERE	
L'osservazione è in linea con le azioni previste dal piano, in quanto il ricorso ad accordi di mobility manager viene citato in diverse parti del piano come strumento di attuazione di politiche di mobilità sostenibile. Può essere meglio chiarito il ruolo del Mobility Manager d'area che, oltre a mantenere i collegamenti fra la struttura comunale e le aziende di trasporto locale e ad assistere le aziende nella redazione dei PSCL, può promuovere iniziative di mobilità sostenibile di area, quali ad esempio il bike to work o l'erogazione di incentivi per l'acquisto di bici ecc.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al paragrafo 4.2: Anche attraverso le azioni di Mobility Management si cercherà di contribuire alla diffusione di questa soluzione di trasporto, <i>mediante la promozione di iniziative di mobilità sostenibile d'area o accordi aziendali in attuazione del Piano spostamenti casa-lavoro aziendali.</i> Viene inserito il paragrafo 4.13 (vedi osservazioni d'ufficio).	

18 MOBILITA' ELETTRICA

TEMA	MOBILITA' ELETTRICA
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Considerato che il costo annuo della delibera di istituzione della linea 2 del GREEN BUS è di € 100.000 annui, si ritiene che un contributo di € 2.000 a chi cambi l'auto non elettrica con una elettrica, produrrebbe una riduzione di inquinamento per 50 auto di residenti nel centro storico. A dimostrazione che una politica di seria incentivazione dell'auto elettrica – che ovviamente si accompagnerà anche ad una diminuzione dei prezzi- comporterebbe una obiettiva riduzione del danno alla salute. PROPOSTA: promuovere, direttamente ed indirettamente, l'incentivazione massiccia all'acquisto di auto elettriche.</p>	
PARERE	
<p>Si condivide il principio generale di incentivo all'acquisto di mezzi non inquinanti che non è di diretta competenza del Piano, che prevede invece meccanismi di regolamentazione della sosta e accesso alla ZTL che favoriscano l'uso di mezzi più ecologici e il ricambio dei veicoli in linea con quanto prescritto dal PAIR. Per quanto riguarda specificamente l'elettrico sono previste azioni volte alla promozione, come ad esempio la diffusione di punti di ricarica.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

19 ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

TEMA	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Dalla tabella delle azioni dello "scenario di piano" si rileva che le azioni più significative (ad esempio: piani di consegna e di servizio; flotte di veicoli pubblici "verdi"; Rete di bus; rete ciclabile; Park e Ride; Regolamentazione/tariffazione del parcheggio; norme di accesso in area urbana) partirebbero solo dal 2025, questa scadenza va significativamente anticipata, con le necessarie gradualità, già a partire dal 2021, in caso contrario non sarebbe possibile la realizzazione degli obiettivi generali del piano.</p>	
PARERE	
<p>Con "Anno di attuazione" si intende "l'anno nel quale la misura si può dire pienamente attuata/realizzata. A partire da quell'anno la politica/misura inizia a manifestare il suo pieno effetto in termini di benefici ambientali e sociali". Pertanto correggeremo nel documento con una dicitura che non rischi di essere male interpretata.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Correzione al capitolo 7.4.	

TEMA	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>La nuova Amministrazione approvi in via definitiva il piano e avvii rapidamente la sua realizzazione con:</p> <p>una precisa tabella di marcia per gli interventi da realizzare, con scadenze periodiche di verifica;</p> <p>la promozione da subito di occasioni di confronto e coinvolgimento di tutte le categorie di cittadini, con veri e propri "processi partecipativi" sui cambiamenti, che necessariamente dovranno essere avviati per migliorare la vivibilità della città, anche promuovendo un cambiamento di cultura e di comportamenti da parte di tutti.</p>	
PARERE	
<p>Come indicato nell'Allegato 1 – monitoraggio del piano, "La partecipazione accompagnerà la fase di implementazione del PUMS e di valutazione delle misure, concentrando l'attenzione sulla capacità del processo di promuovere l'accettazione delle misure, mitigare gli eventuali effetti negativi che possono accompagnare l'attuazione delle stesse ed individuare eventuali azioni correttive in caso di mancato conseguimento degli obiettivi prefissati.</p> <p>La partecipazione rimane un elemento essenziale per il successo del PUMS e si svilupperà intorno a due strumenti principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> · condivisione e ascolto dei cittadini per l'elaborazione del Report di monitoraggio attraverso la realizzazione di eventi pubblici di presentazione dei risultati raggiunti o consultazioni on line (sullo stile di quanto realizzato nella fase ex-ante); · costruzione partecipata del Report di monitoraggio sullo stato di realizzazione del PUMS (cadenza biennale) per la presentazione del documento in bozza e successiva attivazione di tavoli tematici di confronto tra stakeholder. <p>In taluni casi si potranno prevedere forme di partecipazione straordinarie legate ad attuazioni di specifiche politiche o azioni previste dal PUMS che, per la loro importanza, richiedono lo sviluppo di forme differenziate di coinvolgimento degli stakeholders (workshop tematici, consultazioni a distanza, etc.), attraverso la convocazione di gruppi specifici .</p> <p>Così come per la costruzione del Report di monitoraggio sullo stato di realizzazione del PUMS, la partecipazione "istituzionale" si potrà sviluppare su specifici temi nel rispetto delle norme e dei regolamenti comunali."</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO
OSSERVAZIONE N.3	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON PERTINENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Coordinamento tra Assessorato ai Lavori Pubblici e Assessorato all'Urbanistica.	
PARERE	
Pur concordando con la necessità di coordinamento dei vari piani settore, il contributo esula dall'ambito d'azione proprio del PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO
OSSERVAZIONE N.4	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE INSUFFICIENTE</p> <p>Gli atti del PUMS, nel fascicolo LINEE GUIDA, riferiscono di incontri di consultazione da programmare per la formazione del PUMS, ma non ci risulta come tale attività si sia svolta, mentre ci risulta che non abbia avuto un eco sostanziale nell'opinione pubblica e nel dibattito tra le forze politiche e sociali e nella partecipazione dei cittadini. Coronavirus e campagna elettorale hanno mantenuto il silenzio successivo sul tema. Quindi, si può tranquillamente concludere che a tutt'oggi l'argomento è rimasto confinato nella burocrazia politica e funzionariale del comune. Inoltre, la presentazione del piano presenta un evidente difetto di comunicabilità e comprensione, data la ampiezza, ridondanza, inadeguatezza per cui si può dire tranquillamente che esso contrasta completamente il principio insito nello stato di diritto, secondo cui il normale cittadino deve essere messo in grado di capire le leggi e gli atti amministrativi, tanto più se a carattere normativo o generale. L'inadeguata esposizione e presentazione sono, altresì, in evidente contrasto con i principi generali dell'azione amministrativa fissati dalla L. 241 del 1990 all'art.1.</p> <p>PROPOSTA: pubblica presentazione e discussione del piano con la partecipazione della Giunta, del Presidente e dei capigruppo consiliari, assegnazione di un mese di tempo per eventuali integrazioni o nuove osservazioni, poi esame delle osservazione ed approvazione definitiva da parte del consiglio. In ogni caso, prima dell'adozione del piano, recuperare informazione e partecipazione con opportune iniziative, es. comunicati illustrativi, assemblee di quartiere, assemblea cittadini, sintesi intellegibile.</p>	
PARERE	
<p>La fase di partecipazione si è svolta a marzo-aprile 2017 e l'organizzazione e i risultati, integrati nella redazione del piano, sono descritti nel report del processo partecipativo tuttora consultabile sul sito istituzionale del Comune di Faenza. I documenti del Piano adottato sono rimasti disponibili per la consultazione e presentazione delle osservazioni dal 1 aprile al 2 novembre 2020, periodo che si ritiene sufficientemente congruo.</p> <p>Le osservazioni pervenute sono state tutte oggetto di valutazione ed eventuale accoglimento.</p> <p>Come previsto dal piano di monitoraggio la partecipazione accompagnerà la fase di implementazione del PUMS e di valutazione delle misure, concentrando l'attenzione sulla capacità del processo di promuovere l'accettazione delle misure, mitigare gli eventuali effetti negativi che possono accompagnare l'attuazione delle stesse ed individuare eventuali azioni correttive in caso di mancato conseguimento degli obiettivi prefissati.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO
OSSERVAZIONE N.5	PROPONENTE Quartiere Borgo
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Chiediamo che venga valorizzata maggiormente la partecipazione per raggiungere nel modo migliore l'attuazione del PUMS con le esigenze di chi ci lavora e vive nelle varie aree di Faenza, coinvolgendo Quartieri, cittadini, genitori, commercianti e associazioni.	
PARERE	
Come indicato nell'Allegato 1 - monitoraggio del piano, "La partecipazione accompagnerà la fase di implementazione del PUMS e di valutazione delle misure, concentrando l'attenzione sulla capacità del processo di promuovere l'accettazione delle misure, mitigare gli eventuali effetti negativi che possono accompagnare l'attuazione delle stesse ed individuare eventuali azioni correttive in caso di mancato conseguimento degli obiettivi prefissati.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO
OSSERVAZIONE N.6	PROPONENTE Associazione Fronte Comune
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Il PUMS prevede che sia presente un piano di monitoraggio che tiene conto di molteplici parametri in grado di descrivere lo scenario di partenza della mobilità Faentina, in cui si inseriscono le misure previste, e la sua progressiva evoluzione nel tempo, al fine di valutare l'efficacia degli interventi adottati.</p> <p>Tra gli indicatori relativi all'obiettivo specifico dell'incremento mobilità e zone 30, sottolineiamo la presenza dell'indicatore "numero di linee di piedibus" , che indica il numero di "trasporti" scolastici dove i ragazzi delle elementari e delle medie inferiori vengono accompagnati a piedi a scuola da adulti.</p> <p>Riteniamo che tale indicatore fornisca sicuramente informazioni utili al fine di comprendere la mobilità degli studenti della nostra città e suggeriamo che tali informazioni potrebbero essere integrate introducendone altri due che riportiamo di seguito:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "numero assoluto di partecipanti al piedibus" - che indica la numerosità di studenti che usufruiscono di tale mezzo di trasporto - "percentuale di partecipanti al piedibus" - indica il rapporto tra gli studenti partecipanti al piedibus sul numero totale di studenti iscritti alle scuole oggetto del servizio <p>Eventualmente, una maggiore conoscenza dello scenario potrebbe essere raggiunta differenziando tale indicatore per i diversi poli scolastici oppure per livello (elementari/medie).</p> <p>Mentre la conoscenza aggregata di un dato permette la valutazione generale del contesto e della sua evoluzione, la conoscenza di dettaglio permette di poter analizzare e comprendere eventuali problematiche specifiche dando la possibilità di intervenire in maniera mirata.</p>	
PARERE	
<p>Si sottolinea che i servizi piedibus non sono attivi presso le scuole secondarie di secondo grado ("medie") per via della maggiore autonomia di spostamento degli studenti.</p> <p>L'osservazione è in linea con gli obiettivi di monitoraggio, pertanto riteniamo utile aggiungere il seguente indicatore:</p> <ul style="list-style-type: none"> - studenti partecipanti al piedibus/studenti scuola primaria 	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Modifica Allegato 1 -Monitoraggio del piano: <i>Aggiungere nella tabella 3 relativamente agli obiettivi specifici 1C l'indicatore: 1C.6 studenti partecipanti al piedibus/studenti scuola primaria % Comune di Faenza</i></p>	

TEMA	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO
OSSERVAZIONE N.7	PROPONENTE Associazione Fronte Comune
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Favorire la partecipazione attraverso la introduzione prima di ogni intervento in fase progettuale, dove è possibile modificare il progetto, il passaggio nelle aree interessate incontrando i cittadini. Incontri che devono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conosciuti e conoscibili in modo efficace da tutti i cittadini (dai giovani agli anziani) - Effettivi per cui il progetto non è già chiuso ma si può "modificare" - Coinvolgere i Quartieri e le realtà associative presenti - Il linguaggio deve essere chiaro e comprensibile <p>Tale azione porta a far conoscere i progetti ai cittadini e magari migliorarli attraverso esigenze meritevoli di tutela che magari non erano note ai progettisti oltre a dare vita a quella partecipazione democratica che oggi non è ancora sufficiente</p>	
PARERE	
<p>Come indicato nell'Allegato 1 - monitoraggio del piano, "La partecipazione accompagnerà la fase di implementazione del PUMS e di valutazione delle misure, concentrando l'attenzione sulla capacità del processo di promuovere l'accettazione delle misure, mitigare gli eventuali effetti negativi che possono accompagnare l'attuazione delle stesse ed individuare eventuali azioni correttive in caso di mancato conseguimento degli obiettivi prefissati.</p> <p>La partecipazione rimane un elemento essenziale per il successo del PUMS e si svilupperà intorno a due strumenti principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> · condivisione e ascolto dei cittadini per l'elaborazione del Report di monitoraggio attraverso la realizzazione di eventi pubblici di presentazione dei risultati raggiunti o consultazioni on line (sullo stile di quanto realizzato nella fase ex-ante); · costruzione partecipata del Report di monitoraggio sullo stato di realizzazione del PUMS (cadenza biennale) per la presentazione del documento in bozza e successiva attivazione di tavoli tematici di confronto tra stakeholder. <p>In taluni casi si potranno prevedere forme di partecipazione straordinarie legate ad attuazioni di specifiche politiche o azioni previste dal PUMS che, per la loro importanza, richiedono lo sviluppo di forme differenziate di coinvolgimento degli stakeholders (workshop tematici, consultazioni a distanza, etc.), attraverso la convocazione di gruppi specifici .</p> <p>Così come per la costruzione del Report di monitoraggio sullo stato di realizzazione del PUMS, la partecipazione "istituzionale" si potrà sviluppare su specifici temi nel rispetto delle norme e dei regolamenti comunali."</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO
OSSERVAZIONE N.8	PROPONENTE Confcommercio – ASCOM - Confesercenti
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
[..] aggiornamento di tutti i dati sui quali si basano le linee di indirizzo del PUMS, diversamente si rischia l'attuazione di un piano fuori luogo e fuori tempo.	
PARERE	
Il quadro conoscitivo del Piano è basato sui dati in quel momento disponibili. L'attività di monitoraggio del Piano prevede la costruzione di un set di indicatori, i quali vengono a costituire un cruscotto funzionale all'analisi di contesto e alla valutazione delle azioni di piano mediante un approccio che permette l'ottenimento di risultati immediatamente misurabili e comparabili. E' parte integrante del processo di monitoraggio la valutazione in itinere dell'efficacia delle azioni previste dal Piano e l'individuazione di azioni correttive in caso di mancato conseguimento degli obiettivi prefissati.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO
OSSERVAZIONE N.9	PROPONENTE Confcommercio – ASCOM - Confesercenti
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Sull'accesso e la sosta al centro storico chiediamo che siano fatti dei tavoli di lavoro ad hoc.	
PARERE	
Come indicato nell'Allegato 1 – monitoraggio del piano, "La partecipazione accompagnerà la fase di implementazione del PUMS e di valutazione delle misure[.] In taluni casi si potranno prevedere forme di partecipazione straordinarie legate ad attuazioni di specifiche politiche o azioni previste dal PUMS che , per la loro importanza , richiedono lo sviluppo di forme differenziate di coinvolgimento degli stakeholders attraverso convocazione di gruppi specifici. La richiesta di un tavolo di concertazione verrà valutata in fase di attuazione degli interventi previsti dal PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO
OSSERVAZIONE N.10	PROPONENTE Consigliere comunale LSP
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Il piano si basa su dati statistici di viabilità raccolti in epoche distanti dalla redazione del piano e dalla sua approvazione, risalenti prevalentemente all'anno 2011 per quanto riguarda la viabilità interna al centro abitato e all'anno 2016 per quelli esterni. L'utilizzo di questi dati non può quindi tenere conto delle modifiche nel frattempo intercorse e in particolare in quelle generate dal Piano Sosta del centro storico.</p>	
PARERE	
<p>Il quadro conoscitivo del Piano è basato sui dati in quel momento disponibili. Tuttavia è prevista un'attività di monitoraggio biennale che comporterà un'aggiornamento dei dati.</p> <p>L'attività di monitoraggio del Piano prevede la costruzione di un set di indicatori, i quali vengono a costituire un cruscotto funzionale all'analisi di contesto e alla valutazione delle azioni di piano mediante un approccio che permette l'ottenimento di risultati immediatamente misurabili e comparabili. E' parte integrante del processo di monitoraggio la valutazione in itinere dell'efficacia delle azioni previste dal Piano e l'individuazione di azioni correttive in caso di mancato conseguimento degli obiettivi prefissati.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO
OSSERVAZIONE N.11	PROPONENTE Consigliere comunale LSP
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Il piano analizza la viabilità esterna sfruttando le centraline di rilevazione della regione che certamente sono importanti per il lavoro ma probabilmente insufficienti per la corretta analisi dei flussi. Infatti nel piano si legge che la viabilità di attraversamento è stata migliorata con la realizzazione di tre sottopassi ferroviari. Tale affermazione corretta per un settore della città non trova conferma nei fatti lungo viale Ceramiche, piazzale Sercognani, Cavalcavia e via Granarolo impercorribili negli orari di punta.</p>	
PARERE	
<p>Il quadro conoscitivo del Piano è basato sui dati in quel momento disponibili. L'attività di monitoraggio del Piano prevede la costruzione di un set di indicatori, i quali vengono a costituire un cruscotto funzionale all'analisi di contesto e alla valutazione delle azioni di piano mediante un approccio che permette l'ottenimento di risultati immediatamente misurabili e comparabili. E' parte integrante del processo di monitoraggio la valutazione in itinere dell'efficacia delle azioni previste dal Piano e l'individuazione di azioni correttive in caso di mancato conseguimento degli obiettivi prefissati.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO
OSSERVAZIONE N.12	PROPONENTE Consigliere comunale LSP
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Analizzando i costi viene rappresentato un costo per la comunità pari a 39 milioni di € di cui 6,5 milioni di € circa per la realizzazione della nuova stazione autobus e realizzazione stazione ferroviaria a nord, 24 milioni per nuove piste ciclabili che costeranno 1,4 milioni di € di manutenzione , appena 150.000€ per la realizzazione di parcheggi scambiatori.</p> <p>Tali costi appaiono sconsiderati [...] si chiede pertanto una più approfondita analisi a supporto della previsione.</p>	
PARERE	
<p>I costi di investimento riportati, pur quantificando il fabbisogno economico complessivo del PUMS, non necessariamente corrispondono a risorse da rendere disponibili nei prossimi bilanci del Comune di Faenza, grazie alle coperture disponibili dalle varie linee di finanziamento europee, nazionali ed eventualmente regionali. I costi di investimento riportati sono stati valutati su base parametrica. Al monitoraggio del Piano sarà, in seguito, assegnato il ruolo di "sentinella" allo scopo di segnalare eventuali apprezzabili scostamenti tra le previsioni e il reale conseguimento degli obiettivi del PUMS. Questo aspetto è di fondamentale importanza in quanto la monetizzazione dei benefici in termini di riduzione dell'incidentalità, della mortalità e delle malattie croniche riconducibili all'inquinamento e dei perditempo dovuti alla congestione del traffico consentirà durante l'intero orizzonte pluriennale di validità del PUMS di approcciare correttamente e compiutamente il tema del bilancio economico del PUMS e della sua sostenibilità. Risulta pertanto imprescindibile il reperimento di risorse aggiuntive necessarie a mettere in campo le campagne di raccolta dei dati utili a quantificare gli indicatori scelti per misurare l'efficacia dell'impianto proposto.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO
OSSERVAZIONE N.14	PROPONENTE Consulta associazioni di volontariato
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Chiede la creazione e l’inserimento nel PUMS della Consulta della Mobilità Sostenibile composta da associazioni impegnate sulla promozione della mobilità sostenibile nelle sue varie forme e nella partecipazione. Tale Consulta avrà parere obbligatorio nei procedimenti decisionali del Comune in tema di mobilità e tematiche ad essa inerenti.</p>	
PARERE	
<p>La richiesta è in linea con gli obiettivi del Piano. Una “Consulta della Bicicletta” o della “Mobilità Sostenibile” può essere istituita come organismo consultivo non mandatorio, con funzioni di confronto e sostegno nella definizione di indirizzi per promuovere l’utilizzo della bicicletta e più in generale la mobilità sostenibile e di realizzazione di interventi da parte dell’Amministrazione comunale, con modalità che verranno definite da specifico Regolamento.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO
OSSERVAZIONE N.15	PROPONENTE Consulta associazioni di volontariato
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Chiede di essere coinvolto nel procedimento di conclusione del PUMS. Chiede inoltre che alle osservazioni pervenute sia data una risposta adeguatamente motivata, soprattutto in caso di non accoglimento.	
PARERE	
Il contributo è già contenuto nel Piano di monitoraggio, nel quale è previsto il mantenimento di una attività di partecipazione permanente durante l'attuazione delle azioni e degli interventi previsti.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

20 VAS

TEMA	VAS
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Rapporto Ambientale, pag 65: "Emissioni gas serra al 2030 CO2 (tonn/anno) 65.120 tonn (2015) 53.741 tonn. (BAU 2030) 51.380 tonn.(PUMS 2030)" : Visto l'aumento della motorizzazione, la riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti è lasciata quasi completamente al rinnovo del Parco Auto circolante. Non ci sembra però sufficiente, non è una notevole riduzione (in 15 anni solo -25%) che non è in alcun modo in sintonia con l'obiettivo di riduzione del -50% delle emissioni nel PAESC.</p>	
PARERE	
<p>Gli interventi previsti dal PUMS sono finalizzati alla diminuzione dell'utilizzo dei mezzi privati motorizzati e in particolare quelli più inquinanti per contribuire alla riduzione delle emissioni di gas climalteranti. Il PUMS agisce sulla componente traffico e non, ovviamente, su altri parametri in generale riguardanti le emissioni in atmosfera. Si ricorda che il PAESC, come il PUMS, prevede un monitoraggio che permetterà di verificare che le azioni attuate consentano il raggiungimento degli obiettivi ed eventualmente apportare correttivi.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VAS
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Rapporto Ambientale, pag 65: "Emissioni gas serra al 2030 CO2 (tonn/anno) 65.120 tonn (2015) 53.741 tonn. (BAU 2030) 51.380 tonn.(PUMS 2030)" : Visto l'aumento della motorizzazione, la riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti è lasciata quasi completamente al rinnovo del Parco Auto circolante. Non ci sembra però sufficiente, non è una notevole riduzione (in 15 anni solo -25%) che non è in alcun modo in sintonia con l'obiettivo di riduzione del -50% delle emissioni nel PAESC.</p>	
PARERE	
<p>Gli interventi previsti dal PUMS sono finalizzati alla diminuzione dell'utilizzo dei mezzi privati motorizzati e in particolare quelli più inquinanti per contribuire alla riduzione delle emissioni di gas climalteranti. Il PUMS agisce sulla componente traffico e non, ovviamente, su altri parametri in generale riguardanti le emissioni in atmosfera. Si ricorda che il PAESC, come il PUMS, prevede un monitoraggio che permetterà di verificare che le azioni attuate consentano il raggiungimento degli obiettivi ed eventualmente apportare correttivi.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

21 VARIE

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.1	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Chiediamo che si preveda nel PUMS la sperimentazione di un quartiere "car free" (fuori dalle aree già individuate come pedonali) cioè senza posti auto, dove le auto non transitano e non posteggiano. In questo quartiere andranno implementati e valorizzati i mezzi pubblici e andranno dati incentivi a chi vuole abitarci.	
PARERE	
L'osservazione seppur in linea con i contenuti del PUMS suggerisce una soluzione di competenza della pianificazione urbanistica che può valutare insediamenti e comparti urbani "car free" da realizzare per esempio attraverso accordi operativi.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.2	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Togliere i cartelli i "cartelli educativi rivolti solo ai ciclisti" che non contribuiscono a creare una cultura amica della bici. Posizionare cartelli contro il riscaldamento globale che ricordano quanta CO2 emettono i veicoli privati, e le conseguenze dell'emergenza climatica.	
PARERE	
Una maggior conoscenza e consapevolezza (non solo del Codice della Strada), ma anche, più in generale, dei comportamenti corretti da parte di tutti gli utenti della strada è a beneficio della costruzione di una città più inclusiva, rispettosa e solidale. Pertanto riteniamo che i programmi di informazione/promozione al rispetto del codice della strada e sui corretti comportamenti di guida e sicurezza, a sostegno della pedonalità/ciclabilità debbano essere indirizzati a tutti gli utenti della strada.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.3	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
CONSULTA DELLA BICICLETTA: Prevedere l'istituzione di una consulta della bicicletta formata da associazioni che si occupino di ciclisti urbani, cicloturismo, mobilità sostenibile e ambiente (escludendo le associazioni di ciclisti professionisti o sportivi). Con carattere consultivo/propositivo, per tutto quello che riguarda la ciclabilità urbana sia a livello tecnico sia progettuale.	
PARERE	
La richiesta è in linea con gli obiettivi del Piano. Una "Consulta della Bicicletta" o della "Mobilità Sostenibile" può essere istituita come organismo consultivo non mandatorio, con funzioni di confronto e sostegno nella definizione di indirizzi per promuovere l'utilizzo della bicicletta e di realizzazione di interventi da parte dell'Amministrazione comunale, con modalità che verranno definite da specifico Regolamento.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.4	PROPONENTE Extinction Rebellion
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>PUNTA DEGLI ORTI: i parchi sono fondamentali per la mitigazione delle bolle di calore e la resilienza al riscaldamento globale, sono inoltre democratici e gratuiti per tutti, favorendo un più sano stile di vita e attività motoria. Chiediamo che, sostituendo in parte i posti auto, siano realizzate tettoie verdi, erbose, con pannelli fotovoltaici (ad esempio in zona Punta degli Orti), con tavoli e panchine, da usare anche in caso di brutto tempo.</p>	
PARERE	
<p>L'osservazione è in linea con i contenuti del PUMS, che si impegna ad assumere quale riferimento e ad attuare le azioni di mitigazione per la pianificazione e programmazione settoriale, contenute nella "Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici" della Regione Emilia-Romagna.</p> <p>Le azioni di adattamento previste dalla nuova normativa regionale saranno integrate nelle politiche e azioni attuali e futuri, ed in particolare nelle fasi di progettazione delle infrastrutture previste e nell'attuazione più in generale del PUMS stesso.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.5	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	NON PERTINENTE
CONTENUTO SINTETICO	
RECUPERO DEGLI INSEDIAMENTI NEL CENTRO STORICO Nessun riferimento viene fatto della situazione del centro storico, caratterizzato dall'insediamento della immigrazione, dal parallelo decadimento del patrimonio edilizio, manca l'analisi dello stato delle strutture edilizie e della non utilizzazione di molte unità. PROPOSTA: integrare il provvedimento finale, prevedere incentivi fiscali e norme edilizie più favorevoli per gli interventi del centro storico, eliminando tutte le penalizzazioni ingiustificate rispetto al minor costo fuori dal centro eliminando le pretese palesemente ingiustificate.	
PARERE	
L'osservazione fa riferimento a temi che esulano dagli ambiti di azione del PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.6	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
ASSENZA DI METODO ADEGUATAMENTE SCIENTIFICO: analisi del campo di intervento con dati adeguati, valutazione cause ed effetti, proposte di intervento. Infatti, non solo la narrazione mescola le diverse fasi, ma appare un lavoro predeterminato nelle scelte e negli obiettivi – non semplicemente giustificabile con la natura amministrativa, di provvedimento a valle di superiori decisioni – risultante come pianificazione prevalentemente qualitativa e non quantitativa. PROPOSTA rimediare per quanto possibile nella fase finale, verificare il rispetto e l'adeguatezza della convenzione con l'istituto incaricato.	
PARERE	
Non pertinente al piano.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.7	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>ASSENZA DI TECNICA COSTI-BENEFICI : assenza di una tempificazione degli interventi proposti e della stima quantitativa della spesa degli stessi. Appare, pertanto, ridicola la certificazione ragionieristica secondo cui il provvedimento non comporta spesa. PROPOSTA: rimediare in sede di approvazione finale, dando conto della spesa sostenuta per gli interventi già messi in campo e di quelli proposti.</p>	
PARERE	
<p>Le indicazioni temporali delle azioni previste dal PUMS sono indicate nella Tabella 5: Tabella delle azioni dello "scenario di piano" – PUMS del capitolo 7 del piano. Il capitolo 9 presenta un sintetico quadro riepilogativo dei costi di investimento per le principali azioni e strategie promosse dal Piano, ad esclusione di tutti gli interventi già in fase di realizzazione o comunque coperti da fonti di finanziamento già individuate.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.8	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	NON PERTINENTE
CONTENUTO SINTETICO	
INQUINAMENTO ATMOSFERICO [...] indispensabile e prioritario nel piano prevedere anche una politica di eliminazione dell'inquinamento prodotto dall'insediamento industriale. In materia di inquinamento da riscaldamento il comune ha incisivi poteri di controllo sulle fonti di riscaldamento e ci risulta che essi non siano quasi mai praticati. Anche questa problematica non viene affrontata dal piano, che pur si deve occupare di inquinamento atmosferico. PROPOSTA: integrare il piano con questo argomento, prevedere sistematici controlli dell'inquinamento industriale e da riscaldamento.	
PARERE	
Sebbene il PUMS abbia come obiettivo la riduzione dell'inquinamento atmosferico, le azioni proposte non risultano pertinenti con i contenuti del Piano.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.9	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
IL PUMS IGNORA IL CORONAVIRUS E LA CRISI ECONONOMICA GENERATA Tutti ammettono la grave crisi economica che si è aperta e taluni la paragonano agli effetti di una terza guerra mondiale, ma il PUMS la ignora e non ne tiene conto. PROPOSTA: rimediare nel finale soprassedendo dagli interventi sicuramente penalizzanti le attività economiche della città.	
PARERE	
Si ritiene necessario aggiornare il documento inserendo indicazioni derivanti dall'emergenza sanitaria Covid19. Vedi osservazioni d'ufficio.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al capitolo 4: Allegato C – Piano di azione Post Covid	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.10	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	NON PERTINENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Riduzione del numero dei piccioni e sanificazione dei loro escrementi [...]PROPOSTA: acquisire una relazione della USL che dia conto dell'entità del fenomeno e della nocività degli escrementi dei piccioni; programmare una politica sistematica di riduzione del loro numero; disporre una periodica sistematica sanificazione delle parti degli edifici sporcati all'esterno; considerare il problema un aspetto rilevante del decoro e della vivibilità del centro storico.	
PARERE	
L'osservazione fa riferimento a temi che esulano dagli ambiti di azione del PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.11	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Ammodernare il servizio taxi unificandolo a livello comprensoriale[.]PROPOSTA: unificare se possibile il servizio taxi a livello comprensoriale con servizio telefonico integrato, comunque realizzato per il servizio taxi di Faenza; convenzione tra Comune e categorie deboli prevalentemente prive di adeguati mezzi di trasporto propri ed abbassamento delle tariffe per aumento di frequenza.	
PARERE	
Non si esclude a priori la realizzazione di un servizio taxi sovracomunale che dovrà essere valutato di concerto con le altre amministrazioni comunali interessate. Gli interventi di ammodernamento e modifica della tariffazione sono rimandati ai tavoli di lavoro operativi.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.12	PROPONENTE Comitato NO alla morte del centro storico per estensione ZTL
ACCOGLIMENTO	NON PERTINENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>IGNORANZA DELLE CONSEGUENZE SULLE ATTIVITA' ECONOMICHE DEL CENTRO STORICO E' inaccettabile che nulla si dica sulle conseguenze delle scelte già fatte e prospettate sulle attività economiche insediate e ciò è particolarmente rilevante per il centro storico.</p> <p>Disincentivare, di fatto, la frequentazione del centro storico senza preoccuparsi minimamente dell'impatto sull'insediamento delle attività economiche e con specifico riferimento alle attività commerciali è inaccettabile e metodologicamente assai incoerente. Sarebbe stata necessaria anche una analisi storica del fenomeno.</p> <p>PROPOSTA: commissionare uno studio sulla dinamica dei trasferimenti commerciali negli ultimi 50 anni, stimare l'effetto sugli insediamenti commerciali.</p>	
PARERE	
L'osservazione fa riferimento a temi che esulano dagli ambiti di azione del PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.13	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Cultura dell'accessibilità urbana: strade e spazi pubblici a misura di persone, non della circolazione di veicoli.	
PARERE	
L'osservazione si ritiene accolta in quanto nelle linee guida Eltis, a cui si è ispirata la costruzione del presente piano, si reputa " [...]necessario, infine, fare in modo che la pianificazione delle ci+à abbia come punto di riferimento i cittadini, visti nelle loro molteplici vesti di viaggiatori, imprenditori, consumatori, clienti o in qualunque altro ruolo assumano. L'importante è che le persone siano parte della soluzione: predisporre un PUMS significa proprio pianificare per le persone. "	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.14	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Percorsi cardine, protetti e piacevoli; che collegano luoghi recuperati e di socialità (piazze, vie, giardini, viali, scuole).	
PARERE	
L'osservazione è in linea con gli obiettivi del PUMS di riequilibrio della distribuzione dello spazio pubblico in favore della mobilità attiva (piedi/bici).	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.15	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	NON PERTINENTE
CONTENUTO SINTETICO	
<p>A proposito di progetti non contemplati direttamente nel piano, che coinvolgono anche la mobilità, ma che andranno integrati con il resto della programmazione territoriale, vanno ricordati: l'intervento sulla Stazione Ferroviaria e in prospettiva lo spostamento della Caserma dei Vigili del Fuoco.</p> <p>Il primo stralcio di lavori è stato approvato, ma forse necessita ancora di approfondimenti per la riqualificazione dell'intera area prospiciente la stazione, e poi vanno approfondite le caratteristiche concrete degli stralci successivi (anche perché i progetti attualmente presentati riteniamo non siano compatibili con ordinato piano urbanistico) lo stesso vale per le ipotesi di riuso dell'area della caserma, l'intera zona potrà essere coinvolta in un virtuoso processo di rigenerazione urbana. Questi approfondimenti dovranno essere svolti con un reale processo partecipativo coinvolgendo tutta la comunità, la sede opportuna sarà la predisposizione del prossimo Piano Urbanistico Generale, che dovrebbe partire tra breve.</p>	
PARERE	
L'osservazione fa riferimento a temi che esulano dagli ambiti di azione del PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.16	PROPONENTE Legambiente
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Mobilità integrata con politica urbanistica, per un Piano della Qualità urbana degli spazi pubblici.	
PARERE	
L'osservazione si ritiene accolta in quanto i contenuti del presente PUMS hanno funzione di indirizzo al Piano Urbanistico Generale (PUG). Il PUMS non si occupa solo della domanda di mobilità e dell'offerta di trasporto, ma anche e soprattutto del miglioramento della qualità di vita nel territorio, in coerenza e in sinergia con gli strumenti programmatici dei diversi settori: trasporti, urbanistica, ambiente, attività economiche, etc.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.17	PROPONENTE IC Carchidio-Strocchi
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Proteggere le aule e l'area verde della scuola media dal rumore emesso dalla SS 9.	
PARERE	
Sebbene il PUMS abbia come obiettivo la riduzione dell'inquinamento acustico indotto dalla componente trasporto, l'intervento proposta non risulta di competenza del Piano.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.18	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	NON ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>A pag. 82: <i>"la promozione del rispetto del Codice della Strada attraverso lo sviluppo di programmi d'informazione sui temi della pedonalità"</i>. Chiediamo che venga aggiunta la dizione "rivolto prioritariamente agli automobilisti". Chiediamo altresì che vengano rimossi i cartelli educativi ai ciclisti che non contribuiscono a creare una cultura amica della bici.</p>	
PARERE	
<p>Una maggior conoscenza e consapevolezza (non solo del Codice della Strada), ma anche, più in generale, dei comportamenti corretti da parte di tutti gli utenti della strada è a beneficio della costruzione di una città più inclusiva, rispettosa e solidale. Pertanto riteniamo che i programmi di informazione/promozione al rispetto del codice della strada e sui corretti comportamenti di guida e sicurezza, a sostegno della pedonalità/ciclabilità debbano essere indirizzati a tutti gli utenti della strada.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.19	PROPONENTE FIAB
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Chiediamo che si preveda nel PUMS la sperimentazione di un quartiere "car free" (fuori dalle aree già individuate come pedonali) cioè senza posti auto, dove le auto non transitano e non posteggiano. In questo quartiere andranno implementati e valorizzati i mezzi pubblici e andranno dati incentivi a chi vuole abitarci.	
PARERE	
L'osservazione seppur in linea con i contenuti del PUMS suggerisce una soluzione di competenza della pianificazione urbanistica che può valutare insediamenti e comparti urbani "car free" da realizzare per esempio attraverso accordi operativi.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.20	PROPONENTE Quartiere Borgo
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA
CONTENUTO SINTETICO	
Pista ciclabile su Corso Europa: è fondamentale un confronto tra il Quartiere, i commercianti e i residenti in fase di progettazione e che vengano garantiti i servizi di Trasporto pubblico locale per dare alternative adeguate.	
PARERE	
Le soluzioni progettuali saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Faenza.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.21	PROPONENTE Quartiere Borgo
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
Delucidazioni su aree di nuova urbanizzazione e alienazione del Comune prima di dare i permessi per costruire al fine di evitare futuri, evidenti ed evitabili problemi alla mobilità che si sono verificati recentemente in alcune zone nuove del Quartiere.	
PARERE	
Si condivide il principio che sottende l'osservazione, per cui la valutazione di sostenibilità delle trasformazioni del territorio non può prescindere dall'adeguatezza delle infrastrutture e i servizi per la mobilità, tuttavia la richiesta dagli ambiti propri del PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.22	PROPONENTE Associazione Fronte Comune
ACCOGLIMENTO	NON DI COMPETENZA
CONTENUTO SINTETICO	
<p>Vediamo grazie agli incentivi statali e alle temperature estive l'aumento del numero di monopattini elettrici, biciclette elettriche, e altre forme di mobilità alternativa. Partendo dai monopattini elettrici che compongono la maggior parte insieme alle biciclette elettriche dei "nuovi mezzi" riteniamo fondamentale creare un regolamento dedicato sul corretto utilizzo di tali mezzi in città.</p> <p>Inoltre sapere come, dove e in che modo si usano e soprattutto in quanti li usano a Faenza potrebbe essere la base di un servizio di noleggio degli stessi generando un servizio nuovo e molto utile per esempio nelle tratte Stazione→ centro. Un servizio di questo genere non solo offre ai Faentini uno strumento in più di mobilità ma è anche insieme al TPL un'ottima risorsa turistica.</p>	
PARERE	
<p>La redazione di un regolamento che disciplini l'utilizzo dei mezzi di micromobilità non è di competenza del presente piano. La valutazione di un servizio integrativo al bike-sharing sarà valutata in fase di progettazione.</p>	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.23	PROPONENTE Confartigianato Romagna Faentina
ACCOGLIMENTO	NON PERTINENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Per le attività legate alla gastronomia, con o senza la somministrazione, gratuità per la tosap sullo spazio esterno: questa tipologia di locali è un elemento di grande attrazione per il centro storico e per questo occorre incentivarla.	
PARERE	
L'osservazione fa riferimento a temi che esulano dagli ambiti di azione del PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.24	PROPONENTE Confartigianato Romagna Faentina
ACCOGLIMENTO	NON PERTINENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Dehors: è fondamentale che venga predisposto un nuovo regolamento sui dehors e gli arredi in spazi pubblici, che definisca in maniera chiara e non interpretabile i criteri per la realizzazione ed il posizionamento di queste strutture.	
PARERE	
L'osservazione fa riferimento a temi che esulano dagli ambiti di azione del PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.25	PROPONENTE Confartigianato Romagna Faentina
ACCOGLIMENTO	NON PERTINENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Per essere attrattivo, il centro deve essere anche più pulito. E' necessario concordare un passaggio da parte di Hera nelle prime ore del giorno, per la pulizia delle strade anche dalle deiezioni dei cani. Per quanto riguarda queste ultime, è auspicabile un maggiore controllo repressivo da parte della Polizia Locale, perché dove non arriva l'educazione dei proprietari, una sanzione può essere un valido deterrente.	
PARERE	
L'osservazione fa riferimento a temi che esulano dagli ambiti di azione del PUMS.	
MODIFICA AL PIANO	
Nessuna.	

TEMA	VARIE
OSSERVAZIONE N.26	PROPONENTE Consigliere comunale LSP
ACCOGLIMENTO	ACCOLTA PARZIALMENTE
CONTENUTO SINTETICO	
Il piano è redatto con scarsa attenzione ai calcoli numerici. Infatti diverse tabelle e grafici illustrativi riportano somme percentuali pari a 101. Tali errori marginali sono il preludio di maggiori approssimazioni di calcolo.	
PARERE	
Vengono ricontrollati e corretti gli errori materiali, incongruenze ed errori nei numerosi documenti predisposti.	
MODIFICA AL PIANO	
Correzioni testuali e cartografiche	

Osservazioni d'ufficio

TEMA	VARIE
PG N.75901/2020	PROPONENTE UFFICIO MOBILITA' SOSTENIBILE
CONTENUTO SINTETICO	
Correggere errori materiali, incongruenze ed errori nei numerosi documenti predisposti.	
MODIFICA AL PIANO	
Correzioni testuali e cartografiche	

TEMA	VARIE
PG N.75901/2020	PROPONENTE UFFICIO MOBILITA' SOSTENIBILE
CONTENUTO SINTETICO	
Riorganizzazione parziale del documento per migliorarne leggibilità.	
MODIFICA AL PIANO	
Correzioni testuali e riorganizzazione indice.	

TEMA	VARIE
PG N.75901/2020	PROPONENTE UFFICIO MOBILITA' SOSTENIBILE
CONTENUTO SINTETICO	
Si ritiene necessario aggiornare il documento inserendo indicazioni derivanti dall'emergenza sanitaria Covid19.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al capitolo 4: Allegato E – Piano di azione Post Covid	
<p><i>Durante il primo periodo di emergenza sanitaria Covid-19 l'applicazione delle misure più restrittive alla circolazione delle persone ha bloccato quasi interamente il sistema dei trasporti e la mobilità urbana con effetti positivi sulla qualità dell'aria (fonte: Report covid 19 di ARPAE- progetto Prepair – studio preliminare giugno 2020), in termini di riduzione delle emissioni di NOx (decremento massimo settimanale dell'ordine del 40%), attribuibile principalmente alla riduzione della circolazione dei veicoli, e di riduzione delle emissioni di PM10 (primario- con un decremento massimo settimanale dell'ordine del 14%).</i></p> <p><i>Con la fine del periodo di lockdown, ma il proseguire dello stato di emergenza, col persistere dell'applicazione di norme di distanziamento sociale si pongono dei forti limiti all'utilizzo dei mezzi del trasporto pubblico.</i></p> <p><i>Pertanto la necessità di continuare a praticare la sicurezza sanitaria rende necessario il potenziamento di alcune delle misure già previste dal piano, anticipandone l'attua-</i></p>	

zione.

Durante il lockdown spostarsi a piedi e in bicicletta si sono rivelati due opzioni praticabili anche per gli spostamenti essenziali. Oltre ad essere modi attivi e sostenibili sono individuali pertanto garantiscono il distanziamento fisico.

La pandemia ha inoltre ancor di più rivelato come la distribuzione dello spazio pubblico sia sproporzionato in favore della mobilità motorizzata.

Lavorare da casa si è dimostrato possibile per una vasta categoria di persone e riduce la necessità del pendolarismo, causa di code e inquinamento.

Inoltre il ricorso alla didattica a distanza o l'elearning ha mostrato come gli spostamenti per l'accompagnamento dei bambini che vanno a scuola in auto con i genitori contribuiscano notevolmente alla congestione delle strade, ponendo l'accento sulla necessità di trovare alternative più sostenibili per accompagnare i bambini a scuola.

Acquistare online è stata una delle soluzioni durante il lockdown, rivelando la necessità di un approccio più sostenibile al tema della logistica e della consegna delle merci.

Sulla base di queste considerazioni pertanto si ritiene di procedere in via prioritaria, nel breve periodo (2025) all'attuazione delle misure che riguardano i seguenti temi:
-gestione dello spazio condiviso: regolamentazione degli accessi e della sosta in centro storico, attraverso l'estensione generalizzata di zone 30, zone a traffico limitato, aree pedonali e l'attivazione di progetti di modifica dello spazio pubblico di carattere sperimentale e temporaneo anche a sostegno della ripartenza delle attività commerciali e di servizio del centro storico;

-mobilità casa-scuola: delimitazione di "Aree di rispetto" nei luoghi immediatamente adiacenti le scuole, da attivare specialmente nelle fasce orarie di ingresso e uscita dai plessi, attraverso provvedimenti volti a creare degli spazi più sicuri per gli studenti (ad es: segnaletica orizzontale, meccanismi di chiusura, regolamentazione della sosta ecc.) che disincentivino l'utilizzo del mezzo privato nella mobilità casa-scuola a favore della diffusione di iniziative quali Pedibus e Bicibus).

-ciclopedonalità: estendere la rete ciclopedonale, adottando anche, laddove fattibile, soluzioni introdotte dalla legislazione in materia intervenuta nell'anno 2020 (Legge n.120 dell'11/9/2020) a modifica del codice della strada (strada urbana ciclabile, corsia ciclabile);

-consegna merci: adottare una regolamentazione per l'accesso al centro storico che incentivi l'utilizzo di soluzioni sostenibili (ad es: Cargo bike)

-mobility management: realizzare progetti di promozione della mobilità sostenibile d'area, anche indirizzati a particolari categorie di utenti (studenti, lavoratori, negozianti ecc)

Riguardo al trasporto pubblico l'azione nel breve periodo prevederà attività di tamponamento del servizio fino alla fine dell'emergenza per poi rilanciare il settore nel periodo post-covid.

Il rilancio del settore di trasporto pubblico dovrà tenere conto del cambiamento della domanda di mobilità indotto dalla pandemia: la diminuzione degli spostamenti in particolare sistematici e una maggiore richiesta di flessibilità non potranno che indurre ad una sempre maggior integrazione modale pubblico-privato e ad un ricorso alle tecnologie digitali, che avranno un ruolo fondamentale nella diffusione delle informazioni, nello sviluppo dei sistemi di vendita utili anche all'attuazione delle politiche di integrazione tariffaria e nel controllo e monitoraggio dei mezzi.

TEMA	MOBILITY MANAGEMENT
PG N.75901/2020	PROPONENTE UFFICIO MOBILITA' SOSTENIBILE
CONTENUTO SINTETICO	
Si ritiene necessario integrare la parte sulle attività /competenze MM	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Al capitolo 4 viene aggiunto il seguente paragrafo: MOBILITY MANAGEMENT</p> <p><i>Il Decreto del 27 Marzo 1998 del Ministero dell'ambiente "MOBILITA' ' sostenibile nelle aree urbane" (detto Decreto Ronchi pubblicato sulla GU n. 179 del 3-8-1998) e il successivo Decreto del 20 dicembre 2000 hanno introdotto la figura professionale del Mobility Manager o responsabile della mobilità: le imprese e gli enti pubblici con più di 300 dipendenti per "unità locale" e le imprese con complessivamente oltre 800 dipendenti devono individuare un responsabile della mobilità del personale. Nella normativa si definiscono due figure professionali:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Mobility Manager di azienda,</i> • <i>Mobility Manager di Area.</i> <p><i>Il Mobility Manager di azienda ha l'incarico di ottimizzare gli spostamenti sistematici dei dipendenti, con l'obiettivo di ridurre l'uso dell'auto privata adottando, tra l'altro, strumenti come il Piano spostamenti casa-lavoro (PSCL) con cui si favoriscono soluzioni di trasporto alternativo a ridotto impatto ambientale. Gli strumenti a disposizione del MM aziendale e da prevedere nel PSCL sono i seguenti:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Incentivazione all'uso del trasporto pubblico su gomma/ferro;</i> - <i>Istituzione di navette aziendali;</i> - <i>Attivazione di bike-sharing aziendale;</i> - <i>Incentivazione all'uso della bicicletta anche attraverso la disponibilità di servizi complementari (rastrelliere, depositi coperti, docce etc.)</i> - <i>Organizzazione del carpooling;</i> - <i>Organizzazione dei parcheggi aziendali;</i> - <i>Iscrizione al servizio di bike sharing/car sharing;</i> - <i>Campagne informative e di attività di sensibilizzazione ai dipendenti;</i> - <i>Incentivazione al Telelavoro ed allo Smartworking;</i> - <i>Flessibilità dell'orario di lavoro;</i> - <i>Miglioramento del parco auto (aziendale e/o dipendenti) privilegiando mezzi eco-compatibili (GPL/metano/veicoli a zero emissioni);</i> <p><i>Il Mobility Manager di Area è la figura di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale, istituita presso il Comune ed ha i seguenti compiti principali:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>mantenere il collegamento con le aziende di trasporto locale;</i> - <i>assistere le aziende nella redazione dei PSCL;</i> - <i>collaborare alla realizzazione dei PSCL aziendali un fornendo ausilio tecnico e supporto informativo;</i> - <i>promuovere iniziative di mobilità sostenibile di area.</i> <p><i>Ogni azienda deve comunicare la nomina del Mobility Manager aziendale al Mobility</i></p>	

Manager di Area del Comune.

Il PSCL aziendale viene approvato dall'Amministrazione attraverso l'accordo di Mobility Management tra azienda e MM di Area in cui può essere previsto dall'Amministrazione l'accesso a meccanismi di agevolazioni e di incentivi per i dipendenti (ad esempio: abbonamenti annuali scontati per il TPL, incentivi all'acquisto di biciclette /auto elettriche per flotte aziendali/incentivi chilometrici per gli spostamenti casa-lavoro ecc.).

La 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" istituisce negli istituti scolastici di ogni ordine e grado, nell'ambito della loro autonomia amministrativa ed organizzativa, la figura del Mobility Manager scolastico. Il Mobility Manager scolastico, scelto tra il personale docente su base volontaria e senza riduzione del carico didattico, ha i seguenti compiti:

- organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;*
- mantenere i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto;*
- coordinarsi con gli altri istituti scolastici presenti nel medesimo comune;*
- verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi;*
- garantire l'intermodalità e l'interscambio;*
- favorire l'utilizzo della bicicletta e di servizi di noleggio di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;*
- segnalare all'ufficio scolastico regionale eventuali problemi legati al trasporto dei disabili.*

Recentemente il DECRETO-LEGGE n.34 del 19 maggio 2020 (detto Decreto Rilancio, pubblicato sulla GU Serie Generale n.128 del 19-05-2020 – Suppl. Ordinario n.21) rafforza l'importanza della figura del Mobility Manager obbligando le imprese e le pubbliche amministrazioni con più di 100 dipendenti ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un PSCL-Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (art. 229 - Capo VII – misure per l'Ambiente). L'obbligo riguarda le imprese e le pubbliche amministrazioni ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia oppure in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti.

Si ritiene indispensabile al raggiungimento degli obiettivi del PUMS, un coinvolgimento di tutti i cittadini attraverso una promozione della mobilità sostenibile che parte proprio dalle aziende e dalle scuole.

Il PUMS, pertanto, al fine di produrre un vero e proprio cambiamento culturale che porti a ridurre il trasporto privato, prevede un forte impulso alle politiche di Mobility Management.

Nel dettaglio le politiche di Mobility Management che il PUMS individua e incentiva sono:

- la diffusione del Telelavoro e dello Smartworking;*
- la diffusione del "Bike to work";*
- l'introduzione di agevolazioni fiscali locali (da stabilire in forma e misura. Ad esempio: esenzione TOSAP agli esercizi commerciali che installano rastrelliere ad uso pubblico);*
- l'accesso a finanziamenti pubblici (ad esempio: per acquisto bici/lucchetti/marchiatura);*
- acquisizione di strumenti di supporto alla redazione di PSCL da mettere a disposi-*

zione di scuole e aziende;
 - Gamification, in particolare presso le scuole.

Il PUMS inoltre promuove l'attivazione del Mobility Manager di Distretto. La maggior parte delle aziende faentine ha dimensione medio-piccola per cui non ricadono negli obblighi di legge in materia di mobility management, tuttavia poiché risultano concentrate in particolari aree della città che per questo sono caratterizzate da criticità di traffico privato ed elevato numero di addetti, si ritiene indispensabile attivare politiche di mobility management di Distretto.

Il Mobility Manager di Distretto, individuato di intesa tra le aziende, pertanto, avrà il compito di creare accordi tra le aziende del distretto/zona industriale per portare avanti politiche e azioni congiunte atte a garantire servizi di mobilità sostenibile agli addetti.

I Mobility Manager aziendali, di distretto, scolastici e di Area saranno coinvolti nei tavoli tecnici che verranno attivati per l'attuazione delle politiche previste dal PUMS.

TEMA	VARIE
PG N.75901/2020	PROPONENTE UFFICIO MOBILITA' SOSTENIBILE
CONTENUTO SINTETICO	
Aggiornamento quadro programmatico, relativamente a PAESC e PS2030.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica al capitolo 6. Modifica al Rapporto Ambientale.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
PG N.75901/2020	PROPONENTE UFFICIO MOBILITA' SOSTENIBILE
CONTENUTO SINTETICO	
Prolungamento ciclabile lungo v. Ospitalacci.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale.	

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
PG N.75901/2020	PROPONENTE UFFICIO MOBILITA' SOSTENIBILE
CONTENUTO SINTETICO	
Realizzazione ciclopedonali in: -Via Calamelli -Via Volpaccino -Via Mazzanti -via Filanda Vecchia	

-via Della Valle
-Via Chairini
-Via Lama
-Via F.Ili Bandiera

MODIFICA AL PIANO

Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale.
Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.

TEMA	RETE CICLOPEDONALE
PG N.75901/2020	PROPONENTE UFFICIO MOBILITA' SOSTENIBILE
CONTENUTO SINTETICO	
Percorso circolare in ambito naturalistico e urbano (Approvazione CC 26/09/2019) Vengono inseriti a tratti di rete e di percorso naturalistico.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.	

TEMA	VARIE
PG N.75901/2020	PROPONENTE UFFICIO MOBILITA' SOSTENIBILE
CONTENUTO SINTETICO	
Integrare con indirizzi generali per la pianificazione urbanistica.	
MODIFICA AL PIANO	
<p>Integrazione al Capitolo 4: <i>Il PUMS e la pianificazione urbanistica</i> <i>Il rinnovo di tutta la pianificazione territoriale e urbanistica del territorio che si attuerà nei prossimi anni costituisce una occasione straordinaria per realizzare in modo efficace gli obiettivi del PUMS di:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - riduzione della mobilità veicolare privata e dei suoi effetti in termini di emissioni climalteranti, inquinamento, consumo energetico a favore - incremento della mobilità attiva e del trasporto pubblico. <p><i>Questi obiettivi sono raggiungibili solo attraverso una pianificazione delle trasformazioni urbanistiche orientata alla mobilità sostenibile.</i> <i>Pertanto il PUMS offre come input al PUG, di imminente predisposizione, l'indirizzo di contrastare la dispersione insediativa e favorire i nuovi insediamenti solo laddove siano presenti infrastrutture per la mobilità e servizi della rete del trasporto pubblico e reti ciclabili in grado di soddisfare la domanda e costituire una reale alternativa al mezzo privato.</i></p> <p><i>In quest'ottica si suggeriscono alcune Linee Guida da considerare in fase di pianificazione di futuri interventi urbanistici nel Comune di Faenza.</i></p> <p>INSEDIAMENTI ABITATIVI <i>Saranno preferibili gli interventi che prevedono:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - il rispetto delle capacità di carico delle infrastrutture stradali e dei servizi di trasporto pubblico; - un incremento della pedonalità, prevedendo spazi di aggregazione e percorsi pedonali in continuità con le zone limitrofe; - un incremento della ciclabilità, prevedendo percorsi ciclabili che contribuiscano alla creazione di una rete capillare e alla ricucitura con la rete esistente e dotazioni di stalli per le biciclette; - un'efficace localizzazione delle nuove fermate del TPL, in modo tale da riuscire a 	

servire le aree con una domanda potenziale maggiore di utenti e collegare i poli di maggior interesse affinché si incentivino l'uso dei mezzi pubblici a discapito di quelli privati;

- la localizzazione dei parcheggi pertinenziali all'interno dell'area privata che servono;*
- la riduzione delle dotazioni standard di parcheggi pubblici e pertinenziali, sostituendole con forme di monetizzazione da utilizzare per interventi pubblici a favore della mobilità sostenibile;*
- un incentivo alla diffusione della mobilità elettrica tramite la definizione di punti di ricarica;*
- la sperimentazione di interventi e comparti completamente 'car free'.*

INSEDIAMENTI PRODUTTIVI:

Il PUMS suggerisce di verificare che gli interventi proposti prevedano una localizzazione:

- in aree servite adeguatamente da un servizio di trasporto pubblico, in grado di supportare l'incremento della domanda. Se questo non è sufficiente, si dovrà intervenire adeguando le linee esistenti;*
- in aree con una rete stradale sufficiente ad assorbire l'incremento della domanda.*
- in prossimità della rete ciclabile esistente per favorire la mobilità ciclistica, garantendo la ricucitura con la maglia esistente qualora fosse necessario.*

Nel caso di interventi di grandi dimensioni, infine, si consiglia la valutazione anche in base ai seguenti aspetti:

- connessione diretta ed efficace con il sistema delle infrastrutture di grande collegamento (in particolare con i caselli della rete autostradale o gli snodi ferroviari) per la mobilità delle merci;*
- modalità con cui l'azienda intende assicurare un adeguato servizio di trasporto collettivo o sostenibile per i propri dipendenti mediante azioni di Mobility Management quali istituzione/revisione di percorsi di linee pubbliche, agevolazioni tariffarie e introduzione bonus mobilità.*

INTERVENTI SUL TERRITORIO RURALE

Il PUMS accoglie le prescrizioni della Legge Regionale e auspica la valorizzazione, in via prioritaria, del territorio in prossimità della rete ciclabile esistente e di progetto, tramite il recupero e il riuso di edifici rurali per l'insediamento di nuove attività, che, andando ad incrementare l'attrattività dell'area, possano diventare un incentivo alla mobilità cicloturistica.

TEMA	VARIE
PG N. 75901/2020	PROPONENTE UFFICIO MOBILITA' SOSTENIBILE
CONTENUTO SINTETICO	
Integrazione risultati progetto di partecipazione Mobilitiamo.	
MODIFICA AL PIANO	
Integrazione al capitolo 6 sulla partecipazione.	

TEMA	VARIE
PG N.75901/2020	PROPONENTE SERVIZIO URBANISTICA
CONTENUTO SINTETICO	
Integrazione con ciclovia regionale: Ciclovia Emilia ER8 Ciclovia Emilia Stradelli guelfi ER8d Ciclovia Fiume Lamone ER27 Ciclovia Ravenna-Firenze ER29	
MODIFICA AL PIANO	
Integrazione al Capitolo 4.	

TEMA	VARIE
PG N.75901/2020	PROPONENTE SERVIZIO URBANISTICA
CONTENUTO SINTETICO	
Ciclabile lungo asse del Naviglio verso Bagnacavallo.	
MODIFICA AL PIANO	
Modifica alla TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale. Modifica al Rapporto Ambientale e Vinca.	