



Piano Urbano del Traffico (PUT) del Comune di Piacenza

Osservazioni e controdeduzioni

AUTORE:

TRT TRASPORTI E TERRITORIO

MILANO, SETTEMBRE 2025



Seconda di copertina

Cliente	Comune di Piacenza
Riferimento contratto	Determinazione del dirigente n. 2765 del 09-10-2024. Affidamento per il servizio di assistenza tecnica per l'adozione del Piano Urbano del Traffico (PUT), la redazione delle controdeduzioni e l'approvazione finale. Documento di stipula contratto del 25-10-2024
NOME PROGETTO	Servizio di assistenza tecnica per l'adozione del Piano Urbano del Traffico (PUT), la redazione delle controdeduzioni e l'approvazione finale
NOME FILE	PUT2023-Piacenza-Controdeduzioni_Osservazioni- V4
VERSIONE	V4
DATA	22/09/2025

Classificazione del documento							
Bozza		Finale	X	Riservato		Pubblico	X

Autore	Sofia Pechin, Tito Stefanelli
Approvazione finale	Patrizia Malgieri

Contatti

TRT Trasporti e Territorio
Via Rutilia 10/8
Milano - Italia
Tel: +39 02 57410380
E-mail: info@trt.it
Web: www.trt.it

INDICE

INTRODUZIONE	7
1 OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 01_PG42015_2025	8
1- Osservazione 01 - protocollo 01_PG42015_2025	8
Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 01_PG42015_2025	8
2 OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 02_PG43642_2025	9
2- Osservazione 02 - protocollo 02_PG43642_2025	9
Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 02_PG43642_2025	9
3 OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 03_PG47834_2025	10
3- Osservazione 03 - protocollo 03_PG47834_2025	10
Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 03_PG47834_2025	10
4 OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 04_PG50073_2025	11
4- Osservazione 04 – protocollo 04_PG50073_2025	11
5- Osservazione 05 – protocollo 04_PG50073_2025	11
Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 04_PG50073_2025	11
5 OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 05_PG53856_2025	12
6- Osservazione 06 - protocollo 05_PG53856_2025	12
7- Osservazione 07 - protocollo 05_PG53856_2025	12
8- Osservazione 08 - protocollo 05_PG53856_2025	12
Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 05_PG53856_2025	13
6 OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 06_PG54690_2025	14
9- Osservazione 09 - protocollo 06_PG54690_2025	14
10- Osservazione 10 - protocollo 06_PG54690_2025	14
11- Osservazione 11 - protocollo 06_PG54690_2025	14
12- Osservazione 12 - protocollo 06_PG54690_2025	14
13- Osservazione 13 - protocollo 06_PG54690_2025	15
14- Osservazione 14 - protocollo 06_PG54690_2025	15
15- Osservazione 15 - protocollo 06_PG54690_2025	15
16- Osservazione 16 - protocollo 06_PG54690_2025	15
17- Osservazione 17 - protocollo 06_PG54690_2025	16
18- Osservazione 18 - protocollo 06_PG54690_2025	16
19- Osservazione 19 - protocollo 06_PG54690_2025	16
20- Osservazione 20 - protocollo 06_PG54690_2025	17
21- Osservazione 21 - protocollo 06_PG54690_2025	17
22- Osservazione 22 - protocollo 06_PG54690_2025	17
23- Osservazione 23 - protocollo 06_PG54690_2025	17

24-	Osservazione 24 - protocollo 06_PG54690_2025	18
25-	Osservazione 25 - protocollo 06_PG54690_2025	18
26-	Osservazione 26 - protocollo 06_PG54690_2025	18
27-	Osservazione 27 - protocollo 06_PG54690_2025	19
28-	Osservazione 28 - protocollo 06_PG54690_2025	19
	Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 06_PG54690_2025	19
7	OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 07_PG54963_2025	20
29-	Osservazione 29 - protocollo 07_PG54963_2025	20
30-	Osservazione 30 - protocollo 07_PG54963_2025	20
	Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 07_PG54963_2025	20
8	OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 08_PG54981_2025	21
31-	Osservazione 31 - protocollo 08_PG54981_2025	21
32-	Osservazione 32 - protocollo 08_PG54981_2025	21
33-	Osservazione 33 - protocollo 08_PG54981_2025	21
34-	Osservazione 34 - protocollo 08_PG54981_2025	22
35-	Osservazione 35 - protocollo 08_PG54981_2025	22
36-	Osservazione 36 - protocollo 08_PG54981_2025	23
37-	Osservazione 37 - protocollo 08_PG54981_2025	24
38-	Osservazione 38 - protocollo 08_PG54981_2025	24
39-	Osservazione 39 - protocollo 08_PG54981_2025	24
40-	Osservazione 40 - protocollo 08_PG54981_2025	25
41-	Osservazione 41 - protocollo 08_PG54981_2025	26
42-	Osservazione 42 - protocollo 08_PG54981_2025	26
43-	Osservazione 43 - protocollo 08_PG54981_2025	27
44-	Osservazione 44 - protocollo 08_PG54981_2025	27
45-	Osservazione 45 - protocollo 08_PG54981_2025	28
46-	Osservazione 46 - protocollo 08_PG54981_2025	28
47-	Osservazione 47 - protocollo 08_PG54981_2025	28
48-	Osservazione 48 - protocollo 08_PG54981_2025	29
49-	Osservazione 49 - protocollo 08_PG54981_2025	29
50-	Osservazione 50 - protocollo 08_PG54981_2025	30
51-	Osservazione 51 - protocollo 08_PG54981_2025	30
52-	Osservazione 52 - protocollo 08_PG54981_2025	30
53-	Osservazione 53 - protocollo 08_PG54981_2025	31
54-	Osservazione 54 - protocollo 08_PG54981_2025	31
55-	Osservazione 55 - protocollo 08_PG54981_2025	31
56-	Osservazione 56 - protocollo 08_PG54981_2025	31
57-	Osservazione 57 - protocollo 08_PG54981_2025	32

58-	Osservazione 58 - protocollo 08_PG54981_2025	32
59-	Osservazione 59 - protocollo 08_PG54981_2025	33
60-	Osservazione 60 - protocollo 08_PG54981_2025	33
61-	Osservazione 61 - protocollo 08_PG54981_2025	33
62-	Osservazione 62 - protocollo 08_PG54981_2025	34
63-	Osservazione 63 - protocollo 08_PG54981_2025	34
	Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 08_PG54981_2025	34
9	OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 09_PG54991_2025	36
64-	Osservazione 64 - protocollo 09_PG54991_2025	36
	Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 09_PG54991_2025	36
10	OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 10_PG55352_2025	37
65-	Osservazione 65 - protocollo 10_PG55352_2025	37
	Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 10_PG55352_2025	37
11	OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 11_PG55414_2025	38
66-	Osservazione 66 – protocollo 11_PG55414_2025	38
67-	Osservazione 67 – protocollo 11_PG55414_2025	38
68-	Osservazione 68 – protocollo 11_PG55414_2025	38
69-	Osservazione 69 – protocollo 11_PG55414_2025	38
70-	Osservazione 70 – protocollo 11_PG55414_2025	39
71-	Osservazione 71 – protocollo 11_PG55414_2025	39
72-	Osservazione 72 – protocollo 11_PG55414_2025	39
	Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 11_PG55414_2025	40
12	OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 12_PG55450_2025	41
73-	Osservazione 73 - protocollo 12_PG55450_2025	41
74-	Osservazione 74 - protocollo 12_PG55450_2025	41
75-	Osservazione 75 - protocollo 12_PG55450_2025	41
	Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 12_PG55450_2025	42
13	OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 13_PG55625_2025	43
76-	Osservazione 76 - protocollo 13_PG55625_2025	43
77-	Osservazione 77 - protocollo 13_PG55625_2025	43
78-	Osservazione 78 - protocollo 13_PG55625_2025	43
79-	Osservazione 79 - protocollo 13_PG55625_2025	44
	Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 13_PG55625_2025	44
14	OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 14_PG55697_2025	45
80-	Osservazione 80 - protocollo 14_PG55697_2025	45
81-	Osservazione 81 - protocollo 14_PG55697_2025	45
82-	Osservazione 82 - protocollo 14_PG55697_2025	46
83-	Osservazione 83 - protocollo 14_PG55697_2025	46

84-	Osservazione 84 - protocollo 14_PG55697_2025	47
85-	Osservazione 85 - protocollo 14_PG55697_2025	47
86-	Osservazione 86 - protocollo 14_PG55697_2025	47
87-	Osservazione 87 - protocollo 14_PG55697_2025	48
88-	Osservazione 88 - protocollo 14_PG55697_2025	48
89-	Osservazione 89 - protocollo 14_PG55697_2025	48
90-	Osservazione 90 - protocollo 14_PG55697_2025	49
91-	Osservazione 91 - protocollo 14_PG55697_2025	49
92-	Osservazione 92 - protocollo 14_PG55697_2025	49
93-	Osservazione 93 - protocollo 14_PG55697_2025	50
94-	Osservazione 94 - protocollo 14_PG55697_2025	50
95-	Osservazione 95 - protocollo 14_PG55697_2025	51
96-	Osservazione 96 - protocollo 14_PG55697_2025	51
97-	Osservazione 97 - protocollo 14_PG55697_2025	51
98-	Osservazione 98 - protocollo 14_PG55697_2025	52
99-	Osservazione 99 - protocollo 14_PG55697_2025	52
100-	Osservazione 100 - protocollo 14_PG55697_2025	53
101-	Osservazione 101 - protocollo 14_PG55697_2025	53
102-	Osservazione 102 - protocollo 14_PG55697_2025	53
	Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 14_PG55697_2025	54
15	OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 15_PG55942_2025	55
103-	Osservazione 103 - protocollo 15_PG55942_2025	55
104-	Osservazione 104 - protocollo 15_PG55942_2025	55
	Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 15_PG55942_2025	55
16	OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 16_PG56016_2025	56
105-	Osservazione 105 - protocollo 16_PG56016_2025	56
106-	Osservazione 106 - protocollo 16_PG56016_2025	56
107-	Osservazione 107 - protocollo 16_PG56016_2025	56
108-	Osservazione 108 - protocollo 16_PG56016_2025	57
109-	Osservazione 109 - protocollo 16_PG56016_2025	57
110-	Osservazione 110 - protocollo 16_PG56016_2025	57
111-	Osservazione 111 - protocollo 16_PG56016_2025	57
	Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 16_PG56016_2025	58
17	OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 17_PG56038_2025	59
112-	Osservazione 112 - protocollo 17_PG56038_2025	59
113-	Osservazione 113 - protocollo 17_PG56038_2025	59
114-	Osservazione 114 - protocollo 17_PG56038_2025	60
115-	Osservazione 115 - protocollo 17_PG56038_2025	61

116-	Osservazione 116 - protocollo 17_PG56038_2025	61
117-	Osservazione 117 - protocollo 17_PG56038_2025	62
118-	Osservazione 118 - protocollo 17_PG56038_2025	62
	Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 17_PG56038_2025	62

18 OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 18_PG56389_202564

119-	Osservazione 119 – protocollo 18_PG56389_2025	64
120-	Osservazione 120 – protocollo 18_PG56389_2025	64
121-	Osservazione 121 – protocollo 18_PG56389_2025	65
122-	Osservazione 122 – protocollo 18_PG56389_2025	65
123-	Osservazione 123 – protocollo 18_PG56389_2025	66
124-	Osservazione 124 – protocollo 18_PG56389_2025	67
125-	Osservazione 125 – protocollo 18_PG56389_2025	67
126-	Osservazione 126 – protocollo 18_PG56389_2025	68
127-	Osservazione 127 – protocollo 18_PG56389_2025	69
128-	Osservazione 128 – protocollo 18_PG56389_2025	69
129-	Osservazione 129 – protocollo 18_PG56389_2025	70
130-	Osservazione 130 – protocollo 18_PG56389_2025	71
131-	Osservazione 131 – protocollo 18_PG56389_2025	71
132-	Osservazione 132 – protocollo 18_PG56389_2025	72
133-	Osservazione 133 – protocollo 18_PG56389_2025	73
134-	Osservazione 134 – protocollo 18_PG56389_2025	74
135-	Osservazione 135 – protocollo 18_PG56389_2025	74
136-	Osservazione 136 – protocollo 18_PG56389_2025	75
	Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 18_PG56389_2025	75

19 OSSERVAZIONI PROTOCOLLO 19_PG56450_202576

137-	Osservazione 137 – protocollo 19_PG56450_2025	76
138-	Osservazione 138 – protocollo 19_PG56450_2025	76
139-	Osservazione 139 – protocollo 19_PG56450_2025	77
140-	Osservazione 140 – protocollo 19_PG56450_2025	77
141-	Osservazione 141 – protocollo 19_PG56450_2025	77
142-	Osservazione 142 – protocollo 19_PG56450_2025	78
143-	Osservazione 143 – protocollo 19_PG56450_2025	78
144-	Osservazione 144 – protocollo 19_PG56450_2025	79
145-	Osservazione 145 – protocollo 19_PG56450_2025	79
146-	Osservazione 146 – protocollo 19_PG56450_2025	80
147-	Osservazione 147 – protocollo 19_PG56450_2025	80
148-	Osservazione 148 – protocollo 19_PG56450_2025	81
149-	Osservazione 149 – protocollo 19_PG56450_2025	81

150-	Osservazione 150 – protocollo 19_PG56450_2025	82
151-	Osservazione 151 – protocollo 19_PG56450_2025	82
152-	Osservazione 152 – protocollo 19_PG56450_2025	83
	Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 19_PG56450_2025	84

INTRODUZIONE

Il Comune di Piacenza, con Lettera commerciale di affidamento protocollata con n. 14035/2023 del 02 febbraio 2023, ha incaricato TRT Trasporti e Territorio Srl (di seguito TRT) della redazione del monitoraggio del PUMS (consegnato a luglio 2023) e dell'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico (PUT). Successivamente, con Determinazione dirigenziale n. 2765 del 9 ottobre 2024, il Comune di Piacenza ha conferito a TRT il servizio di assistenza tecnica per l'adozione del PUT, la predisposizione delle controdeduzioni e l'approvazione finale del Piano.

Il presente documento raccoglie le controdeduzioni alle osservazioni pervenute durante il periodo di pubblicazione del PUT, compreso tra il 27 febbraio e il 27 marzo 2025, relativo al documento adottato dalla Giunta Comunale con deliberazione n. 23 dell'11 febbraio 2025.

Le osservazioni sono state classificate secondo le seguenti categorie:

- Accolta: l'osservazione è stata integralmente recepita e ha comportato modifiche al documento;
- Parzialmente accolta: l'osservazione è stata parzialmente recepita; il documento è stato modificato nei limiti indicati nella relativa controdeduzione;
- Non accolta: l'osservazione non è stata accolta per motivazioni tecniche o di coerenza con gli obiettivi e le tempistiche del Piano, come esplicitato in ciascuna controdeduzione;
- Inammissibile: l'osservazione è stata ritenuta non pertinente, in quanto non riferita a contenuti di competenza del PUT.

Al termine del periodo di deposito, sono pervenute complessivamente 152 osservazioni da parte di 19 soggetti, tra cittadini e associazioni. Le osservazioni pervenute risultano così suddivise: 56% accolte o parzialmente accolte; 33% non accolte; e 11% considerate inammissibili.

La tabella seguente riporta il riepilogo degli esiti, mentre nelle pagine successive sono presentate le controdeduzioni, osservazione per osservazione.

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	62	41%
Non accolta	50	33%
parzialmente accolta	23	15%
Inammissibile	17	11%
TOTALE	152	

1 Osservazioni protocollo 01_PG42015_2025

1- Osservazione 01 - protocollo 01_PG42015_2025

Capitolo	4.1
Pagina	14
Motivazioni	via Giuseppe Beati: i mezzi viaggiano a velocità molto oltre al limite essendo poco battuta dai mezzi ma molto dai pedoni che abitano e lavorano in questa via.
Testo da eliminare o sostituire	Realizzazione piattaforme rialzate per mitigazione velocità o interventi di moderazione del traffico i
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si accoglie favorevolmente la proposta e si inserisce nel PUT la previsione di una piattaforma rialzata. Via Giuseppe Beati è inoltre inserita tra le nuove zone 30 proposte dal PUT
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.2 Interventi sulla rete stradale

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 01_PG42015_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	1	100%
Non accolta	-	-
parzialmente accolta	-	-
Inammissibile	-	-
TOTALE	1	

2 Osservazioni protocollo 02_PG43642_2025

2- Osservazione 02 - protocollo 02_PG43642_2025

Capitolo	5.1.3 Interventi di moderazione del traffico – città 30
Pagina	29 e seguente
Motivazioni	mando questa riflessione in merito alla gestione delle zone 30, come isole ambientali a misura degli utenti deboli (omissis) al fine di apportare un beneficio diffuso in termini di fruizione dello spazio urbano alle biciclette anche in mancanza di percorsi dedicati (piste ciclabili). Porto come esempio lo Stradone Farnese, che è attualmente una zona 30 e che percorro ogni mattina in bicicletta in direzione “dolmen” per recarmi al lavoro e nel quale è presente una pista ciclabile su sede non separata, quindi una situazione già ottimale rispetto a tantissime altre zone della città. Premesso che, vista l’ampia sede stradale, la velocità 30 km/h è rispettata dai veicoli in transito solo in occasione di forte traffico; muoversi in bicicletta sulla pista ciclabile dello Stradone Farnese comporta ogni giorno schivare: • auto che si immettono nelle vie laterali, • auto che devono inserirsi nello Stradone Farnese dalle vie laterali o dai garage ed occupano completamente la sede della ciclabile in attesa del passaggio, • auto che invadono temporaneamente la ciclabile per evitare altri veicoli, • auto che accostano nella ciclabile per far scendere i figli i quali successivamente aprono le portiere e si proiettano sul marciapiede ingombrandolo completamente, • auto parcheggiate sulla ciclabile, • pedoni ignari del fatto che la ciclabile venga per un tratto convogliata sul marciapiede non essendo identificato su di esso il tracciato, • ed infine una fitta rete di caditoie e tombini che, non essendo a filo, riducono localmente e notevolmente la larghezza disponibile in un contesto dove le macchine di fianco si muovono ad elevata velocità; tutto quanto sopra rende il recarsi al lavoro in bicicletta simile ad una partita ad un videogioco, dove però il finale non è scontato e che, come mi dicono diversi colleghi, fa sì che essa spesso non venga scelta come mezzo di trasporto. Personalmente sono convinto che l’uso diffuso delle zone 30 in città possa portare un reale beneficio non solo alle citate “categorie deboli”, ma a tutti gli utenti della strada; penso però siano indispensabili accorgimenti efficaci che rallentino e indirizzino realmente il traffico veicolare (come ad esempio quelli riportati nel PUT) ed in ogni caso sia necessaria la definizione di piste ciclabili dedicate in sede separata e protetta in modo da rendere la bicicletta un mezzo alternativo efficace e più sicuro.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell’osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. L’intervento proposto si configura più come una riflessione generale che come una proposta puntuale e strutturata. Inoltre, la segnalazione non risulta coerente con le priorità strategiche individuate dal PUT, che mira al completamento progressivo della rete ciclabile secondo criteri di connessione, sicurezza e domanda potenziale individuati dal Biciplan.
Esito	Inammissibile

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 02_PG43642_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	-	-
Non accolta	-	-
parzialmente accolta	-	-
Inammissibile	1	100%
TOTALE	1	

3 Osservazioni protocollo 03_PG47834_2025

3- Osservazione 03 - protocollo 03_PG47834_2025

Capitolo	Trasporto pubblico
Pagina	54
Motivazioni	Nel PUT non si fa il minimo riferimento al POLO LOGISTICO. Siamo una città, purtroppo, ormai consegnata alla logistica ed il più grande polo logistico ovvero quello di Montale non è servito da una linea di trasporto pubblico. La linea MB arriva a Montale e tantissimi lavoratori devono percorrere a piedi o con i monopattini o chiedendo passaggi più di 1km per raggiungere il polo logistico (es. via Bazzani e limitrofe). Penso anche che non abbiate pensato nulla in merito al carico del traffico che via Emilia Parmense e Montale si trovano a dover sostenere (camion a go go, auto private ecc ecc.). Credo che un buon servizio di autobus che raggiunga il polo logistico (potrebbe essere la linea MB o anche la LINEA 12) potrebbe alleggerire tantissimo la zona dal traffico veicolare privato.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. Si riconosce la criticità evidenziata in merito alla carenza di collegamenti diretti tra il trasporto pubblico e il polo logistico. In tale direzione, saranno introdotte azioni coinvolgimento e confronto con i mobility manager aziendali delle imprese insediate nell'area, in coordinamento con il mobility manager di area, al fine di valutare soluzioni organizzative e sperimentazioni di servizi dedicati.
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.6 Gestione della domanda di mobilità ed e-mobility

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 03_PG47834_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	-	-
Non accolta	-	-
parzialmente accolta	1	100%
Inammissibile	-	-
TOTALE	1	

4 Osservazioni protocollo 04_PG50073_2025

4- Osservazione 04 – protocollo 04_PG50073_2025

Capitolo	5.1.2
Pagina	30
Motivazioni	Si richiede l'aggiunta della Via Borghetto alle "zone 30", in quanto utilizzata abbondantemente dagli studenti delle scuole limitrofe in attesa dei mezzi pubblici. Oggi la via Borghetto è flagellata da un traffico abnorme e non adeguato alla struttura dell'asse viario, da parcheggi selvaggi in divieto di sosta costante, da posatura non conforme di tombini, i quali, non isolati con gomma, causano un notevole inquinamento acustico e vibrazioni considerevoli agli edifici residenziali che ivi si affacciano.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: Inoltre, durante il biennio di validità del PUT verranno realizzate in corrispondenza di servizi educativi, in ordine di priorità, le seguenti strade 30:
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. La richiesta di includere Via Borghetto tra le strade soggette a limitazione di velocità a 30 km/h risulta già soddisfatta, poiché tale via è già compresa all'interno della Zona 30 istituita dal Comune di Piacenza all'interno delle cerchia muraria.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Non richiede modifiche

5- Osservazione 05 – protocollo 04_PG50073_2025

Capitolo	5.1.2
Pagina	23
Motivazioni	Si consiglia di far iniziare la ZTL dall'intersezione piazzale Milano – via Risorgimento, creando, per i bus, una zona di interscambio in via Maculani. I bus che accederanno alla ZTL, dovranno essere bus di dimensioni ridotte rispetto ai pachidermi attuali che distruggono le strade del centro storico, e possibilmente elettrici, per ridurre l'inquinamento atmosferico e soprattutto acustico. I bus di grosse dimensioni circoleranno all'esterno della ZTL, nelle zone di periferia, su strade larghe ed adeguate, arriveranno al confine con la ZTL dove verranno istituite le aree di interscambio e da dove partiranno i bus di piccole dimensioni che entreranno in ZTL e nel centro storico che deve essere tutelato.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Il PUT, per il periodo di validità, ha orientato le proprie priorità verso interventi regolativi e gestionali della ZTL per migliorare la sua efficacia. La proposta avanzata richiederebbe un'ampia revisione sia della perimetrazione della ZTL, sia dell'assetto complessivo del servizio di trasporto pubblico urbano, aspetti che esulano dall'ambito operativo del PUT nel periodo di validità corrente.
Esito	Non accolta

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 04_PG50073_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	1	50%
Non accolta	1	50%
parzialmente accolta	-	-
Inammissibile	-	-
TOTALE	2	

5 Osservazioni protocollo 05_PG53856_2025

6- Osservazione 06 - protocollo 05_PG53856_2025

Capitolo	5.4
Pagina	54 e 55
Motivazioni	(Parcheggio Cheope) inopportunità dell'intervento. Proposta di spostamento dello stesso
Testo da eliminare o sostituire	il progetto per la riqualificazione nodo di interscambio intermodale di secondo livello in Parcheggio Cheope
Testo da inserire	sostituire con: Il progetto per la riqualificazione nodo di interscambio intermodale di secondo livello in Parcheggio Viale Malta in area adiacente ex Ospedale Militare. Collegamento diretto con Via XX Maggio attraverso percorso delle vecchie mura.
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. L'intervento previsto presso il parcheggio Cheope, individuato come nodo di interscambio intermodale di secondo livello, ha come obiettivo principale la riorganizzazione funzionale dell'area, con particolare attenzione al tratto di via IV Novembre, al fine di garantire operazioni di carico e scarico passeggeri del TPL in condizioni di maggiore sicurezza. È inoltre prevista l'implementazione di infrastrutture dedicate alla sosta protetta delle biciclette e alla ricarica elettrica, sia per biciclette che per autoveicoli. Non sono invece previsti interventi di tipo infrastrutturale invasivo, né modifiche sostanziali alla configurazione esistente del parcheggio. La proposta di spostamento dell'intervento nell'area di viale Malta non risulta accoglibile in quanto tale area è attualmente destinata alla sosta di veicoli privati (gratuita o a pagamento).
Esito	Non accolta

7- Osservazione 07 - protocollo 05_PG53856_2025

Capitolo	5.5.1
Pagina	57 e 59
Motivazioni	Inopportunità dell'intervento; proposta di rendere una parte dei posti di Sant'Ambrogio a rotazione.
Testo da eliminare o sostituire	I grandi parcheggi su piazzale gratuiti esterni agli ambiti tariffati (Maculani, Sant'Ambrogio, Stazione)
Testo da inserire	sostituire con: I grandi parcheggi su piazzale gratuiti esterni agli ambiti tariffati (Maculani, parte di Sant'Ambrogio, Stazione).
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Il parcheggio Sant'Ambrogio risulta attualmente gratuito e la sua trasformazione in area a pagamento (anche solo parziale) non è considerata una priorità nell'ambito del presente aggiornamento del PUT. Il Piano ha infatti attribuito priorità alla regolamentazione della sosta su strada nelle aree centrali, in particolare nelle Zone A e B, dove è prevista una gestione a pagamento differenziata in base alle funzioni urbane, alle tipologie di utenti e alla durata della sosta. In questa fase, l'attenzione è rivolta a garantire l'efficienza complessiva del sistema di sosta nel centro storico; l'estensione della tariffazione a parcheggi di corona o di attestamento sarà valutata successivamente. Si segnala inoltre che il parcheggio di via Maculani non è più destinato alla sosta veicolare privata, in quanto attualmente riservato agli autobus.
	Analoga all'osservazione n. 75
Esito	Non accolta

8- Osservazione 08 - protocollo 05_PG53856_2025

Capitolo	5.7
Pagina	65
Motivazioni	Insufficienza dell'intervento.
Testo da eliminare o sostituire	In tale contesto, le azioni del PUT sono mirate allo sviluppo della City Logistics e dunque agli interventi principalmente afferenti alla distribuzione urbana delle merci ed alla regolazione degli accessi dei veicoli commerciali all'area centrale urbana.
Testo da inserire	In tale contesto, le azioni del PUT sono mirate allo sviluppo della City Logistics e dunque agli interventi principalmente afferenti alla distribuzione urbana delle merci, all'individuazione di

	una piattaforma di smistamento delle merci trasportate da veicoli non elettrici o a metano di portata superiore a 3,5 ton. a pieno carico, da installare nei pressi dello svincolo Autostradale A1 – Piacenza Sud ed alla regolazione degli accessi dei veicoli commerciali all'area centrale urbana.
Controdeduzione	Esiste già un'ordinanza comunale che vieta l'accesso dei mezzi pesanti con massa superiore a 35 q.li nel Centro Storico di Piacenza come misura permanente per tutelare la sicurezza e la vivibilità del centro città.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Non richiede modifiche

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 05_PG53856_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	1	33,3%
Non accolta	2	66,6%
parzialmente accolta	-	-
Inammissibile	-	-
TOTALE	3	

6 Osservazioni protocollo 06_PG54690_2025

9- Osservazione 09 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Capitolo 2
Pagina	10
Motivazioni	Allargare lo sguardo alle diverse disabilità.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	Proposta di inserimento: con limitate capacità motorie, cognitive e sensoriali
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del piano.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 2 OBIETTIVI DEL PIANO

10- Osservazione 10 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Capitolo 4
Pagina	13
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	Potrebbe essere utile un paragrafo intermedio fra 4.1 e 4.2 dedicato alla PEDONALITA' e ACCESSIBILITA' UNIVERSALE, in cui riportare alcune riflessioni da PEBA, a partire dalle proposte di coordinamento degli strumenti espresse nel suo documento R02
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del piano. Tuttavia, non darà esito in un capitolo dedicato, ma saranno aggiunti riferimenti al PEBA in tutti i capitoli pertinenti già presenti nel PUT (es. 5.1, 5.2, 5.4).
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito in diversi capitoli (es. 5.1, 5.2, 5.4).

11- Osservazione 11 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Paragrafo 4.3
Pagina	15 e 16
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	Rimangono due refusi temporali entro la fine del 2024 (sicuramente causati dal tempo intercorso fra consegna di TRT e adozione in giunta). E' possibile aggiornare il dato?
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. La modifica segnalata sarà recepita e integrata nel Documento di Piano in fase di approvazione.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Sistemato - cap. 4.3 Sistema della mobilità pubblica

12- Osservazione 12 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Capitolo 5
Pagina	18
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	fra gli strumenti citati per lo scenario di piano manca il PEBA (adottato il 30.12.24)
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. La modifica segnalata sarà recepita e integrata nel Documento di Piano in fase di approvazione.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Aggiunto - cap. 5 SCENARIO DI PIANO

13- Osservazione 13 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Capitolo 5
Pagina	19
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	tabella 5-1 mi sembra ci sia un refuso per R13. in tavola la strada 30 mi pare essere via Radini Tedeschi (non via Emilia)
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta (il refuso è presente nella tavola, non nel testo). La modifica segnalata sarà recepita e integrata nella tavola allegata al Documento di Piano in fase di approvazione.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Sistemato in tavola 03

14- Osservazione 14 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Paragrafo 5.1.3
Pagina	30
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	In elenco delle nuove strade 30 è citata Via Emilia da via Radini Tedeschi a strada delle Novate. In verità sulla tavola 03 è individuata via Radini Tedeschi
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta (il refuso è presente nella tavola, non nel testo). La modifica segnalata sarà recepita e integrata nella tavola allegata al Documento di Piano in fase di approvazione.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Sistemato in tavola 03

15- Osservazione 15 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Tabella 5-4 (abaco progettuale)
Pagina	33 e 34
Motivazioni	Allargare lo sguardo alle diverse disabilità
Testo da eliminare o sostituire	allo schema "restringimento delle distanze nell'attraversamento pedonale" aggiungerei in calce alla descrizione "una maggiore visibilità" e la diminuzione delle distanze e dei tempi di attraversamento pedonali e ciclabili. Allo schema "azioni proposte per intersezioni complesse" aggiungerei "distanza complessiva di attraversamento" anche a favore di persone con disabilità motoria, cognitiva e sensoriale"
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del piano.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Aggiornata la Tabella 5 4: Interventi di moderazione del traffico: abaco progettuale

16- Osservazione 16 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Tabella 5-5 (strade scolastiche)
Pagina	34 e 35
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	Eliminerei CADUTI SUL LAVORO, che ha accesso già molto protetto su giardino pubblico antistante la scuola, oltretutto il presidio della polizia locale su attraversamento pedonale di via Caduti sul Lavoro. Eliminerei DON MINZONI, che ha già una ordinanza di chiusura in orari ingresso ed uscita. Aggiungerei VIA NASOLINI in virtù delle richieste espresse dalle scuole secondarie prospicienti e limitrofe con specifiche delibere formali dei singoli Consigli di Istituto.
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. Si conferma che sarà inserita via Nasolini tra le strade scolastiche, in virtù delle richieste espresse da istituti scolastici limitrofi e dei riscontri formali ricevuti. Non si ritiene invece opportuno eliminare i riferimenti a via Don Minzoni e via Caduti sul Lavoro, in quanto restano ambiti potenzialmente interessati da future azioni di miglioramento della sicurezza.

	Si ricorda inoltre che l'inserimento tra le strade scolastiche non implica necessariamente la chiusura al traffico motorizzato: gli interventi possono includere anche misure di messa in sicurezza, razionalizzazione della circolazione e riduzione della velocità, in coerenza con il contesto e la funzionalità della strada.
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.1.4 Zone scolastiche

17- Osservazione 17 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Paragrafo 5.1.5 (campagne di sensibilizzazione)
Pagina	37
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	la figura 5-7 riporta la mappa della rete portante BICIPLAN come da versione approvata. Purtroppo in approvazione non è stata mandata la versione con alcune mie correzioni. Può essere l'occasione per rimediare? Fra le azioni di sensibilizzazione rinnoverei anche la proposta di posa di almeno un totem contabici su radiale di maggior flusso (barriera Genova, zona Respighi)
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione relativa al sistema contabici è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del Piano. Non si ritiene invece possibile accogliere la parte dell'osservazione riferita al BICIPLAN, in quanto le informazioni fornite risultano incomplete e non consentono una valutazione tecnica adeguata.
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.1.5 Campagne di sensibilizzazione

18- Osservazione 18 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Paragrafo 5.2
Pagina	38
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	Ritengo che potrebbe essere utile rappresentare gli interventi elencati anche in una tavola
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. Una tavola segnalando gli "Interventi sulla rete stradale" sarà inclusa all'interno del documento
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Realizzata una nuova tavola che riporta gli interventi sulla rete stradale (TAV04)

19- Osservazione 19 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Paragrafo 5.3 – tabella 5-7 (scenario di piano – ciclabilità)
Pagina	43 e 44
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	Refuso: totale ripristinamento ripristino dubbio: le corsie riservate protette (es. via Manfredi) si intendono su entrambi i sensi di marcia? proposta: C19 strada E-bis con doppio senso di marcia
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. La modifica segnalata sarà recepita e integrata nel Documento di Piano in fase di approvazione. Si conferma inoltre che le corsie riservate protette (es. via Manfredi) si intendono su entrambi i sensi di marcia. Tuttavia, la conversione della strada C19 in strada E-bis con doppio senso di marcia per le biciclette non risulta praticabile, in quanto la larghezza della sede stradale non lo consente.
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Sistemato: Tabella 5 7: Scenario di Piano – Ciclabilità e cap. 5.3.1 Assetto della rete ciclabile

20- Osservazione 20 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Paragrafo 5.3.1
Pagina	45
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	Dubbio: corsia riservata e protetta lungo via Manfredi... corsia o corsie (una per senso di marcia)? nota valida per tutti gli interventi previsti
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione e si conferma che il Piano prevede una corsia ciclabile per ciascun senso di marcia. In base alla geometria della sede stradale, la configurazione potrà prevedere due corsie monodirezionali, una per lato, oppure un'unica corsia bidirezionale su un solo lato della carreggiata.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nella tabella Tabella 5 7: Scenario di Piano – Ciclabilità

21- Osservazione 21 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Tabella 5-8 interventi di ciclabilità: abaco progettuale
Pagina	48
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	Dubbio: nella proposta di piano si istituisce via Nova-S.Siro-Gaspere Landi come strada urbana ciclabile Ebis. Perché non tutte le vie 30 del centro storico? come indicato per il caso di Piacenza anche nella specifica stessa dello strumento
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione non è accolta. L'estensione generalizzata della classificazione "strada urbana ciclabile E-bis" non è applicabile in modo uniforme a tutte le vie del centro storico. Tale classificazione deve essere valutata caso per caso, considerando le caratteristiche geometriche e funzionali di ciascun asse viario.
	Analoga all'osservazione n. 47
Esito	Non accolta

22- Osservazione 22 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Tabella 5-9
Pagina	49
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	Ultima frase con probabile refuso che ne rende incomprensibile il senso
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. Il rifiuto segnalato sarà sostituito con la seguente frase: "Tale dinamica può determinare un incremento del rischio di incidenti, sia per chi attraversa seguendo chi viola il segnale, sia per chi sopraggiunge nel rispetto della segnaletica"
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Sistemato: Tabella 5 9: Messa in sicurezza degli attraversamenti ciclabili: abaco progettuale

23- Osservazione 23 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Paragrafo 5.3.2
Pagina	51
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	Mi piacerebbe che fosse già esplicitata una indicazione di "urgenza" per la riorganizzazione e il potenziamento degli stalli biciclette. Ad esempio la situazione presso uffici e ambulatori AUSL di Barriera Milano è molto critica. Le rastrelliere non sono nemmeno integralmente utilizzabili a causa del loro posizionamento "sovrapposto". Il disordine rende altresì difficoltosi i percorsi pedonali per le persone con disabilità.
Testo da inserire	-

Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del Piano. Sarà inserito nel documento un riferimento esplicito alla necessità di razionalizzare e potenziare la sosta delle biciclette, con l'indicazione di contesti prioritari, come ambulatori, uffici pubblici e aree ad alta attrattività. Verranno inoltre valorizzate buone pratiche progettuali che garantiscano ordine, sicurezza e accessibilità.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.3.2 Servizi a supporto della ciclabilità

24- Osservazione 24 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Paragrafo 5.4.2
Pagina	55
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	inserire una indicazione per la posa di segnaletica podotattile in corrispondenza delle fermate TPL
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto pienamente coerente con gli obiettivi del Piano. La misura T13 – “Valutazione di carattere qualitativo alle fermate del TPL per individuare le azioni necessarie per la messa a standard e il miglioramento dell'accessibilità” – comprende già interventi di questa natura. In fase di progettazione attuativa saranno previsti gli ausili necessari per garantire l'accessibilità delle fermate, con particolare attenzione ai percorsi di collegamento con le infrastrutture circostanti. Sarà introdotta una formulazione più esplicita all'interno del testo per chiarire le finalità della misura T13.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.4.2 Messa in sicurezza delle fermate

25- Osservazione 25 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Paragrafo 5.6
Pagina	63
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	In merito al ruolo del Mobility Manager Scolastico, la responsabilità di predisporre i piani della Mobilità Scolastica è venuta meno dopo le modifiche richieste dai sindacati al testo della L.221/2015. La versione in vigore mira al ruolo educativo del MMS e al suo supporto al mobility manager d'area. Credo sia importante precisare che Piacenza vanta un tavolo di rete di MMS che si interfaccia con l'Ufficio Scolastico Territoriale e con il Comune e un Protocollo di intesa per l'attività fisica e la mobilità sostenibile a scuola, cofirmato da Comune, UST, AUSL e Federazione Italiana Medici Pediatri. In questi contesti - e anche grazie al CEAS comunale, Infoambiente - vengono organizzati anche laboratori per l'educazione stradale, la mobilità sostenibile e la diffusione della cultura e dell'uso della bicicletta.
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto la precisazione è ritenuta rilevante e pertinente. Il contenuto sarà integrato nel Documento di Piano in fase di approvazione.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.6 Gestione della domanda di mobilità ed e-mobility

26- Osservazione 26 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Tavola: 02
Pagina	-
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	Alcuni itinerari Fbis per le zone lungo Po (es. foce Trebbia, zona ex discarica) sono individuati su tracciati di cui occorre verificare la fattibilità
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, Gli itinerari Fbis per le zone lungo Po saranno classificati come F considerato quanto disposto dalla determina 5634/2024 di ARPAE.

Esito	Accolta
Revisioni PUT	Tavola aggiornata 02

27- Osservazione 27 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	Tavola: 03
Pagina	-
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	Credo sarebbe utile individuare in mappa anche le zone scolastiche di prossima realizzazione per C19 manca individuazione planimetrica di Via Nova
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, via Nova sarà aggiunta nella Tavola 03
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Sistemato in tavola 03

28- Osservazione 28 - protocollo 06_PG54690_2025

Capitolo	bonus
Pagina	-
Motivazioni	-
Testo da eliminare o sostituire	Credo che sarebbe importante iniziare a realizzare la continuità in sicurezza di almeno di 1 o 2 assi ciclabili portanti. Poichè il PUT già propone di lavorare sui nodi della radiale 4 e sull'asta di via Manfredi, sarebbe molto importante mettere in sicurezza la doppia rotonda di barriera Genova (che è attualmente pericolosissima) per i tanti ciclisti che la attraversano in tutte le direzioni. Ritengo altrettanto pericolosi l'angolo cieco lungo il muro dell'arsenale in corrispondenza dello sbarco in piazzale Torino, e l'incrocio via Venturini – Beverora, frequentatissimo dagli studenti dei poli Colombini e Respighi.
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Il PUT individua un insieme limitato di interventi prioritari da attuare nel biennio di validità del Piano, sulla base di un'analisi dei livelli di incidentalità e dei fattori di rischio, finalizzata a riconoscere e selezionare i nodi e gli assi viari maggiormente critici in termini di sicurezza stradale. Le proposte contenute nell'osservazione, pur pertinenti e coerenti con le finalità generali del Piano, non rientrano tra gli interventi selezionati come prioritari per il presente periodo. Il loro eventuale inserimento potrà essere valutato in occasione dei futuri aggiornamenti del PUT (previsti con cadenza biennale).
Esito	Non accolta

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 06_PG54690_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	15	75%
Non accolta	2	10%
parzialmente accolta	3	15%
Inammissibile	0	0%
TOTALE	20	

7 Osservazioni protocollo 07_PG54963_2025

29- Osservazione 29 - protocollo 07_PG54963_2025

Capitolo	cap 2
Pagina	10
Motivazioni	Al fine di garantire un quadro informativo più esaustivo e coerente con la pianificazione vigente, si ritiene opportuno integrare il presente documento con un riferimento esplicito alla Dichiarazione di emergenza climatica del 28.02.2022 approvata del Consiglio comunale di Piacenza. Tale integrazione consente di assicurare la coerenza con le strategie e gli strumenti normativi e programmatici esistenti.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[X] Dopo la frase: “migliorare o riqualificare le caratteristiche ambientali attraverso la riduzione dell’inquinamento acustico ed atmosferico ed il recupero dell’ambiente e degli spazi urbani;” Inserire: Considerando prioritaria la Dichiarazione di emergenza climatica del 28.02.2022 approvata del Consiglio comunale di Piacenza.
Controdeduzione	L’osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del piano.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 2 OBIETTIVI DEL PIANO

30- Osservazione 30 - protocollo 07_PG54963_2025

Capitolo	Cap.4.2 Ciclabilità
Pagina	14-15
Motivazioni	Il documento tratta interventi di breve e medio periodo, ma potrebbe essere migliorato fornendo un cronoprogramma più preciso per ciascun intervento.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	Inserimento di un cronoprogramma degli interventi, in relazione e integrazione con le precedenti pianificazioni (PUMS, Biciplan, Piano Smart City).
Controdeduzione	Si prende atto dell’osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Il Piano Urbano del Traffico ha una validità biennale e definisce un insieme di interventi prioritari da attuare nell’arco di due anni. Allo stesso tempo, il Piano individua anche azioni strategiche per le quali è necessario avviare fin da ora le procedure propedeutiche alla futura realizzazione, pur consapevoli che il completamento potrebbe avvenire oltre il biennio. Tutti gli interventi saranno realizzati compatibilmente con le risorse tecniche ed economiche disponibili.
Esito	Inammissibile

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 07_PG54963_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	1	50%
Non accolta	-	-
parzialmente accolta	-	-
Inammissibile	1	50%
TOTALE	2	

8 Osservazioni protocollo 08_PG54981_2025

31- Osservazione 31 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	Cap.4.2 Ciclabilità
Pagina	15
Motivazioni	Maggiore dettagli sui servizi eventualmente previsti lungo i tre tratti di piste ciclabili di fondamentale importanza per lo sviluppo della ciclabilità a Piacenza.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	Indicare, se previsti, eventuali servizi lungo i tracciati come sharing, rastrelliere di ultima generazione, colonnine per rapidi interventi sui mezzi, bidoncini a misura di biciclette, stalli per soste e intermodalità, ecc..
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del Piano. Saranno integrati riferimenti puntuali alla localizzazione dei servizi indicati nel capitolo "5.3.2 – Servizi a supporto della ciclabilità", al fine di migliorarne la chiarezza e l'efficacia delle politiche.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.3.2 Servizi a supporto della ciclabilità

32- Osservazione 32 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	Cap.5.1.5 Campagne di sensibilizzazione
Pagina	36-37
Motivazioni	Coinvolgere la Rete per la promozione della educazione stradale e della mobilità sostenibile nelle scuole della città e della provincia di Piacenza nella definizione, progettazione e realizzazione delle Campagne di sensibilizzazione in quanto le scuole rappresentano un punto di riferimento per molte famiglie negli spostamenti pedonali e ciclabili, perché ogni giorno studenti, genitori e insegnanti si muovono da e verso gli istituti. Questo genera un flusso costante di persone che utilizzano marciapiedi, piste ciclabili e attraversamenti pedonali, incidendo sulla mobilità urbana. Inoltre, le scuole spesso influenzano la progettazione degli spazi pubblici, con la creazione di percorsi sicuri per favorire l'accesso a piedi o in bicicletta.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	Considerando la mission e il bacino d'utenza degli Istituti scolastici, si auspica il coinvolgimento della Rete per la promozione della educazione stradale e della mobilità sostenibile nelle scuole della città e della provincia di Piacenza nella definizione, progettazione e realizzazione delle Campagne di sensibilizzazione per una mobilità sostenibile.
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del piano.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.1.5 Campagne di sensibilizzazione

33- Osservazione 33 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	Cap.5.3. Ciclabilità
Pagina	-
Motivazioni	Aumentare il coinvolgimento dei cittadini nel controllo del progresso dei lavori. La partecipazione attiva della comunità permette di individuare tempestivamente criticità, migliorare la comunicazione tra istituzioni e cittadini e rafforzare il senso di responsabilità collettiva. Inoltre, coinvolgere i residenti nei processi di monitoraggio favorisce una maggiore fiducia nelle amministrazioni, incoraggia il rispetto delle scadenze e assicura che le opere rispondano realmente alle esigenze del territorio. Un controllo condiviso porta a decisioni più consapevoli e a un miglioramento della qualità della vita urbana.
Testo da eliminare o sostituire	-

Testo da inserire	Predisporre degli strumenti di controllo facilmente visionabili dai cittadini che permettano di capire lo stato di avanzamento dei lavori, cronoprogramma e il raggiungimento dei target previsti dal PUT. Esempio: pagine online dedicate, incontri periodici, avvisi mediante social, ecc...
Controdeduzione	Si condivide la finalità dell'osservazione, volta a promuovere una maggiore trasparenza e partecipazione attiva dei cittadini nel controllo dello stato di avanzamento degli interventi. In tal senso, il documento recepisce già diverse istanze di ascolto e condivisione che promuovono dialogo con associazioni e residenti, in particolare nella fase progettuale di molti degli interventi previsti dal PUT. Inoltre, sebbene il PUT, in quanto strumento operativo di breve periodo, non preveda al proprio interno specifici strumenti di monitoraggio partecipato, tali funzioni sono già garantite attraverso il PUMS, che rappresenta il quadro strategico di riferimento per l'attuazione del PUT. Il PUMS prevede un sistema strutturato di monitoraggio biennale volto a verificare l'effettiva attuazione degli interventi. Il monitoraggio del PUMS procede parallelamente all'aggiornamento del PUT, con cui condivide la medesima cadenza temporale (ogni 2 anni). In tale prospettiva, gli esiti del monitoraggio del PUMS forniscono le basi conoscitive e valutative per l'aggiornamento del PUT.
Esito	Parzialmente accolta
Revisioni PUT	non richiede modifiche

34- Osservazione 34 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	Cap.5.3.2 Servizi a supporto della ciclabilità
Pagina	51, nota 13
Motivazioni	Limitare le affissioni pubblicitarie ai temi della sostenibilità ambientale, della mobilità dolce e delle campagne di progresso ecologico aiuta a sensibilizzare i cittadini e promuovere comportamenti responsabili. La pubblicità influenza le abitudini quotidiane, quindi deve veicolare messaggi che incentivino scelte sostenibili, come l'uso di mezzi pubblici e il consumo consapevole. Eliminare contenuti dannosi per l'ambiente riduce la disinformazione e rafforza l'impegno collettivo. In un'epoca di crisi climatica, è fondamentale usare lo spazio pubblico per diffondere valori positivi e soluzioni ecologiche.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	L'installazione di parcheggi può essere integrata con pannelli per messaggi ed affissioni pubblicitarie solo legate alla sostenibilità ambientale, alla mobilità dolce e a campagne di progresso ecologico.
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. Si riconosce il valore dell'utilizzo dello spazio pubblico per la diffusione di messaggi volti a incentivare comportamenti sostenibili. Sarà pertanto inserito nel Documento di Piano, all'interno del capitolo dedicato all'infrastruttura per la sosta, il seguente passaggio: "L'installazione di parcheggi può essere integrata con pannelli per messaggi e affissioni pubblicitarie legate alla sostenibilità ambientale, alla mobilità dolce e a campagne di sensibilizzazione ambientale." Non è invece possibile accogliere la proposta di limitare tali messaggi esclusivamente ai temi ambientali.
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito sia nel cap. 5.3.2 Servizi a supporto della ciclabilità che nel cap. 5.5.2 Incentivo alla intermodalità

35- Osservazione 35 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	Cap.5.3.2 Servizi a supporto della ciclabilità
Pagina	53
Motivazioni	Chiarire come si intenda concretizzare l'obbligo di prevedere spazi adeguati per la sosta delle biciclette nelle scuole secondarie di secondo grado, affrontando sia il dialogo con la Provincia, da cui dipendono le scuole superiori, sia le problematiche legate alla sicurezza.

Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: Inoltre, l'obbligo di dotarsi di adeguati spazi per la sosta delle biciclette dovrà essere esteso anche agli edifici pubblici e le scuole che dovranno destinare i cortili preferibilmente alla sosta delle biciclette piuttosto che alla sosta delle auto Aggiungere: Sarà necessario avviare un confronto con l'ente provinciale attraverso tavoli tecnici, richieste formali e progetti dettagliati che dimostrino i benefici della mobilità sostenibile. L'obiettivo è ottenere fondi e autorizzazioni per l'installazione di cicloparcheggi nelle scuole superiori, coinvolgendo dirigenti scolastici, mobility manager scolastici e associazioni studentesche per rafforzare la proposta. Nei casi in cui i cortili scolastici siano destinati a corner per l'evacuazione in caso di incendio o sisma, è fondamentale pianificare soluzioni compatibili con le normative di sicurezza. Si potrebbero adottare rastrelliere mobili, facilmente spostabili in caso di emergenza, o installare i cicloparcheggi in aree che non interferiscano con i percorsi di evacuazione.
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. Si condivide la necessità di avviare un confronto con l'ente provinciale per promuovere l'installazione di cicloparcheggi presso le scuole superiori, coinvolgendo soggetti istituzionali e portatori di interesse, quali i dirigenti scolastici, i mobility manager e le associazioni studentesche. Sarà quindi integrato nel Documento di Piano il seguente passaggio: "Sarà necessario avviare un confronto con l'ente provinciale attraverso tavoli tecnici, richieste formali e progetti dettagliati che dimostrino i benefici della mobilità sostenibile, al fine di ottenere fondi e autorizzazioni per l'installazione di cicloparcheggi presso le scuole." Non si ritiene invece opportuno accogliere la parte relativa alla progettazione e gestione dei percorsi di evacuazione e delle normative di sicurezza antincendio, in quanto tali aspetti non rientrano nella competenza del PUT.
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.3.2 Servizi a supporto della ciclabilità (paragrafo sugli Standard urbanistici)

36- Osservazione 36 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	Cap.5.4.2 messa in sicurezza delle fermate Pagine:55
Pagina	55
Motivazioni	L'installazione di rastrelliere di ultima generazione presso le fermate degli autobus rappresenta un investimento strategico per promuovere l'intermodalità e la mobilità sostenibile.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	x] Dopo la frase: Il progetto dovrà occuparsi della messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, della corretta gestione della segnaletica orizzontale, della predisposizione di nuove banchine protette, di adeguate pensiline a protezione degli utenti e dell'installazione di rastrelliere presso le fermate degli autobus (esempio rastrelliera lungo la strada SP 654 R)
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del Piano. La misura T13 – "Valutazione di carattere qualitativo alle fermate del TPL per individuare le azioni necessarie per la messa a standard e il miglioramento dell'accessibilità" – comprende già interventi di questo tipo. In ogni caso, sarà introdotta una formulazione più esplicita nel testo del Piano per chiarire l'azione prevista.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	inserito nel 5.4.2 Messa in sicurezza delle fermate e nel cap. 5.3.2 Servizi a supporto della ciclabilità (Dispositivi per la sosta diffusa)

37- Osservazione 37 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	Cap.5.1.4 Zone scolastiche
Pagina	34.35
Motivazioni	La definizione di un cronoprogramma dettagliato per la realizzazione delle strade scolastiche, con il coinvolgimento attivo dei mobility manager scolastici, è fondamentale per l'organizzazione e il coordinamento, per l'ottimizzazione delle risorse, per la sicurezza e la fluidità del traffico, per il coinvolgimento della comunità scolastica e il monitoraggio e valutazione.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	Data la più volte ribadita importanza di ridurre il traffico veicolare nei pressi dei poli scolastici, si chiede di inserire una tabella chiara con il cronoprogramma della realizzazione delle strade scolastiche. Fissando il limite temporale, le istituzioni scolastiche avranno la possibilità di avviare le consultazioni previste dai regolamenti e dalla normativa per predisporre il necessario a livello organizzativo.
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Il PUT ha una validità biennale e definisce un insieme di interventi prioritari da attuare nell'arco di due anni. Tutti gli interventi saranno realizzati compatibilmente con le risorse tecniche ed economiche disponibili.
Esito	Inammissibile

38- Osservazione 38 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	PUT, Cap.5.6, Gestione della domanda di mobilità ed e-mobility
Pagina	63
Motivazioni	Il coinvolgimento dei mobility manager scolastici è essenziale per la realizzazione efficace delle strade scolastiche e per il raggiungimento degli obiettivi del PUT. La loro conoscenza del contesto locale e la capacità di coinvolgere la comunità scolastica sono fondamentali. Fungono da coordinatori, facilitatori e esperti tecnici, garantendo che il progetto rispetti le normative e le esigenze specifiche. La loro presenza assicura la sostenibilità a lungo termine del progetto, ottimizzando le risorse e promuovendo una cultura della mobilità sostenibile tra gli studenti, i genitori e gli insegnanti.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	Inserire quali azioni di supporto l'Amministrazione ha intenzione di mettere in campo per favorire l'attività dei mobility manager scolastici (MMS). Si auspica l'avvio di percorsi formativi per MMS, la sperimentazione di piattaforme digitali per la gestione degli Spostamenti Casa-scuola-casa, la consulenza dedicata per la realizzazione dei Piani di spostamento, un calendario di incontri periodico che possa avere tra gli obiettivi il monitoraggio dei target del PUT.
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. Sarà inserito nel Piano il riferimento all'organizzazione di incontri formativi e di confronto rivolti ai mobility manager scolastici, finalizzati alla condivisione di esperienze, allo sviluppo di competenze specifiche e al rafforzamento del ruolo degli MMS nel raggiungimento degli obiettivi del PUT. Si precisa tuttavia che il monitoraggio delle misure di mobilità non rientra tra gli obiettivi di tali incontri, in quanto è previsto nell'ambito del PUMS, che prevede il monitoraggio obbligatorio con cadenza biennale, come stabilito dalle linee guida nazionali.
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	inserito nel cap. 5.6 Gestione della domanda di mobilità ed e-mobility

39- Osservazione 39 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	Cap.5.7 Logistica e city logistics
Pagina	65
Motivazioni	L'importanza di servizi dedicati ai rider e ai ciclofattorini risiede nella necessità di riconoscere e supportare una categoria lavorativa in rapida crescita e fondamentale per l'economia urbana. Questi servizi migliorano le condizioni di lavoro, spesso precarie, offrendo punti di appoggio

	sicuri e riparati, con accesso a servizi igienici e ricarica dispositivi. Inoltre, incentivano la mobilità sostenibile, riducendo l'impatto ambientale delle consegne. Un'infrastruttura adeguata contribuisce a una maggiore sicurezza stradale, diminuendo il rischio di incidenti. Infine, investire in questi servizi significa valorizzare il ruolo cruciale dei rider nella catena logistica urbana, promuovendo un'economia più equa e sostenibile.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	x] Dopo la frase: All'individuare le aree e stipulare convenzioni con gli operatori per aumentare la capillarità e l'uso di "pack station" per le consegne centralizzate degli acquisti effettuati tramite ecommerce; le pack stations, situate a breve distanza dalle abitazioni o nei nodi della mobilità (stazioni, fermate, parcheggi), permettono di centralizzare i conferimenti di merce in luoghi giudicati idonei a tali operazioni evitando le consegne indirizzo per indirizzo. Inserire un'altra azione di riferimento: -creare spazi dedicati ai rider per migliorare le loro condizioni di lavoro e la sicurezza. Questi spazi offrono sosta coperta mediante pensiline, riparazione mezzi, chiamate d'emergenza, e servizi igienici. L'illuminazione e i cestini contribuiscono a un ambiente sicuro e pulito. L'iniziativa promuove la mobilità sostenibile e valorizza il ruolo dei rider. Si propone di situare tali spazi in punti strategici della città, accessibili e ben segnalati. L'obiettivo è un'economia urbana più equa, riconoscendo l'importanza di questa categoria lavorativa.
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. Il PUT prevede già, in coerenza con quanto indicato nel Biciplan, la realizzazione di "aree di sosta attrezzate dotate di servizi alla ciclabilità", da localizzarsi principalmente in parcheggi di interscambio strategici. La proposta di creare spazi dedicati ai rider, con dotazioni orientate al miglioramento delle condizioni di lavoro e della sicurezza, risulta coerente e integrabile nel quadro degli interventi previsti. Tuttavia, non sarà possibile includere integralmente tutte le dotazioni suggerite (come servizi igienici, chiamate di emergenza). Nel documento sarà inserito un riferimento specifico all'opportunità di utilizzo di queste aree da parte dei rider, valorizzandone il ruolo crescente nella logistica urbana.
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.3.2 Servizi a supporto della ciclabilità

40- Osservazione 40 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	Cap.5.7 Logistica e city logistics
Pagina	65
Motivazioni	Coinvolgere gli studenti dell'ITS Logistica sostenibile in progetti di mobilità dolce offre al Comune un'opportunità unica di innovazione. Questi studenti, con competenze all'avanguardia, possono apportare soluzioni creative e sostenibili per la logistica urbana. La collaborazione favorisce un approccio pratico all'apprendimento, arricchendo il loro percorso formativo. Il Comune beneficia di nuove idee e prospettive, potenzialmente trasformando la mobilità locale. Coinvolgere l'ITS significa investire nel futuro della città, promuovendo una logistica più verde e efficiente. L'interazione tra istituzione e studenti stimola la creazione di progetti concreti, con un impatto positivo sulla comunità.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: All'individuare le aree e stipulare convenzioni con gli operatori per aumentare la capillarità e l'uso di "pack station" per le consegne centralizzate degli acquisti effettuati tramite ecommerce; le pack stations, situate a breve distanza dalle abitazioni o nei nodi della mobilità (stazioni, fermate, parcheggi), permettono di centralizzare i conferimenti di merce in luoghi giudicati idonei a tali operazioni evitando le consegne indirizzo per indirizzo. Inserire un'altra azione di riferimento: -coinvolgere gli studenti dell'ITS Logistica Sostenibile per sviluppare soluzioni di mobilità dolce innovative. La collaborazione offre opportunità di apprendimento pratico, arricchendo il percorso formativo degli studenti. Il Comune beneficia di idee fresche e competenze specializzate per la logistica urbana sostenibile. Progetti pilota e

	workshop con esperti del settore sono previsti. Tirocini e stage offrono esperienza sul campo, mentre un concorso premia le idee più innovative. La partnership promuove una logistica urbana verde, efficiente e a basso impatto ambientale.
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del Piano. Si riconosce l'importanza di coinvolgere attivamente gli studenti nello sviluppo di soluzioni innovative per la mobilità urbana sostenibile. Sarà pertanto inserita nel Documento di Piano, all'interno del paragrafo dedicato alla logistica urbana sostenibile, una nuova azione di riferimento volta a promuovere la collaborazione con gli istituti formativi di livello terziario, con particolare riferimento all'ITS Logistica Sostenibile. Tale collaborazione potrà essere attivata in coordinamento con i mobility manager in grado di facilitare il dialogo tra istituzioni, studenti e amministrazione comunale.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.7 Logistica e city logistics

41- Osservazione 41 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	Cap.5.1.5
Pagina	37
Motivazioni	Per concretizzare la promozione di una cultura della mobilità sostenibile che incoraggi e valorizzi gli spostamenti pedonali e ciclabili, è importante dotare la cittadinanza di strumenti informativi e di monitoraggio facilmente consultabili e accessibili.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: Educare e informare sulla convenienza di queste alternative, può contribuire a trasformare il modo in cui la gente si sposta. Per concretizzare tale principio, si propone di attivare un sito online che possa diventare un punto di riferimento per la cittadinanza, raccogliendo e presentando in modo chiaro e accessibile i progetti di mobilità sostenibile attualmente in corso, recentemente realizzati e quelli previsti dai documenti progettuali. Attraverso una mappa interattiva, articoli informativi e aggiornamenti regolari, il sito intende coinvolgere i cittadini, promuovendo la partecipazione attiva e il dialogo. Saranno inclusi anche eventi, workshop e opportunità di feedback, per garantire che le voci della comunità siano ascoltate. L'obiettivo è sensibilizzare e informare, contribuendo a una mobilità più sostenibile e a una città più vivibile. Esempio: https://milanofuturaora.it/
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. Si condivide l'importanza di promuovere una cultura della mobilità sostenibile attraverso strumenti informativi chiari e accessibili. In tal senso, sarà prevista nel Documento di Piano l'indicazione che il Servizio Relazioni con il Pubblico del Comune predisponga una sezione dedicata sul sito istituzionale. Tale sezione raccoglierà informazioni su eventi, attività e progetti promossi dall'Amministrazione o da associazioni attive sul territorio, con particolare attenzione alla mobilità attiva e sostenibile. Non sarà tuttavia sviluppata una piattaforma autonoma o un sito dedicato, come suggerito dalla osservazione
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.1.5 Campagne di sensibilizzazione

42- Osservazione 42 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	capitolo 5.3.2. Servizi a supporto della ciclabilità
Pagina	51
Motivazioni	Le colonnine multiuso possano incentivare l'uso della bicicletta tra gli studenti, facilitando piccole riparazioni senza bisogno di un meccanico e costituiscono strumenti didattici di notevole interesse per laboratori, approfondimenti, incontri
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: In particolare, il PUT prevede di adeguare l'offerta di posti bici laddove vi siano funzioni e servizi particolarmente attrattivi (scuole, sedi universitarie, servizi pubblici,

	esercizi commerciali, impianti sportivi, teatri, cinema, spazi espositivi-culturali, ecc.). Per incrementare l'uso della bicicletta tra gli studenti, sarà possibile installare colonnine multiuso per piccole riparazioni in aree concordate con gli Enti gestori dell'area scolastica.
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del Piano. Saranno integrati riferimenti puntuali alla localizzazione dei servizi indicati nel capitolo "5.3.2 – Servizi a supporto della ciclabilità", al fine di migliorarne la chiarezza e l'efficacia delle politiche.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.3.2 Servizi a supporto della ciclabilità (paragrafo sulle Aree di sosta attrezzate dotate di servizi alla ciclabilità)

43- Osservazione 43 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	capitolo 5.1.4. Zone scolastiche
Pagina	35
Motivazioni	Le scuole rappresentano poli di interesse pubblico essenziali perché accolgono quotidianamente un elevato numero di studenti, insegnanti e personale, generando un significativo flusso di mobilità. Favorire percorsi ciclabili sicuri verso le scuole riduce il traffico automobilistico nelle ore di punta, migliora la sicurezza stradale e promuove abitudini di mobilità sostenibile sin dall'infanzia. Inoltre, l'uso della bicicletta contribuisce al benessere fisico e mentale degli studenti, riducendo l'inquinamento e il rumore nelle aree scolastiche. Investire in infrastrutture ciclabili intorno alle scuole significa garantire accessibilità equa e sicura, incentivando l'autonomia dei più giovani negli spostamenti quotidiani.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: Infrastrutture ciclabili: creazione di percorsi ciclabili sicuri secondo quanto previsto dal Biciplan e installazione di rastrelliere per biciclette. Aggiungere: considerando le scuole come poli di interesse pubblico essenziali e punti nodali del sistema della Rete portante della ciclabilità
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta pienamente coerente con gli obiettivi del Piano.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	inserito nel cap. 5.1.4 Zone scolastiche

44- Osservazione 44 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	capitolo 5.1.4. Zone scolastiche
Pagina	35
Motivazioni	Le scuole rappresentano poli di interesse pubblico essenziali perché accolgono quotidianamente un elevato numero di studenti, insegnanti e personale, generando un significativo flusso di mobilità. Favorire percorsi ciclabili sicuri verso le scuole riduce il traffico automobilistico nelle ore di punta, migliora la sicurezza stradale e promuove abitudini di mobilità sostenibile sin dall'infanzia. Inoltre, l'uso della bicicletta contribuisce al benessere fisico e mentale degli studenti, riducendo l'inquinamento e il rumore nelle aree scolastiche. Investire in infrastrutture ciclabili intorno alle scuole significa garantire accessibilità equa e sicura, incentivando l'autonomia dei più giovani negli spostamenti quotidiani.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: Infrastrutture ciclabili: creazione di percorsi ciclabili sicuri secondo quanto previsto dal Biciplan e installazione di rastrelliere per biciclette. considerando le scuole come poli di interesse pubblico essenziali e punti nodali del sistema della Rete portante della ciclabilità
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta pienamente coerente con gli obiettivi del Piano. Si segnala che il contenuto dell'osservazione risulta identico a quello già presentato nella osservazione precedente

	Analoga all'osservazione n. 43
Esito	Accolta
Revisioni PUT	inserito nel cap. 5.1.4 Zone scolastiche

45- Osservazione 45 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	capitolo 5.3 Ciclabilità
Pagina	35
Motivazioni	La pista ciclabile Besurica-Centro (lungo Via Veneto, Via Genova) è un'infrastruttura essenziale per la mobilità sostenibile di Piacenza, utilizzata quotidianamente da lavoratori, studenti e famiglie. Tuttavia, ogni giorno, la sicurezza degli utenti è messa a rischio da un flusso veicolare notevole soprattutto nelle ore mattutine e di rientro dal lavoro. Interventi di manutenzione e messa in sicurezza sono urgenti per prevenire incidenti e favorire una mobilità più sicura. Una rete ciclabile efficiente riduce il traffico, l'inquinamento e incentiva stili di vita sani. Dare priorità alla mobilità dolce migliora la qualità della vita urbana. La sicurezza stradale deve essere una priorità per tutti i cittadini.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: Corsia riservata e protetta ricavata su sede stradale che collega Via Emmanueli con via XXIV Maggio lungo Via della Raffalda. Messa in sicurezza della pista ciclabile Besurica-Centro città (radiale 4) con interventi di manutenzione per favorire la mobilità dolce e la ciclabilità lungo tutta la tratta.
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Il PUT identifica una serie di priorità da attuare nel periodo di validità del Piano. L'intervento proposto, pur essendo in linea con i principi del PUMS e del Biciplan, non è stato inserito tra le azioni prioritarie del breve periodo. Si precisa che il Piano è soggetto ad aggiornamento biennale, e la proposta potrà essere oggetto di valutazione in occasione dei successivi aggiornamenti.
Esito	Non accolta

46- Osservazione 46 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	5.3 Ciclabilità
Pagina	43 - 44
Motivazioni	Ciclabile CERCHIA delle MURA Realizzazione del progetto del PUMS e BICIPLAN di una pista ciclabile lungo il vecchio tracciato delle mura, come collegamento delle direttrici ciclabili verso il centro città in parte realizzato ma urge la messa in sicurezza degli attraversamenti e la segnaletica dedicata.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Il PUT identifica una serie di priorità da attuare nel periodo di validità del Piano. L'intervento proposto, pur essendo in linea con i principi del PUMS e del Biciplan, non è stato inserito tra le azioni prioritarie del breve periodo. Si precisa che il Piano è soggetto ad aggiornamento biennale, e la proposta potrà essere oggetto di valutazione in occasione dei successivi aggiornamenti.
Esito	Non accolta

47- Osservazione 47 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	Capitolo: 5.3 Ciclabilità - Tabella 5-7: Scenario di Piano
Pagina	44
Motivazioni	"E-bis - Strade urbane ciclabili" Esigenza di estendere le strade urbane ciclabili a tutto il centro storico per la maggiore sicurezza dei pedoni e ciclisti. "strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e

	marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedisti”; pag 6 – 20
Testo da eliminare o sostituire	“E-bis - Strade urbane ciclabili” C19 - L’area del centro storico e della ZTL (entro la cerchia delle mura)
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L’osservazione non è accolta. L’estensione generalizzata della classificazione “strada urbana ciclabile E-bis” non è applicabile in modo uniforme a tutte le vie del centro storico. Tale classificazione deve essere valutata caso per caso, considerando le caratteristiche geometriche e funzionali di ciascun asse viario. In linea con gli obiettivi menzionati, il Piano individua anche altre politiche, quali la revisione della regolamentazione della Zona a Traffico Limitato (ZTL) e della sosta su strada, orientate al miglioramento della sicurezza e dell’accessibilità per pedoni e ciclisti, in particolare nel centro storico.
	Analoga all’osservazione n. 21
Esito	Non accolta

48- Osservazione 48 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	5.3.1 Assetto della rete ciclabile Itinerari ciclabili prioritari (rete portante)
Pagina	43-44
Motivazioni	Nel tratto del proseguimento della ciclabile su Via Oreste Leonardi il flusso veicolare è sostenuto ed a alta velocità per evitare la tangenziale, urge una segnaletica dedicata a indicare la strada di tipo F-bis, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h”; Itinerario ciclopeditonale strada locale, urbana, extraurbana o vicinale destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell’utenza debole.
Testo da eliminare o sostituire	CXX Via Oreste Leonardi da trasformare con apposita segnaletica in strada F-bis
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L’osservazione è parzialmente accolta. Il tratto indicato di via Oreste Leonardi sarà inserito tra gli interventi previsti, ma con classificazione come “strada urbana ciclabile E-bis” anziché F-bis. La tipologia E-bis è più adatta al contesto urbano e alla funzione della strada, in quanto prevede la coesistenza regolata tra traffico motorizzato e ciclistico, con velocità contenute e segnaletica dedicata. La proposta sarà integrata nel documento di Piano.
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap.5.3.1 Assetto della rete ciclabile e nella Tabella 5 7: Scenario di Piano – Ciclabilità. Tavola modificata in linea con la controdeduzione

49- Osservazione 49 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	5.3 Ciclabilità Tabella 5-7:Scenario di piano - Attività di promozione della ciclabilità
Pagina	-
Motivazioni	A tutt’oggi non esiste un percorso chiaro e visibile della VIA FRANCIGENA a PIACENZA
Testo da eliminare o sostituire	C25– Realizzazione di un percorso ciclopeditonale lungo la tratta della FRANCIGENA della città di Piacenza attrattivo per i pellegrini e turisti. Ben segnalato.
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell’osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Il PUT, in quanto strumento operativo di breve periodo, individua una serie di priorità da attuare nel periodo di validità del Piano. Pur essendo in linea con i principi generali del Piano e riconoscendo l’importanza storica e culturale di tale percorso, non è stata inserita tra le azioni prioritarie del breve periodo. Si precisa che il Piano è soggetto ad aggiornamento biennale, e la proposta potrà essere oggetto di valutazione in occasione dei successivi aggiornamenti.

Esito	Non accolta
-------	-------------

50- Osservazione 50 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	5.3 Ciclabilità Tabella 5-7:Scenario di piano - Attività di promozione della ciclabilità
Pagina	-
Motivazioni	ANELLO DELLE FRAZIONI proposta sul BICIPLAN Collegamento extraurbano che collega Argine Po per via Chiappona, alla frazione di Vallera, Pittolo, Ca del Ponte, San Bonico, Mucinasso, Motta Grossa a via caorsana e Argine PO. Su strade a basso flusso veicolari già esistenti da convertire in strade F- Bis progetto su strade comunali già esistenti, inserendo indicazioni e una segnaletica appropriata.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione non è accolta. La proposta non risulta coerente con quanto previsto nel Bicipan, che per l'“Anello delle Frazioni” individua soluzioni infrastrutturali basate su ciclovie separate e protette, in linea con le caratteristiche extracomunali del tracciato e con i requisiti di sicurezza della rete ciclabile portante. La conversione delle strade comunali in F-bis non garantirebbe un livello adeguato di protezione per l'utenza ciclabile su tratti extraurbani a lunga percorrenza.
	Analoga all'osservazione n. 62
Esito	Non accolta

51- Osservazione 51 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	Capitolo 5.2 Interventi sulla rete stradale
Pagina	38
Motivazioni	...Realizzazione di piattaforme rialzate (anche in virtù di quanto indicato nel successivo cap.5.3 Ciclabilità cod. C11 e quanto indicato nel Bicipan ddp pag.51 cod. 4)
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	Agguengere: ...intersezione tra via XXIV Maggio e strada della Raffalda; inserire anche a pag. 43
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del Piano.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.2.3 Messa in sicurezza di nodi pericolosi e Tabella 5 6: Scenario di Piano – Interventi sulla rete stradale

52- Osservazione 52 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	Capitolo 5.3 Ciclabilità
Pagina	44
Motivazioni	...cod.C10 Intervento sulla rete portante Via Rodolfo Boselli - Corsia riservata e protetta ricavata su sede stradale che collega via Manfredi con corso Europa lungo via Rodolfo Boselli. (in Tav. 03 Ciclabilità e zone 30 è indicato il percorso che parte da via Veneto e non da via Manfredi)
Testo da eliminare o sostituire	...via Manfredi
Testo da inserire	...via Veneto
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. Si conferma che nel testo descrittivo dell'intervento cod. C10 è presente un refuso: il percorso ciclabile previsto lungo via Rodolfo Boselli e Via Vittorio Gadolini collega corso Europa con via Veneto, e non con via Manfredi. La correzione sarà apportata nel Documento di Piano in fase di approvazione.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap.5.3.1 Assetto della rete ciclabile e nella Tabella 5 7: Scenario di Piano – Ciclabilità.

53- Osservazione 53 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	4.1 rete stradale e interventi puntuali di moderazione;
Pagina	13 - 14
Motivazioni	Introdurre l'installazione di Cuscini Berlinesi, che sono efficaci per ridurre la velocità delle auto, economici e di rapida installazione
Testo da eliminare o sostituire	Sono previste inoltre l'installazione di Cuscini Berlinesi dove non sono possibili le piattaforme. Questa configurazione consente ai mezzi di emergenza, ai mezzi pubblici, ai mezzi pesanti di attraversarli senza subire forti scossoni.
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione non è accolta. Sebbene i "cuscini berlinesi" siano noti per la loro efficacia nella moderazione della velocità, attualmente tali dispositivi non sono previsti dalla normativa tecnica nazionale vigente. La loro eventuale installazione richiederebbe un'autorizzazione specifica da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Di conseguenza, non è possibile includerne l'utilizzo tra gli interventi standard del PUT
Esito	Non accolta

54- Osservazione 54 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	5.3 CICLABILITA' Tabella 5-7 Scenario di Piano
Pagina	44
Motivazioni	Prolungare la ciclabile in via Caorsana fino all'Ente Fiera/Palabanca/ingresso alla logistica, per consentire di raggiungere questi luoghi in sicurezza, essendo molto frequentati. riferimento BICIPLAN radiale 10 tav. A05
Testo da eliminare o sostituire	C12 – Realizzazione di tratto di ciclabile dalla via Caorsana fino all'ente Fiera, Palabanca e Logistica
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Il tratto indicato è attualmente segnalato come percorso ciclopeditonale e consente già il collegamento verso l'ente Fiera, Palabanca e l'area logistica. La sua modifica o trasformazione strutturale non rientra tra le priorità individuate dal PUT per il biennio di validità.
Esito	Non accolta

55- Osservazione 55 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	5.3 CICLABILITA
Pagina	44
Motivazioni	Completare la corsia ciclabile in carreggiata via Manzoni da via Colombo fino all'incrocio con via Cortesi e rendere più visibile quella già esistente (c'è la scuola media Anna Frank!)
Testo da eliminare o sostituire	CXX Realizzazione del completamento della ciclabile in via Manzoni, da via colomba a via Cortesi
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione non è accolta. Il tratto indicato in via Manzoni è attualmente oggetto di progettazione nell'ambito del nuovo sistema BRT, che prevede una riorganizzazione complessiva dell'asse viario. Pertanto, non è possibile accogliere la proposta nel contesto del PUT, in quanto le soluzioni progettuali legate al BRT sono già in fase avanzata di definizione e ne condizionano la fattibilità.
	Analogia all'osservazione n. 87/78/138
Esito	Non accolta

56- Osservazione 56 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	5.3 CICLABILITA
Pagina	15

Motivazioni	Ripristinare la corsia ciclabile in entrambi i lati di via Cremona, da via Caorsana a via Colombo utilizzata dai lavoratori della logistica e dalle persone che si recano al cimitero e viceversa. Tav.03 del PUT itinerario Eurovelo infrastruttura ciclabile esistente (itinerario da verificare o modificare.)
Testo da eliminare o sostituire	C08 - Ripristinare la corsia ciclabile in entrambi i lati di via Cremona con pista ciclabile in carreggiata
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del Piano.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap.5.3.1 Assetto della rete ciclabile e nella Tabella 5 7: Scenario di Piano – Ciclabilità. Tavola modificata in linea con la controdeduzione

57- Osservazione 57 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	5.3.2 Servizi a supporto della ciclabilità
Pagina	50 - 51
Motivazioni	Occorre la riqualificazione ed il ripristino del parcheggio della stazione F.S con apertura serale. In prossimità della piazza principale e del teatro Municipale non esistono parcheggi bici sicuri. Come previsto dal Biciplan, il PUT prevede, già del breve periodo, un incremento della dotazione di parcheggi pubblici per le biciclette. In particolare, il PUT prevede di adeguare l'offerta di posti bici laddove vi siano funzioni e servizi particolarmente attrattivi (scuole, sedi universitarie, servizi pubblici, esercizi commerciali, impianti sportivi, teatri, cinema, spazi espositivi-culturali, ecc.). Maggiore informazione e attuazione della Legge sulla mobilità ciclistica n. 2/2018 comma 4 e 5: "I comuni prevedono nei regolamenti edilizi, misure finalizzate alla realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e ad attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche. In sede di attuazione degli strumenti urbanistici i comuni stabiliscono i parametri di dotazione di stalli per le biciclette destinati ad uso pubblico e ad uso pertinenziale". Pag. 52
Testo da eliminare o sostituire	Occorre la riqualificazione ed il ripristino del parcheggio della stazione F.S con apertura serale. Sistemazione del parcheggio biciclette del liceo Melchiorre Gioia (via Baciocchi) e liceo Scientifico L. Respighi (piazzale Genova)
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. Il PUT, in coerenza con quanto previsto dal Biciplan, promuove il potenziamento della dotazione di parcheggi per biciclette in prossimità di poli attrattori, tra cui la stazione ferroviaria e gli istituti scolastici. Saranno pertanto integrati nel Documento di Piano i riferimenti al ripristino del parcheggio biciclette presso la stazione F.S. e alla sistemazione degli stalli presso il liceo Melchiorre Gioia (via Baciocchi) e il liceo Respighi (piazzale Genova). Non si ritiene invece opportuno includere l'indicazione di apertura serale, in quanto tale aspetto dipende da valutazioni gestionali non di competenza del PUT.
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	inserito nel cap. 5.3.2 Servizi a supporto della ciclabilità (Dispositivi per la sosta diffusa)

58- Osservazione 58 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	5.1 Regolazione e gestione della rete stradale
Pagina	18 - 19
Motivazioni	Un principio fondamentale delle reti ciclabili è la loro continuità, senza la quale gli effetti positivi sulla mobilità si annullano, o addirittura si rovesciano. L'attraversamento ciclabile serve anche ad assicurare al flusso delle biciclette la continuità agli incroci. Nelle intersezioni stradali con presenza di percorsi ciclopedonali e per garantire la continuità, si chiede dove possibile si consiglia di dotare gli attraversamenti pedonali di file di riquadri bianchi (50x50 cm) che collegano due estremità dell'intersezione o incrocio affiancati agli attraversamenti pedonali ("strisce" o "zebre").

Testo da eliminare o sostituire	Dotare gli attraversamenti pedonali di file di riquadri bianchi (50x50 cm) che collegano due estremità dell'intersezione degli attraversamenti pedonali "strisce". Art.40 CdS Art. 146. Regolamento di Attuazione - Attraversamenti ciclabili . 1. Gli attraversamenti ciclabili per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione. Gli attraversamenti ciclabili possono essere preceduti, nel verso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig zag, del tipo di quella di cui all'articolo 151, comma 3, di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità. Su tale striscia è vietata la sosta.
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto in linea con quanto già previsto dal Piano in merito alla necessità di garantire la continuità delle reti ciclabili, in particolare agli incroci. Si precisa tuttavia che nel testo dell'osservazione non è presente una segnalazione puntuale riferita a un luogo specifico; pertanto, viene accolto come principio generale già presente nel PUT.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	non richiede modifiche

59- Osservazione 59 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	5.2 Interventi sulla rete stradale
Pagina	38 - 39
Motivazioni	Introdurre l'installazione di pannelli luminosi 30 /50 Km/h Dissuasori di velocità per ridurre la velocità delle auto, su strade a traffico intenso e dove la velocità è pericolosa, es. via Emilia Pavese, Stradone Farnese, via 1° Maggio, viale Dante e corso Europa.
Testo da eliminare o sostituire	V17 - Installazione di pannelli luminosi 30 /50 Km/h Dissuasori di velocità per ridurre la velocità delle auto
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del piano.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel 5.2 Interventi sulla rete stradale e tabella 5 6: Scenario di Piano – Interventi sulla rete stradale

60- Osservazione 60 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	tav-03-ciclabilità-e-zone-30
Pagina	-
Motivazioni	Il tratto di "infrastruttura ciclabile esistente" di strada via Oreste Leonardi è già evidenziata come ciclabile
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. Si conferma che si tratta di un errore grafico nella rappresentazione della tavola. Il tratto di infrastruttura ciclabile esistente in via Oreste Leonardi è effettivamente presente solo fino all'intersezione con strada alla Verza. La tavola sarà corretta in sede di approvazione del Piano.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	sistemato in tavola 03

61- Osservazione 61 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	tav-03-ciclabilità-e-zone-30
Pagina	-
Motivazioni	Sulla mappa non è segnalato nessun percorso ciclopedonale lungo la tratta della FRANCIGENA vedi mappa ufficio turismo
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-

Controdeduzione	L'osservazione è ritenuta inammissibile. La tavola "TAV-03" rappresenta esclusivamente le infrastrutture ciclabili esistenti e gli interventi previsti per il biennio di validità del PUT. Non sono rappresentati nella mappa gli itinerari turistici. Tuttavia, il PUT tiene conto degli itinerari turistici di valenza regionale e nazionale e include i tratti esistenti o previsti dal piano (ad esempio, l'intervento su via Emilia Pavese), che attraversano l'itinerario della Francigena. Il completamento dell'intero itinerario non è compatibile con le tempistiche del Piano.
Esito	Inammissibile

62- Osservazione 62 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	tav-03-ciclabilità-e-zone-30
Pagina	-
Motivazioni	Sulla mappa del Biciplan è segnalato il percorso ciclopeditonale ANELLO DELLE FRAZIONI con alcune lievi varianti da proporre (via Chiappona che collega la Veggioletta con la ciclabile Gragnana).
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Osservazione collegata all'osservazione n. 50. L'osservazione non è accolta. La proposta non risulta coerente con quanto previsto nel Biciplan, che per l'"Anello delle Frazioni" individua soluzioni infrastrutturali basate su ciclovie separate e protette, in linea con le caratteristiche extracomunali del tracciato e con i requisiti di sicurezza della rete ciclabile portante. La conversione delle strade comunali in F-bis non garantirebbe un livello adeguato di protezione per l'utenza ciclabile su tratti extraurbani a lunga percorrenza.
	Analoga all'osservazione n. 50
Esito	Non accolta

63- Osservazione 63 - protocollo 08_PG54981_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	Il tratto di "infrastruttura ciclabile esistente" di strada della Raffalda tra via Gianelli e via Emmanueli di fatto non esiste. Come pure non esiste in via Emmanueli tra Raffalda e via Morigi. Non esiste neppure quella di via Oreste Leonardi. (vedi art. pag.15 Librtà del 24/11/2024) Su altre strade: Via Cremona, strada dell'Anselma e Rovinaglia non sono presenti segnaletiche ne verticali ne orizzontali che indichino che sono ciclabili. (in alcuni punti non sono neppure di larghezza a norma). Per finire chiamare "infrastrutture ciclabili esistenti" delle semplici linee dipinte sulla carreggiata o sui marciapiedi pare un termine un po' eccessivo. (La maggior parte della rete ciclabile infatti è costituita da linee dipinte e non si può certo definire infrastruttura che è ben altra cosa.) Eliminare dalla tavola i percorsi di cui sopra. Eliminare il termine infrastruttura e sostituire con corsia
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. La mappatura dell'infrastruttura ciclabile sarà aggiornata nel Documento di Piano, in coerenza con lo stato reale dei tratti indicati e con la terminologia appropriata.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	sistemato in tavola 03

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 08_PG54981_2025

	N° assoluto	Percentuale
--	-------------	-------------

Accolta	14	42%
Non accolta	9	27%
parzialmente accolta	8	24%
Inammissibile	2	6%
TOTALE	33	

9 Osservazioni protocollo 09_PG54991_2025

64- Osservazione 64 - protocollo 09_PG54991_2025

Capitolo	4.2, 5.3
Pagina	14, 43
Motivazioni	La mia osservazione è di evidenziare la necessità di mettere in sicurezza il tratto finale del Corso Vittorio Emanuele; la parte che collega il Dolmen al Pubblico Passeggio. Abitualmente come residente in zona, mi reco con le mie bambine sul Pubblico Passeggio in bicicletta. Purtroppo, i ciclisti sono costretti ad utilizzare la corsia riservata alle automobili in quanto l'unica pista ciclabile è in direzione opposta. Il tratto di strada viene percorso da molte biciclette costrette a dover stare attente a: ☒ Automobilisti e motociclisti che passano a velocità ben oltre i 30km/h; ☒ La distanza che gli automobilisti dovrebbero lasciare per il sorpasso delle biciclette 1.5m per mancanza di spazio non viene rispettata. Dovreste provate a percorrere in bici dal Dolmen al Pubblico Passeggio con dei bambini in bicicletta e capirete benissimo il rischio che i cittadini hanno ogni giorno. ☒ Veicoli in sosta nelle aree con rimozione forzata, che riducono la visibilità. Il tratto di strada citato più che sicuro sembra un tratto dove si possono infrangere tutte le regole, con pochi controlli. Qualche settimana fa ho letto sui giornali che si vorrebbe rendere a senso unico o addirittura pedonale, ma sul PUT non ho visto nessun cambiamento. Il rendere la strada a senso unico aiuterebbe e incentivare la mobilità verde.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	\
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. Sarà inserito nel Documento di Piano un passaggio che evidenzia la necessità di valutare, a valle della raccolta e del confronto condiviso sui flussi di traffico, possibili interventi di moderazione della circolazione nel tratto finale di Corso Vittorio Emanuele (dal Dolmen al Pubblico Passeggio). Si sottolinea che, nel PUT, non sarà indicato uno schema operativo specifico, ma si prevede di avviare uno studio dedicato condiviso con le realtà locali, per identificare soluzioni strutturali o regolatorie idonee a garantire la sicurezza degli utenti deboli della strada.
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.2.1 Riqualificazione di assi esistenti e la Tabella 5 6: Scenario di Piano – Interventi sulla rete stradale

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 09_PG54991_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	-	-
Non accolta	-	-
parzialmente accolta	1	100%
Inammissibile	-	-
TOTALE	1	

10 Osservazioni protocollo 10_PG55352_2025

65- Osservazione 65 - protocollo 10_PG55352_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	Il testo recita: “interventi sulla domanda di mobilità” agendo sulle quattro componenti del traffico: la circolazione dei pedoni, il movimento di veicoli per il trasporto collettivo, il movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea e la sosta di veicoli motorizzati, mediante alternative spaziali, modali e temporali e interventi intermodali. Tutto l’impianto progettuale del PUT si limita allo studio e alle proposte progettuali che disciplinano solo quattro componenti: rete stradale e interventi puntuali di moderazione, ciclabilità, sistema della mobilità pubblica e sistema della sosta. Si trascura e non si analizza l’intera problematica inerente alla viabilità pedonale della città. Piacenza presenta criticità molto gravi che riguardano la percorribilità dei marciapiedi, che fanno anch’essi parte della struttura stradale, in particolare per la larghezza limitata, la presenza di piantumazioni che ne ostruiscono il passaggio, l’incuria, la mancanza di collegamenti adeguati per i portatori di handicap motori e la presenza di ostacoli sui passaggi pedonali. Tali problematiche andrebbero analizzate puntualmente e dovrebbero essere previste soluzioni progettuali che, nel tempo, consentano di pianificare interventi adeguati per risolverle. Si evidenziano, a titolo esemplificativo, le situazioni critiche dei marciapiedi di via Boselli, via Lanza, via Stradella, via Morigi, via Vitali, via Gervasi e via Nasalli Rocca, che non consentono il transito di carrozzine o passeggini, i quali sono costretti a procedere sulla sede stradale. È evidente che lo studio dovrebbe prevedere, per ciascun caso, l’abbattimento degli alberi per liberare il passaggio regolare sui marciapiedi, oppure mantenere gli alberi ma ampliare i marciapiedi eliminando le aree di sosta, oppure ancora mantenere gli alberi, ampliare i marciapiedi e istituire sensi unici di marcia nelle vie interessate. Si tratta di uno studio dovuto, che andrebbe a modificare il flusso del traffico urbano e senza il quale gran parte dei contenuti del PUG adottato risulterebbero privi di efficacia.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L’osservazione è ritenuta inammissibile. Pur condividendo la rilevanza delle problematiche segnalate, si precisa che il PUT non è lo strumento idoneo per affrontare in modo sistematico e puntuale le criticità legate all’accessibilità pedonale e alla fruibilità dei marciapiedi da parte delle persone con disabilità o con mobilità ridotta. Tali tematiche rientrano nelle competenze del PEBA (Piano per l’Eliminazione delle Barriere Architettoniche), adottato dal Comune di Piacenza in data 30 dicembre 2024.
Esito	Inammissibile

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 10_PG55352_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	-	-
Non accolta	-	-
parzialmente accolta	-	-
Inammissibile	1	100%
TOTALE	1	

11 Osservazioni protocollo 11_PG55414_2025

66- Osservazione 66 – protocollo 11_PG55414_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	La misura "R09 via Trebbia (da via Olgisio a via Boreca)" dovrebbe essere eliminata, in quanto già realizzata e parte dello stato di fatto dal 2020, come da ordinanza n. 370/2020 (che alleghiamo); a riguardo dovranno essere aggiornate anche le relative tavole della classificazione stradale (stato di fatto e di progetto)
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. La misura sarà eliminata e il documento, insieme alle relative tavole, sarà aggiornato in coerenza con quanto segnalato nell'osservazione.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Eliminato - cap. 5.1.3 Interventi di moderazione del traffico – città 30 e Tabella 5 1: Interventi di regolamentazione e gestione dello spazio pubblico. Tavola modificata in linea con la controdeduzione

67- Osservazione 67 – protocollo 11_PG55414_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	Via del Cementificio non è stata classificata come strada nel PUT; la stessa, come da Ordinanza n. 54 del 04-02-2025 (che alleghiamo), dovrebbe essere classificata come strada tipo Fbis (stato di fatto)
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. La misura sarà eliminata e il documento, insieme alle relative tavole, sarà aggiornato in coerenza con quanto segnalato nell'osservazione.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	sistemato in tavola 02 e 01

68- Osservazione 68 – protocollo 11_PG55414_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	A Pag. 59 (compresa la tavola) occorre togliere l'indicazione "parcheggio via Maculani" in quanto oggi è un'area di sosta per autobus
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. La misura sarà eliminata e il documento, insieme alle relative tavole, sarà aggiornato in coerenza con quanto segnalato nell'osservazione.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Eliminato - cap. 5.5.1 Nuova regolamentazione della sosta nella ZPRU

69- Osservazione 69 – protocollo 11_PG55414_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	Oltre alle strade scolastiche previste in corrispondenza delle scuole primarie e secondarie, viste le richieste degli istituti a Noi pervenute, riteniamo di dover aggiungere le seguenti zone

	scolastiche in progetto: Parcheggio posto all'incrocio tra via Beverora e via Maddalena, fronte Liceo Magistrale Colombini, Via Nasolini, fronte ingresso Istituto Magistrale Statale Colombini
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del piano.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nella tabella Tabella 5 5: Strade scolastiche

70- Osservazione 70 – protocollo 11_PG55414_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	Riteniamo di dover aggiungere le seguenti piattaforme rialzate in progetto: Incrocio via Portapuglia / Strada dell'Orsina Frazione Borghetto, prima e dopo il Centro abitato Strada Motta Vecchia in frazione Mucinasso
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del piano.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.2 Interventi sulla rete stradale e Tabella 5 6: Scenario di Piano – Interventi sulla rete stradale

71- Osservazione 71 – protocollo 11_PG55414_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	In relazione alla tavola 03 del PUT evidenziamo quanto segue: Manca la pista ciclabile esistente di via Gianelli (evidenziata in giallo nella succ. figura) Nella stessa zona sono rappresentate - una pista ciclabile esistente in via Raffalda (da via Gianelli a via Montebello, individuata in rosso nella succ. figura) che in realtà ad oggi non esiste; la stessa potrebbe diventare una pista in progetto; - una pista ciclabile esistente in via Emanuelli (da Strada Raffalda a via Morigi, individuata in arancione nella succ. figura) che in realtà ad oggi non esiste e non è prevista. Infine non risulta rappresentata la pista ciclabile esistente da Strada Raffalda a via Stradella
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. I tratti erroneamente segnalati saranno eliminati/o inseriti nel documento, insieme alle relative tavole secondo quanto indicato nella osservazione. Il tratto su via Raffalda sarà inserito come parte dell'intervento C11 "Via della Raffalda - Corsia riservata e protetta ricavata su sede stradale che collega via Gianelli con via XXIV Maggio"
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap.5.3.1 Assetto della rete ciclabile e nella Tabella 5 7: Scenario di Piano – Ciclabilità. Tavola modificata in linea con la controdeduzione

72- Osservazione 72 – protocollo 11_PG55414_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	La tavola 02 del PUT classifica "Via della Finarda" come strada di tipo F bis ma, considerato quanto disposto dalla determina 5634/2024 di ARPAE (che alleghiamo), parte della stessa dovrebbe essere classificata, anche nello stato di progetto, come strada di tipo F

Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. I tratti erroneamente segnalati saranno modificati nella tavola secondo quanto indicato nella osservazione.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Tavola modificata in linea con la controdeduzione

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 11_PG55414_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	-	-
Non accolta	-	-
parzialmente accolta	-	-
Inammissibile	7	100%
TOTALE	7	

12 Osservazioni protocollo 12_PG55450_2025

73- Osservazione 73 - protocollo 12_PG55450_2025

Capitolo	Cap.5.5 Sistema della sosta
Pagina	57
Motivazioni	Aggiunta della riqualificazione del Parcheggio di V.Le S.Ambrogio
Testo da eliminare o sostituire	la riqualificazione e l'attrezzaggio con servizi che incentivino l'intermodalità dei parcheggi scambiatori Cimitero, Montale e Stadio
Testo da inserire	la riqualificazione e l'attrezzaggio con servizi che incentivino l'intermodalità dei parcheggi scambiatori Cimitero, Montale, Stadio e Viale S.Ambrogio
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del piano.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.5 Sistema della sosta

74- Osservazione 74 - protocollo 12_PG55450_2025

Capitolo	Cap.5.5.2 Incentivo alla intermodalità
Pagina	-
Motivazioni	Aggiunta della riqualificazione del Parcheggio di V.Le S.Ambrogio
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[X] Dopo la frase: * il parcheggio Stadio. • Il parcheggio di V.le S.Ambrogio Oltre alla riqualificazione dei tre parcheggi ...
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del piano - Osservazione collegata alla osservazione 73
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.5 Sistema della sosta

75- Osservazione 75 - protocollo 12_PG55450_2025

Capitolo	Cap.5.5.2 Incentivo alla intermodalità
Pagina	-
Motivazioni	Aggiunta della riqualificazione del Parcheggio di V.Le S.Ambrogio
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[X] Alla fine del capitolo. Per quel che concerne il parcheggio di V.le S.Ambrogio, si propone un intervento di sistemazione, riqualificazione e successiva adeguata gestione. La sistemazione comporterà lo sgombero dei materiali non pertinenti al parcheggio, la delimitazione adeguata dell'area, il rifacimento degli stalli con corretta delimitazione degli spazi, una migliore viabilità. La riqualificazione comporterà la ripartizione del parcheggio in un'area riservata ai pendolari, ed un'altra per il parcheggio a pagamento, comprensivo della disponibilità di posti auto a tariffa agevolata per i residenti. Nell'area riservata, l'identificazione del mezzo del pendolare avverrà tramite riconoscimento della targa, previa registrazione dell'abbonamento mensile e dei dati del mezzo sul portale comunale, in modo analogo a quanto già avviene per il parcheggio dei residenti. Infine la gestione prevederà un'attività di pulizia, sistemazione e vigilanza attiva sistematica dell'area.
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Il parcheggio Sant'Ambrogio risulta attualmente gratuito e la sua trasformazione in area a pagamento (anche solo parziale) non è considerata una priorità nell'ambito del presente aggiornamento del PUT. Il Piano ha infatti attribuito priorità alla regolamentazione della sosta su strada nelle aree centrali, in particolare nelle Zone A e B, dove è prevista una gestione a pagamento differenziata in base alle funzioni urbane, alle tipologie di utenti e alla durata della sosta. In questa fase, l'attenzione è rivolta a garantire l'efficienza complessiva del sistema di sosta nel centro storico;

	l'estensione della tariffazione a parcheggi di corona o di attestamento sarà valutata successivamente.
	Analoga all'osservazione n. 7
Esito	Non accolta

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 12_PG55450_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	2	66,6%
Non accolta	1	33,3%
parzialmente accolta	-	-
Inammissibile	-	-
TOTALE	3	

13 Osservazioni protocollo 13_PG55625_2025

76- Osservazione 76 - protocollo 13_PG55625_2025

Capitolo	regolazione gestione della rete stradale
Pagina	34
Motivazioni	Importanza di avere uno stradario che venga rispettato. In questo modo si potrebbero limitare gli spostamenti in auto
Testo da eliminare o sostituire	"le misure in tal senso non sono adottate per penalizzare l'uso dell'auto"
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. La frase sarà riformulata nel documento per evitare ambiguità interpretative. Il passaggio sarà sostituito con il seguente: "Le misure previste mirano a riequilibrare l'uso dello spazio pubblico in prossimità degli ingressi scolastici, privilegiando la sicurezza e l'autonomia degli studenti. Gli interventi sono orientati a ridurre situazioni di congestione e rischio, contenere l'impatto dei veicoli motorizzati e migliorare l'accessibilità degli studenti in modo sicuro e sostenibile."
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.1.4 Zone scolastiche

77- Osservazione 77 - protocollo 13_PG55625_2025

Capitolo	regolazione gestione della rete stradale
Pagina	40
Motivazioni	Nella progettazione e costruzione di nuove rotatorie mi piacerebbe che le strisce pedonali non fossero a ridosso della rotatoria, in questo modo l'attraversamento di pedoni e ciclisti risulterebbe più sicura. (esempio lampante rotatoria zona Conad di San Lazzaro visibilità limitata, poco spazio di frenata per le auto.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. L'impostazione generale degli schemi è orientata a dare priorità alla mobilità pedonale e ciclistica. Spostare gli attraversamenti pedonali lontano dal raccordo con i marciapiedi comporterebbe percorsi più lunghi e meno diretti per i pedoni, favorendo il flusso veicolare e andando in contrasto con gli obiettivi di accessibilità e sicurezza. La strategia del PUT prevede invece di ridurre la distanza degli attraversamenti, ampliando i marciapiedi agli angoli (marciapiedi avanzati), in modo da permettere ai pedoni di attendere in sicurezza ed evitare la sosta in prossimità delle intersezioni. Si precisa comunque che le indicazioni contenute negli schemi sono generali e che ogni intervento sarà oggetto di progettazione esecutiva, nel rispetto delle normative vigenti e delle condizioni specifiche del contesto.
Esito	Non accolta

78- Osservazione 78 - protocollo 13_PG55625_2025

Capitolo	5.3 ciclabilità
Pagina	44
Motivazioni	Via Emilia Parmense, dalla Cattolica alla rotatoria con il cavalcavia di via Cremona, mancanza di ciclabile riconoscibile, estremamente necessaria per studenti e abitanti del quartiere. Prevista strada urbana ciclabile tra via Barbieri e via Cavaglieri utile per i lavoratori della logistica ma difficilmente utilizzabili dagli abitanti del quartiere che abitano sulla via Emilia o nelle strade perpendicolari ad essa.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-

Controdeduzione	Sebbene la proposta sia condivisibile e coerente con gli obiettivi del Piano, non si ritiene possibile accoglierla nel breve periodo di validità del PUT. L'area segnalata è attualmente interessata da importanti interventi infrastrutturali legati alla realizzazione del nuovo sistema di BRT (Bus Rapid Transit), che condizionano le possibilità di pianificazione a breve termine. Eventuali integrazioni della rete ciclabile in tale ambito potranno essere valutate in fase di aggiornamento del Piano.
	Analoga all'osservazione n. 55/87/138
Esito	Non accolta

79- Osservazione 79 - protocollo 13_PG55625_2025

Capitolo	Capitolo:5.2 interventi sulla rete stradale
Pagina	39
Motivazioni	Guardando le immagini di riqualificazione, mostrare attenzione all'illuminazione. In molte strade (es: via Mazzoni, via Duca degli Abruzzi, Via Farnesiana...) l'illuminazione artificiale risulta molto scarsa.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è inammissibile, in quanto l'illuminazione pubblica non rientra tra le competenze dirette del PUT. Gli interventi sugli impianti di illuminazione sono regolati da normativa regionale dedicata – L.R. 19/2003 e relative direttive attuative (2005, 2013, 2015) – che definiscono standard prestazionali e criteri per la prevenzione dell'inquinamento luminoso.
Esito	Inammissibile

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 13_PG55625_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	1	25%
Non accolta	2	50%
parzialmente accolta	-	-
Inammissibile	1	25%
TOTALE	4	

14 Osservazioni protocollo 14_PG55697_2025

80- Osservazione 80 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	1. CONSERVARE GLI ALBERI ESISTENTI - POTENZIARE LA DOTAZIONE DI VERDE - PERMEABILIZZARE I PERCORSI PEDONALI E CICLABILI Progettare, realizzare, ampliare e rettificare strade, rotatorie, incroci, percorsi pedonali e ciclabili nel rispetto, oltre che delle norme in materia di progettazione delle strade, anche dei criteri sotto elencati. Inserire questi criteri nel PUMS e nel PUT. - Conservare le alberature esistenti in fregio alle strade, rotatorie, marciapiedi, piste ciclabili; mettere a dimora nuovi alberi, arbusti e siepi e realizzare aree erbose ovunque sia possibile, per aumentare la massa vegetale in grado di depurare l'aria, di ombreggiare le pavimentazioni riflettenti per ridurre il riverbero del calore, di aumentare la permeabilità dei suoli e di migliorare l'estetica del paesaggio urbano. In particolare si chiede che il principio della salvaguardia degli alberi stradali esistenti sia applicato fin d'ora, a partire dai progetti di prossima realizzazione, a cominciare dalla rotatoria di via Boselli - viale Martiri della Resistenza. - Permeabilizzare i percorsi pedonali e ciclabili, dotando gli alberi esistenti e quelli di nuovo impianto di aiuole erbose continue e, inoltre, sostituendo (in un primo tempo sperimentalmente) le superfici di calpestio impermeabili con materiali drenanti per favorire l'assorbimento delle piogge da parte del terreno, al duplice scopo di alimentare le radici degli alberi e di ridurre l'afflusso nella rete fognaria delle precipitazioni atmosferiche.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. Le tematiche relative alla salvaguardia del verde urbano e alla permeabilità dei percorsi pedonali e ciclabili sono coerenti con i principi del PUT e saranno valorizzate nel testo. Si precisa che l'ambito di via Boselli – viale Martiri della Resistenza non rientra tra gli interventi diretti del PUT, in quanto inserito nello Scenario di Riferimento e pertanto soggetto alla progettazione esecutiva del progetto già in corso.
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.2 Interventi sulla rete stradale, e come nota agli schemi progettuali

81- Osservazione 81 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	PEDONALIZZARE LE STRADE DELE SCUOLE PRIMARIE Si propone che, sull'esempio di città europee come Londra, Parigi, Barcellona dove esistono, rispettivamente, 500, 168 e 120 strade scolastiche (fonte: https://www.ecodallecitta.it/a-parigi-nascono-168-strade-scolastiche/), anche Piacenza pedonalizzi le strade d'ingresso e di uscita delle scuole primarie. Il provvedimento già previsto dal PUT non include la scuola elementare Mazzini il cui ingresso si affaccia su via Cittadella, di fronte al cantiere del parcheggio sotterraneo. La carreggiata, ristretta a causa del cantiere e spesso occupata da auto in sosta, è intasata e non sicura, in particolare nell'orario di uscita degli scolari. Quando saranno terminati i lavori di costruzione dell'autosilo sotterraneo e del capolinea dei bus urbani la strada sarà particolarmente trafficata. Si propone pertanto di adottare fin d'ora adeguate misure di protezione per i bambini della scuola.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. La proposta è in linea con gli obiettivi del PUT in materia di sicurezza e mobilità scolastica. Tuttavia, si precisa che l'intervento previsto non implica necessariamente la pedonalizzazione permanente, ma l'attuazione di una zona scolastica, come definita dal Codice della Strada, che consente di adottare misure flessibili (permanenti o

	temporanee) per tutelare gli accessi agli istituti. Il caso della scuola Mazzini sarà inserito tra le strade scolastiche previste dal PUT:
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito nella tabella Tabella 5 5: Strade scolastiche

82- Osservazione 82 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	ISTITUIRE CONTROLLI PERMANENTI DELLE SOSTE VIETATE E DEI COMPORTAMENTI STRADALI PERICOLOSI. Avviare per alcuni mesi un'attività d'informazione e di educazione stradale rivolte a tutti i cittadini e contemporaneamente controlli con semplici ammonizioni, annunciando che solo a partire da una certa data le infrazioni non saranno più oggetto di semplici richiami, ma saranno sanzionate.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. Il PUT riconosce l'importanza delle campagne di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza per promuovere comportamenti corretti e sicuri nella circolazione stradale. Sarà integrato nel documento il riferimento alla necessità di rafforzare attività di comunicazione e informazione, anche in sinergia con la Polizia Locale. Tuttavia, la programmazione dei controlli e delle sanzioni non rientra nelle competenze del Piano, ma è di pertinenza degli organi di gestione operativa.
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap 5.1.5 Campagne di sensibilizzazione e la Tabella 5 1: Interventi di regolamentazione e gestione dello spazio pubblico

83- Osservazione 83 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	I veicoli anche di grandi dimensioni circolanti nella ZTL, e in particolare nelle strade più centrali prossime a piazza Cavalli, sono aumentati a dismisura. I flussi di traffico sono ormai senza soluzione di continuità e confliggono con i pedoni, specialmente dove la sede stradale è parzialmente occupata da dehors, cantieri, auto in sosta. Si propone una consistente riduzione del numero dei permessi d'ingresso nella ZTL, sia perché i mezzi a motore circolanti e parcheggiati predominano ovunque rispetto alle altre utenze, sia per abbassare le emissioni inquinanti nelle strade strette del centro. Inoltre i mezzi circolanti, a causa delle aumentate dimensioni incompatibili con la ristrettezza delle strade d'impianto romano e medievale, occupano l'intera carreggiata sia in transito sia in sosta. Occorrerebbe adottare nelle strade più anguste limiti di sagoma e di peso (al di sotto di alcune strade sono ancora presenti canali coperti con volte di laterizio).
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Il PUT, al capitolo 5.1.2 "Revisione della regolamentazione delle ZTL", prevede già la revisione complessiva della disciplina di accesso e sosta all'interno della ZTL, con l'obiettivo di ridurre il numero degli ingressi, migliorare l'efficacia dei controlli e garantire una maggiore coerenza con le caratteristiche del centro storico. La proposta è quindi coerente con quanto già previsto dal Piano. La parte relativa all'introduzione di limiti di sagoma e peso in alcune strade particolarmente delicate potrà essere oggetto di valutazione puntuale in fase di redazione del nuovo regolamento.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	non richiede modifiche

84- Osservazione 84 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	ESTENDERE LA ZONA A TRAFFICO LIMITATO ED IL LIMITE DI VELOCITÀ DI 30 KM ORARI A TUTTA LA CITTÀ STORICA definita dal perimetro delle mura farnesiane. (v. osservazione al PUMS punto 1.)
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. L'estensione della ZTL a tutta l'area interna alle mura farnesiane non è prevista dal PUT. Tuttavia, il Piano prevede una revisione della regolamentazione della sosta e l'adozione di misure mirate a tutelare e proteggere il centro storico. Per quanto riguarda la richiesta di estendere il limite di velocità a 30 km/h, si precisa che la Zona 30 è già istituita e attiva sull'intero perimetro dell'area segnalata
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	non richiede modifiche

85- Osservazione 85 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	REALIZZARE IL PUBBLICO PASSEGGIO NORD PEDONALIZZANDO VIALE TRAMELLO E VIALE MACULANI, da via Campagna a piazzale Milano, nell'ambito del Parco delle mura previsto dal PRG '98. (v. osservazione al PUMS punto 4.)
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. L'intervento proposto non rientra tra le priorità individuate dal PUT per il periodo di validità corrente. Eventuali sviluppi potranno essere valutati in sede di aggiornamento del Piano.
Esito	Non accolta

86- Osservazione 86 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	RIPRISTINARE IL DOPPIO SENSO DI MARCIA PER LE BICICLETTE NELLE STRADE A SENSO UNICO DELLA ZTL DELLA CITTÀ STORICA mediante segnaletica e norme di comportamento. (v. osservazione al PUMS punto 1.) Si propone che sia reintrodotta questa regola, ammessa dal codice della strada e già applicata a Piacenza dal 2006 al 2017, e che sia disciplinata, oltre che dalla segnaletica prescritta dal codice, da un'ordinanza che stabilisca il comportamento dei ciclisti che procedono contro senso. A titolo esemplificativo si indicano di seguito alcune delle situazioni ricorrenti potenzialmente pericolose e possibili norme da rispettare: il ciclista che procede contro senso deve tenere sempre la destra; se incrocia uno o più autoveicoli deve fermarsi accostando a destra e può ripartire solo dopo che questi sono passati oltre; agli incroci il ciclista che procede contro senso si comporta come i pedoni e attraversa solo dopo che eventuali veicoli in transito hanno oltrepassato l'incrocio.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Non è possibile accogliere l'osservazione. L'inserimento del doppio senso non è praticabile in tutte le strade della ZTL in quanto la larghezza della sede stradale spesso non lo consente.
Esito	Inammissibile

87- Osservazione 87 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	PREVEDERE UNA PISTA CICLABILE COLLEGANTE L'UNIVERSITÀ CATTOLICA, IN LOCALITÀ S. LAZZARO, CON IL CENTRO CITTÀ E CON LA STAZIONE FERROVIARIA. Il tracciato diretto, sicuro, possibilmente non in fregio alla via Emilia Parmense, agevolerà gli spostamenti degli studenti da e verso la città e la stazione, rendendoli autonomi rispetto alla necessità di usare l'auto o i mezzi di trasporto pubblici.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Sebbene la proposta sia condivisibile e coerente con gli obiettivi del Piano, non si ritiene possibile accoglierla nel breve periodo di validità del PUT. L'area segnalata è attualmente interessata da importanti interventi infrastrutturali legati alla realizzazione del nuovo sistema di BRT (Bus Rapid Transit), che condizionano le possibilità di pianificazione a breve termine. Eventuali integrazioni della rete ciclabile in tale ambito potranno essere valutate in fase di aggiornamento del Piano.
	Analoga all'osservazione n. 55/78/138
Esito	Non accolta

88- Osservazione 88 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	AUMENTARE I PARCHEGGI PER BICICLETTE (v. osservazione al PUMS punto 1.) Dotare di parcheggi per biciclette le strade dei negozi, le scuole e le attrezzature urbane d'interesse generale. Occorre un piano delle rastrelliere per biciclette per ridurre il numero di quelle parcheggiate sui marciapiedi. Molti dei modelli esistenti sono inadatti. Occorrono archetti più alti, ai quali legare il telaio, non solo una ruota. La FIAB è in grado di fornire esempi utili
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. Il PUT prevede già l'incremento e la qualificazione della dotazione di parcheggi per biciclette presso scuole, esercizi commerciali e poli attrattori, nonché l'adozione di modelli adeguati di rastrelliere e archetti, come specificato nel capitolo dedicato ai servizi a supporto della ciclabilità.
	Analoga all'osservazione n. 139
Esito	Accolta
Revisioni PUT	non richiede modifiche

89- Osservazione 89 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	CONNETTERE LE DISCONTINUITÀ ED ESTENDERE LA RETE CICLABILE. COMPLETARE LA CICLOVIA DEL PO (v. osservazione al PUMS punti 1. e 11.).
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Il completamento della Ciclovia del Po, pur rappresentando obiettivi condivisibili e coerenti con la pianificazione di lungo periodo (Biciplan e PUMS), non rientrano tra le priorità individuate dal PUT per il periodo di validità corrente.
	Analoga all'osservazione n. 140

Esito	Non accolta
-------	-------------

90- Osservazione 90 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	PARCHEGGIO PUBBLICO NELL'AREA EX ACNA A SERVIZIO DELL'OSPEDALE . (v. osservazione al PUMS punto 4.) Trasformare l'area ex ACNA in un parcheggio pubblico a raso alberato, a servizio dell'ospedale, ricavando il massimo numero possibile di posti auto. A tale scopo, non realizzare né la prevista area di sosta per i camper, che può trovare più idonea collocazione nella zona degli ex sfasciacarrozze, a nord della città, tra la ferrovia per Torino e l'autostrada A21, né il giardino in progetto che sarebbe inutilizzato per la scarsità di residenti nel quartiere; realizzare invece una semplice fascia verde di rispetto delle mura lungo viale Tramello.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Le previsioni relative all'area ex ACNA, comprese le destinazioni d'uso per parcheggio, area camper e giardino, sono già incluse nello Scenario di Riferimento (SR) del PUT e rientrano in un progetto più ampio in fase di definizione. Tali interventi non dipendono dal Piano Urbano del Traffico, ma da altri strumenti di pianificazione e progettazione urbanistica.
	Analoga all'osservazione n. 141
Esito	Non accolta

91- Osservazione 91 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	2. PARCHEGGI SCAMBIATORI Prevedere, ad integrazione dei parcheggi scambiatori del cimitero, del Montale e dello stadio, due parcheggi per i veicoli provenienti da ovest: uno, unitamente alla prevista area camper, nell'ex zona degli sfasciacarrozze situata a nord della città, tra la ferrovia per Torino e l'autostrada A21 (v. foto aerea allegata - ipotesi parcheggio scambiatore 1 - All. 4); un secondo parcheggio nell'area attualmente incolta e inutilizzata posta al margine ovest della città fra la tangenziale, strada della Viggioletta e strada Gragnana (v. foto aerea allegata - ipotesi parcheggio scambiatore 2 - All. 5).
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. I parcheggi scambiatori segnalati, pur coerenti con la pianificazione di lungo periodo (previsti nel PUMS), non rientrano tra le priorità individuate dal PUT per il periodo di validità corrente.
	Analoga all'osservazione n. 142
Esito	Non accolta

92- Osservazione 92 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	DOTTARE PARTICOLARI CAUTELE NELLA REALIZZAZIONE DEL NODO INTERMODALE DI 2° LIVELLO NELL'AREA DI PARCHEGGIO DI VIA 4 NOVEMBRE (DI FRONTE AL CONDOMINIO CHEOPE). L'area del parcheggio faceva parte del vallo delle mura cinquecentesche tuttora esistenti. Eventuali infrastrutture del nodo intermodale dovrebbero avere il minimo impatto visivo. Eventuali opere in progetto dovranno essere sottoposte al parere della Soprintendenza.

Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'intervento previsto presso il parcheggio Cheope, individuato come nodo di interscambio intermodale di secondo livello, ha come obiettivo principale la riorganizzazione funzionale dell'area, con particolare attenzione al tratto di via IV Novembre, al fine di garantire operazioni di carico e scarico passeggeri in condizioni di maggiore sicurezza. È inoltre prevista l'implementazione di infrastrutture dedicate alla sosta protetta delle biciclette e alla ricarica elettrica, sia per biciclette che per autoveicoli. Non sono invece previsti interventi di tipo infrastrutturale invasivo, né modifiche sostanziali alla configurazione esistente del parcheggio, compresa la conservazione dell'alberatura presente.
	Analoga all'osservazione n. 93
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito al cap. 5.4.1 Nodo di interscambio intermodale di secondo livello in Parcheggio Cheope

93- Osservazione 93 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	NON REALIZZARE IL PARCHEGGIO A SERVIZIO DELL'IMPIANTO INDOOR IN COSTRUZIONE IN VIA STRADELLA - La palestra in costruzione in via Stradella occupa parte dell'area verde di pertinenza della scuola media Calvino. Sottrae spazio per il gioco all'aperto dei ragazzi della scuola e inoltre compromette un futuro ampliamento dell'adiacente asilo nido di via Sarmato, facente parte del polo scolastico di via Stradella insieme alla scuola media Calvino e alla scuola elementare e materna De Gasperi. La realizzazione in quel contesto anche di un parcheggio ridurrebbe ulteriormente lo spazio verde scolastico e la possibilità di espansione delle scuole esistenti, in primo luogo proprio dell'asilo nido, servizio di cui la città non è ancora sufficientemente dotata. Si propone, perciò, di non trasformare l'area verde di via Stradella in parcheggio. Le scuole esistenti non hanno bisogno di parcheggi. I frequentatori serali, che saranno gli utenti prevalenti dell'impianto indoor, potranno avvalersi degli ampi parcheggi esistenti presso il nuovo centro commerciale Conad distanti circa 300 m dall'impianto di via Stradella, inutilizzati nelle ore serali.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Le previsioni relative all'impianto INDOOR, comprese le destinazioni d'uso per parcheggio, sono già incluse nello Scenario di Riferimento (SR) del PUT. Tali interventi non dipendono dal PUT, ma da altri strumenti di pianificazione e progettazione urbanistica.
	Analoga all'osservazione n. 144
Esito	Non accolta

94- Osservazione 94 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	NON REALIZZARE IL PARCHEGGIO INTERRATO DI PIAZZA CITTADELLA. VALUTARE L'IPOTESI DI COSTRUIRE UN AUTOSILO SOTTERRANEO AL DI SOTTO DELLE SEDI STRADALI DI VIALE RISORGIMENTO E DI VIALE MACULANI v. osservazione al PUMS punto 3.)
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Le previsioni relative a Piazza Cittadella, comprese il parcheggio interrato, sono già incluse nello Scenario di Riferimento (SR) del PUT e rientrano in un progetto più ampio in fase di implementazione. Tali

	interventi non dipendono dal PUT, ma da altri strumenti di pianificazione e progettazione urbanistica.
	Analoga all'osservazione n. 145
Esito	Non accolta

95- Osservazione 95 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	PARCHEGGIO SCAMBIATORE NORD E CENTRO INTERMODALE PASSEGGERI SULL'EX SCALO MERCI DELLA STAZIONE FERROVIARIA (v. osservazione al PUMS punti 6. e 7.)
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto della proposta, che rappresenta obiettivi condivisibili e coerenti con la pianificazione strategica di lungo periodo. Tuttavia, l'area dell'ex scalo merci della stazione ferroviaria risulta attualmente vincolata da problematiche ambientali che richiedono interventi di bonifica preliminari, con costi stimati particolarmente elevati. Tali condizioni non consentono, nel breve periodo, l'attuazione del parcheggio scambiatore.
	Analoga all'osservazione n. 146
Esito	Non accolta

96- Osservazione 96 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	NON DELOCALIZZARE L'AUTOSTAZIONE IN VIALE S. AMBROGIO (v. osservazione al PUMS punto 3.)
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	La delocalizzazione dell'autostazione in viale S.Ambrogio non è una previsione del PUT
	Analoga all'osservazione n. 148
Esito	Inammissibile

97- Osservazione 97 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	SOSTITUIRE I MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO URBANO CON BUS ELETTRICI PER ELIMINARNE LE EMISSIONI GASSOSE. RIDURRE LA CIRCOLAZIONE DEGLI AUTOBUS NELLE STRADE SOVRACCARICHE (v. osservazione al PUMS punto 9.) È urgente rinnovare il parco dei mezzi pubblici urbani con bus elettrici di dimensioni contenute (anche quelli a metano inquinano l'aria), a cominciare dalle strade strette del centro e di alcune zone periferiche. Nella città di Castellón de la plana in Spagna (v. foto di bus elettrici convertibili scattata nel 2015 All. 6) la linea principale del trasporto pubblico nelle strade ampie della periferia è servita da filobus che, quando entrano nelle strade del centro dove non è possibile installare la rete aerea di alimentazione, abbassano l'antenna e funzionano mediante batteria. La circolazione dei bus urbani necessita anche di una revisione. Alcune strade (per esempio via Garibaldi, via Borghetto e via S. Bartolomeo) sono gravate da numerosissimi passaggi che creano inquinamento gassoso e acustico a danno dei residenti.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-

Controdeduzione	L'osservazione è accolta. Il rinnovo del parco mezzi del trasporto pubblico urbano, con l'introduzione progressiva di autobus elettrici e a metano, è già previsto e in fase di attuazione, come indicato nello Scenario di Riferimento del PUT. Il nuovo sistema BRT è attualmente in fase di progettazione e include una prima fase di riorganizzazione delle linee. Per quanto riguarda la ristrutturazione complessiva della rete urbana e la regolazione del transito degli autobus nelle aree più sensibili, ulteriori interventi sono previsti e approfonditi all'interno del PUMS, con un orizzonte di medio-lungo periodo. Il PUT, in quanto strumento operativo a breve termine, ha validità biennale e recepisce tali obiettivi integrandoli nel quadro delle azioni prioritarie attuabili nel breve periodo.
	Analoga all'osservazione n. 149
Esito	Accolta
Revisioni PUT	non richiede modifiche

98- Osservazione 98 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	NON REALIZZARE LA LINEA DI TRASPORTO RAPIDO DALLA STAZIONE FERROVIARIA AL NUOVO OSPEDALE IN PROGETTO NELL'AREA COMPRESA FRA LA TANGENZIALE SUD , VIA FARNESIANA, VIA BUBBA. La linea di trasporto rapido, prevista soprattutto a servizio del nuovo ospedale in progetto all'estrema periferia sud della città, non è urgente perché l'ospedale entrerà in funzione non prima di 10 anni (2 per la conformità urbanistica, la progettazione e la gara d'appalto, 8 per la costruzione secondo le previsioni dello studio di fattibilità adottato dal Comune). Inoltre la linea non sembra utile per i futuri utenti dell'ospedale che non arriveranno in treno, perché provengono in massima parte dalla città e dalla provincia. Potrebbero avvalersene gli studenti dell'università Cattolica, situata al margine sud est della città, ma occorrerebbe una verifica di quale sia l'effettiva domanda. Più facile ed immediata da realizzare e forse più utilizzabile è una pista ciclabile protetta dal traffico che colleghi l'università col centro città e con la stazione (v. punto D. 2 di quest'osservazione) Per tali motivi si propone di rimandare questa previsione.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. L'intervento menzionato è già incluso nello Scenario di Riferimento (SR) del PUT ed è legato a un progetto finanziato tramite fondi del MIT. La realizzazione dell'opera non dipende dal PUT, ma da altri livelli di pianificazione e progettazione, connessi alla programmazione esecutiva e alle tempistiche e vincoli dei finanziamenti nazionali.
	Analoga all'osservazione n. 147
Esito	Non accolta

99- Osservazione 99 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	DISLOCARE A NORD DELLA FERROVIA L'AREA DI RICARICA DEI BUS ELETTRICI PREVISTA SULL'EX SEDE DEL MERCATO ORTOFRUTTICOLO DEMOLITO L'area dell'ex mercato ortofrutticolo di via Colombo potrebbe diventare, unitamente al contiguo piazzale dell'autostazione, un parcheggio pubblico in fregio al centro storico e nelle vicinanze della stazione ferroviaria. L'area di ricarica dei bus elettrici potrebbe trovare migliore collocazione nel grande piazzale asfaltato compreso fra l'autostrada A21, la circonvallazione nord (via Diete di Roncaglia) e via della Finarda. Il piazzale appartiene alla società elettrica (ex ENEL) ma non è edificabile perché nel sottosuolo sono state sepolte le scorie delle ciminiere. Sul lato opposto della strada potrebbe essere dislocato il centro intermodale passeggeri della città (v. osservazione al PUMS punto 6.)

Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto della proposta, tuttavia l'intervento menzionato è già incluso nello Scenario di Riferimento (SR) del PUT ed è legato alla realizzazione del BRT, progetto finanziato tramite fondi del MIT. La realizzazione dell'opera non dipende dal PUT, ma da altri livelli di pianificazione e progettazione, connessi alla programmazione esecutiva e alle tempistiche e vincoli dei finanziamenti nazionali. Inoltre, l'ipotesi di dislocare l'area di ricarica in una sede diversa non risulta coerente con l'efficienza del sistema di ricarica del BRT, che deve trovarsi in prossimità diretta del tracciato per garantire l'ottimizzazione dei percorsi e ridurre il consumo energetico.
Esito	Non accolta

100- Osservazione 100 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	RIPRISTINARE ED INTEGRARE LE PREVISIONI URBANISTICHE RELATIVE ALLA GRANDE VIABILITÀ v. osservazione al PUMS punti 7., 10., 11.)
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Il PUT è uno strumento operativo di breve periodo, finalizzato a individuare e attuare interventi prioritari compatibili con la tempistica di attuazione e la disponibilità di risorse. Le proposte contenute nell'osservazione non risultano coerenti con l'orizzonte temporale del Piano.
	Analoga all'osservazione n. 151
Esito	Inammissibile

101- Osservazione 101 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	ESCLUDERE L'INSEDIAMENTO DI NUOVI CENTRI COMMERCIALI (v. osservazione al PUMS punto 2.)
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è ritenuta inammissibile. Il PUT non è lo strumento idoneo per definire previsioni urbanistiche o introdurre restrizioni in merito all'insediamento di nuove funzioni commerciali. Tali scelte competono ad altri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica.
Esito	Inammissibile

102- Osservazione 102 - protocollo 14_PG55697_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	RIORDINARE NEL POLO LOGISTICO IL SISTEMA DI TRASPORTO DELLE MERCI : FAVORIRE QUELLO SU FERRO ED ELIMINARE LE PREVISIONI DI NUOVE STRADE E PARCHEGGI PER AUTOTRENI (v. osservazione al PUMS punto 5.)
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, che affronta temi rilevanti legati al trasporto merci e alla sostenibilità ambientale. Tuttavia, si precisa che tale scelte non rientrano nelle competenze del PUT, che ha natura attuativa e orizzonte di breve periodo. Tali tematiche competono a

	strumenti urbanistici di livello superiore come il PUG o il PUMS. Il PUT si limita a identificare priorità di intervento coerenti con l'organizzazione della mobilità urbana, la sicurezza stradale e il riequilibrio modale, ma non definisce direttamente la programmazione infrastrutturale di medio-lungo periodo.
	Analoga all'osservazione n. 152
Esito	Inammissibile

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 14_PG55697_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	4	17%
Non accolta	10	43%
parzialmente accolta	4	17%
Inammissibile	5	22%
TOTALE	23	

15 Osservazioni protocollo 15_PG55942_2025

103- Osservazione 103 - protocollo 15_PG55942_2025

Capitolo	5.5 Sistema della sosta
Pagina	57
Motivazioni	Aggiunta della sistemazione del Parcheggio in via dei Pisoni
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[X] Dopo la frase: • predisposizione di un parcheggio Kiss&Ride in corrispondenza della Stazione Ferroviaria. • sistemazione del parcheggio in via dei Pisoni
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. L'intervento menzionato è interessato dalla realizzazione della nuova stazione di ricarica del sistema BRT, collegata a un progetto finanziato tramite fondi del MIT
	Analoga all'osservazione n. 55 / 78 / 87
Esito	Non accolta

104- Osservazione 104 - protocollo 15_PG55942_2025

Capitolo	Cap.5.5.2 Incentivo alla intermodalità
Pagina	-
Motivazioni	Aggiunta della sistemazione del Parcheggio in via dei Pisoni
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	Per quel che concerne il parcheggio di via dei Pisoni, attualmente in stato di deterioramento, con avvallamenti pericolosi per le auto in transito, si propone un intervento nel breve periodo di sistemazione, con il potenziamento dell'illuminazione, il rifacimento del manto stradale ed il rifacimento/riverniciatura della segnaletica per i posti auto.
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. L'intervento menzionato è interessato dalla realizzazione della nuova stazione di ricarica del sistema BRT, collegata a un progetto finanziato tramite fondi del MIT.
	Analoga all'osservazione n. 55 / 78 / 87 / 103
Esito	Non accolta

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 15_PG55942_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	-	-
Non accolta	2	100%
parzialmente accolta	-	-
Inammissibile	-	-
TOTALE	2	

16 Osservazioni protocollo 16_PG56016_2025

105- Osservazione 105 - protocollo 16_PG56016_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	disciplina rilascio pass ZTL /APU: occorre semplificare ulteriormente le tipologie di pass rilasciabili, ricalibrando la corretta tariffazione. I veicoli "autorizzati senza necessità di contrassegno" debbono avere comunque l'obbligo di comunicare la targa, altrimenti non riusciamo ad effettuare il controllo con il sistema dei portali ZTL, con il rischio di emettere verbali inutili e costosi per l'ente. Inoltre abbiamo già dematerializzato tutti i pass ed è errato chiedere l'esposizione dello stesso, con esclusione dei CUDe e di p.zza S Ilario;
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. Si sottolinea che il PUT definisce solo uno schema generale, che sarà successivamente approfondito nella fase di redazione del regolamento attuativo per la gestione della ZTL, durante la quale sarà possibile dettagliare le modalità di rilascio, le tipologie e la relativa tariffazione dei pass. In merito alla dematerializzazione, si provvederà a correggere il refuso presente nel documento del PUT, apportando le necessarie modifiche affinché il testo risulti coerente e aggiornato.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.1.2 Revisione della regolamentazione delle ZTL

106- Osservazione 106 - protocollo 16_PG56016_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	tariffazione differenziata in base agli standard emissivi ed in base al numero di accessi. Bisogna dettagliare meglio la disciplina per poter essere verificata puntualmente con sistemi automatici di controllo. Al momento la classe ambientale dei veicoli è possibile accertarla tramite visure alla MCTC, a titolo oneroso;
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è ritenuta inammissibile. Si sottolinea che il PUT è uno strumento di pianificazione e definisce uno schema generale, che sarà successivamente approfondito nella fase di redazione del regolamento attuativo per la gestione della ZTL, durante la quale sarà possibile definire con maggiore precisione la disciplina relativa alla tariffazione, eventualmente differenziata per standard emissivi e numero di accessi. In quella sede si valuteranno anche gli strumenti tecnici necessari per l'attuazione e il controllo automatico dei parametri, inclusa la verifica delle classi ambientali dei veicoli, in coordinamento con le banche dati e gli enti competenti.
Esito	Inammissibile

107- Osservazione 107 - protocollo 16_PG56016_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	disciplina accesso e sosta veicoli merci: non si parla della banca dati regionale alla quale abbiamo aderito (anche per cuDe). Risulta impossibile, almeno al momento, legare la tariffazione proposta al controllo ed al regime sanzionatorio. Bisognerebbe puntualizzare i meccanismi di controllo della sosta nelle zone merci con meccanismi pratici e puntuali
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-

Controdeduzione	L'osservazione è ritenuta inammissibile. Si sottolinea che il PUT è uno strumento di pianificazione e definisce uno schema generale, che sarà approfondito nella fase di redazione del regolamento attuativo per la sosta, dove potranno essere dettagliati anche i meccanismi di controllo e di sanzionamento confirmi con i vincoli tecnici e normativi esistenti.
Esito	Inammissibile

108- Osservazione 108 - protocollo 16_PG56016_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	manca tutta l'attività e lo studio che presenteremo in prefettura nei prossimi mesi per il controllo della velocità (progetto attenta-mente di NoiSicuri) e la riduzione dell'incidentalità;
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. Sarà inserito nel PUT un paragrafo dedicato alle azioni previste in materia di controllo della velocità, evidenziando in particolare l'adesione ai principi del progetto "NoiSicuri".
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito del cap. 5.1.6 Campagne di sensibilizzazione

109- Osservazione 109 - protocollo 16_PG56016_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	le strade scolastiche andrebbero disciplinate con meccanismi di delimitazione e presidio, anche automatico (APU a tempo);
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	La proposta è in linea con quanto previsto dal PUT, che individua le aree scolastiche su cui intervenire con priorità. Il Piano fornisce inoltre linee guida generali per la progettazione degli interventi, comprese soluzioni come delimitazioni fisiche, regolamentazioni temporanee e presidi (anche automatizzati). La configurazione tecnica di ogni strada scolastica sarà definita in fase progettuale, sulla base delle caratteristiche del contesto e nel rispetto della normativa vigente.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.1.4 Zone scolastiche

110- Osservazione 110 - protocollo 16_PG56016_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	manca riferimento BRT e controllo corsie preferenziali;
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è inammissibile. Il riferimento al progetto BRT è già incluso nello Scenario di Riferimento (SR) del PUT, che raccoglie tutti gli interventi già pianificati e finanziati.
Esito	Inammissibile

111- Osservazione 111 - protocollo 16_PG56016_2025

Capitolo	-
Pagina	-

Motivazioni	alleghiamo, ad ogni buon fine un progetto diretto alla collocazione di pannelli a messaggio variabile prioritariamente destinato all'informazione della cittadinanza per allerta meteo, ma che possono essere utilizzati come previsto dal Nuovo Codice della Strada, come pannelli prescrittivi da integrarsi con sistemi di SMART city, funzionali e diretti alla tutela dell'ambiente (domeniche ecologiche, controllo dei veicoli inquinanti etc).
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. La proposta di utilizzo di pannelli a messaggio variabile, integrati con sistemi di smart city e orientati sia all'informazione che alla regolazione della mobilità in chiave ambientale, è pienamente coerente con gli obiettivi del PUT. Il tema sarà valorizzato all'interno del Documento di Piano
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito del cap. 5.1.6 Campagne di sensibilizzazione

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 16_PG56016_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	4	57%
Non accolta	-	-
parzialmente accolta	-	-
Inammissibile	3	43%
TOTALE	7	

17 Osservazioni protocollo 17_PG56038_2025

112- Osservazione 112 - protocollo 17_PG56038_2025

Capitolo	-
Pagina	16
Motivazioni	La frase “La costruzione del parcheggio ... polo scolastico adiacente” (riportata sotto) è totalmente infondata e fuorviante. Il parcheggio libererà la piazza dalle auto parcheggiate ma le sostituirà col passaggio delle auto in entrata e uscita dal parcheggio, peraltro su tutto il perimetro. La piazza sarà per questo meno accessibile alle persone, sia al passaggio pedonale sia ciclistico, e l’avvenuto abbattimento dei quindici alberi motivato dalla costruzione del parcheggio rappresenta una squalificazione della piazza rendendola più assolata e calda nel periodo estivo. Aggiungiamo che la demolizione dell’ex autostazione ha privato la città di un edificio che poteva avere varie funzioni di utilità pubblica, rendendo così ancora più infondato qualunque riferimento positivo al parcheggio interrato.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	“La costruzione del parcheggio interrato consentirà di liberare la piazza dalle auto parcheggiate, favorendo così la riqualificazione delle aree circostanti e rendendo la piazza nuovamente accessibile alle persone che frequentano il mercato locale di prodotti alimentari e il polo scolastico adiacente”
Controdeduzione	Si prende atto dell’osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Le previsioni relative a Piazza Cittadella, comprese il parcheggio interrato, sono già incluse nello Scenario di Riferimento (SR) del PUT e rientrano in un progetto più ampio in fase di implementazione. Tali interventi non dipendono dal PUT, ma da altri strumenti di pianificazione e progettazione urbanistica.
Esito	Non accolta

113- Osservazione 113 - protocollo 17_PG56038_2025

Capitolo	Capitolo: 4.4
Pagina	16
Motivazioni	1) La costruzione del parcheggio interrato sotto piazza Cittadella, citato come “intervento più significativo”, va contro i seguenti “obiettivi prioritari” del piano (p.10): - “Prioritizzazione e salvaguardia delle modalità di trasporto maggiormente compatibili con gli obiettivi strategici (TPL, mobilità a piedi, mobilità ciclistica, miglioramento accessibilità per la mobilità ridotta”. Questi obiettivi vengono infatti tutte penalizzate dalla viabilità di accesso al parcheggio. - “Migliorare o riqualificare le caratteristiche ambientali attraverso la riduzione dell’inquinamento acustico ed atmosferico e il recupero dell’ambiente e degli spazi urbani”. Il passaggio automobilistico su tutto il perimetro di piazza Cittadella, unito al peggioramento ambientale comportato dal taglio degli alberi, è una penalizzazione sia dell’ambiente sia degli spazi urbani, e non un loro recupero come invece affermato sul documento. 2) La costruzione del parcheggio interrato sotto piazza Cittadella va contro la “ricerca di sostenibilità nel settore dei trasporti” (p.11), in quanto è misura contraria a quanto indicato, in particolare: - non è “azione a favore degli spostamenti sui modi di trasporto a minor impatto ambientale (pedonali, ciclabili, trasporto collettivo), in quanto rende più difficoltoso il passaggio proprio di questi modi di trasporto. - non è “azione che scoraggia gli spostamenti in auto”, incentivandone invece l’utilizzo per arrivare in centro storico. - non è “azione volta a ridurre i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico...” che anzi incentiva favorendo l’accesso veicolare in centro storico. - non consente la “messa in sicurezza ... degli utenti deboli della strada (spostamenti ciclo-pedonali)” che anzi sono penalizzati dalla viabilità di accesso del parcheggio. - non consente “l’incremento dell’accessibilità ... a quella quota di popolazione che non dispone ... di un mezzo individuale di trasporto”.

	Tutto questo pone dubbi sulla veridicità degli obiettivi dell'intero PUT, visto che cita il parcheggio come "intervento più significativo" relativo al sistema della sosta mentre questo va contro gran parte degli stessi obiettivi. 3) La costruzione del parcheggio interrato sotto piazza Cittadella pregiudica l'estensione delle strade scolastiche, estensione prevista "... per trattare in modo più specifico gli spazi in prossimità di una scuola con lo scopo di mettere in sicurezza gli spostamenti degli studenti" (5.1 Regolazione e gestione della rete stradale, p.18) poiché la viabilità di uscita del parcheggio è prevista proprio davanti a uno degli accessi alla scuola Mazzini e al suo cortile. Questo pregiudica gli interventi R15 "Realizzazione di strade scolastiche in corrispondenza delle scuole primarie e secondarie" (Tabella 5-1 pag.19) per quanto riguarda l'istituto citato, come pure gli altri istituti scolastici della zona (Viale Risorgimento+quelli previsti nelle aree militari dismesse). [Non citiamo qui l'ulteriore pregiudizio provocato anche dalle eventuali piazzole di fermata dei bus] 4) La costruzione del parcheggio interrato sotto piazza Cittadella va contro quanto citato al 5.1.2 "Revisione della regolamentazione delle ZTL" (p.23), e in particolare contro quanto previsto dalla Regione Emilia-Romagna che "... promuove una visione più rispettosa dell'ambiente, proponendo misure di limitazione della circolazione di veicoli nelle aree centrali delle città". 5) La costruzione del parcheggio interrato sotto piazza Cittadella va contro quanto indicato al 5.1.5. "Campagne di sensibilizzazione" (p.36), in particolare contro "la promozione attiva di una cultura della mobilità sostenibile, che incoraggi e valorizzi gli spostamenti pedonali e ciclabili"
Testo da eliminare o sostituire	Non è sistemabile il testo, è da cancellare per giusta causa il progetto di parcheggio interrato sotto piazza Cittadella in quanto contrario alle prescrizioni del PUT. In ogni caso, riferirsi nel documento del PUT al parcheggio interrato come "intervento più significativo", quando questo va contro ai principi stessi alla base proprio del PUT sembra una cosa quantomeno contraddittoria.
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Le previsioni relative a Piazza Cittadella, comprese il parcheggio interrato, sono già incluse nello Scenario di Riferimento (SR) del PUT e rientrano in un progetto più ampio in fase di implementazione. Tali interventi non dipendono dal PUT, ma da altri strumenti di pianificazione e progettazione urbanistica.
Esito	Non accolta

114- Osservazione 114 - protocollo 17_PG56038_2025

Capitolo	4.2 Ciclabilità
Pagina	14 e 15
Motivazioni	Non è indicata la messa in sicurezza e il completamento di alcune piste ciclabili esistenti, in particolare citiamo quella da piazzale Genova lungo via Veneto/via Agazzana, che presenta numerosi incroci viabilistici, ostacoli in sede, fondo dissestato, segnaletica cancellata e interruzioni improvvise. Non sono inoltre previste, tranne C19, nuove piste ciclabili nelle aree del centro storico aperte al traffico veicolare, anche su direttrici importanti (es. via Roma/via Borghetto/via Campagna/via Taverna) o di penetrazione verso il centro (es. via Beverora da viale Malta a via dell'Asse).
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Le criticità segnalate sono in linea con gli obiettivi generali del PUT e del Biciplan, ma non è possibile intervenire su tutte le situazioni nel biennio di validità del Piano. Il PUT ha identificato una serie di priorità realizzabili nel breve termine, tra cui figurano anche nuovi tratti ciclabili e azioni puntuali per la messa in sicurezza degli incroci. Le ulteriori esigenze evidenziate potranno

	essere valutate in sede di aggiornamento del Piano o attraverso strumenti di pianificazione settoriale.
Esito	Non accolta

115- Osservazione 115 - protocollo 17_PG56038_2025

Capitolo	5.1.4 Zone scolastiche
Pagina	34
Motivazioni	Si parla di estendere a tutti gli istituti scolastici primari e secondari di primo grado gli interventi destinati a regolare l'uso delle auto in prossimità degli ingressi scolastici, ma nell'elenco non compare l'istituto scolastico Mazzini. Si ritiene tale penalizzazione, provocata dal parcheggio interrato sotto piazza Cittadella, assolutamente da risolvere.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. La proposta di pedonalizzazione degli accessi alle scuole primarie è coerente con gli obiettivi del PUT in materia di sicurezza e mobilità scolastica. Il caso della scuola Mazzini sarà inserito come riferimento esplicito nel testo.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nella tabella Tabella 5 5: Strade scolastiche

116- Osservazione 116 - protocollo 17_PG56038_2025

Capitolo	1- Pagina 34, paragrafo 1, rigo 2 2- Pagina 35, paragrafo 2, rigo 1
Pagina	-
Motivazioni	La Legge 11 settembre 2020, n. 120 introduce nel Codice della strada la zona scolastica, classificata come: «zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine». La strada scolastica è, nello specifico, «strada o piazzale in prossimità di una scuola, in cui è – temporaneamente durante gli orari di entrata e uscita da scuola, o permanentemente – interdetto il traffico degli autoveicoli in modo che tutti possano raggiungere la scuola in sicurezza a piedi o in bicicletta. La percorrenza di detta strada scolastica è quindi consentita solo a pedoni, bici, mezzi per il trasporto dei disabili ed eventualmente scuolabus» (si veda la Risoluzione per impegnare la Giunta a promuovere la sperimentazione da parte dei Comuni delle “school streets”, strade scolastiche, attraverso gli “Accordi per la qualità dell’aria” e i relativi bandi, 22.10.20, Regione Emilia-Romagna). Stando a queste definizioni risulta pertanto scorretto al capitolo 5.1.4 Zone scolastiche, l’abbinamento dei termini «...la zona (o strada) scolastica...» (p.34, paragrafo 1, rigo 2) e, più avanti, «La progettazione di zone o strade scolastiche...» (p. 35 paragrafo 2, rigo 1) in quanto zona scolastica non è sinonimo di strada scolastica; piuttosto l’una, la zona, comprende o può comprendere l’altra, la strada. Si propone di correggere l’uso improprio della congiunzione “... o ...” in funzione esplicativa, chiarendo se e quando si parla di zona scolastica, se e quando di strada scolastica; chiediamo inoltre di indicare, con la massima precisione che il documento adottato consente, se, dove, come, in quali tratti e con quali modalità, saranno effettivamente realizzate strade scolastiche all’interno delle zone scolastiche.
Testo da eliminare o sostituire	1- «...la zona (o strada) scolastica...» 2- «La progettazione di zone o strade scolastiche...»
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. Il termine sarà corretto nel documento secondo quanto indicato, al fine di allineare la definizione di “zona scolastica” e “strada scolastica” alla normativa e ai riferimenti tecnici più aggiornati. Si precisa tuttavia che, come specificato all'interno del Piano, gli aspetti progettuali, inclusi i criteri di accessibilità e le modalità di regolamentazione, saranno definiti nelle fasi attuative, in relazione alle caratteristiche di ciascun caso specifico.

Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.1.4 Zone scolastiche

117- Osservazione 117 - protocollo 17_PG56038_2025

Capitolo	5.1.4 Zone scolastiche
Pagina	Pagina 34, paragrafo 1, righe 3-4-5
Motivazioni	Dal momento che la strada scolastica prevede per definizione l'interdizione del traffico di autoveicoli in prossimità della scuola e in relazione a quanto dichiarato nel Piano del Traffico adottato: «Lo scopo è quello di mettere in sicurezza gli spostamenti degli studenti attraverso la moderazione del traffico e l'allontanamento dei flussi veicolari e della sosta in prossimità degli edifici scolastici» (5.1.4 Zone scolastiche, p.34, paragrafo 1, righe 3-4-5), non si ritiene opportuna la seguente precisazione: «Le misure in tal senso non sono adottate per penalizzare l'uso dell'auto» (p.34, paragrafo 3, rigo 3). Anzi riteniamo che tale precisazione, dettata da una non necessaria prudenza, sia fuorviante e in contraddizione con lo scopo dichiarato delle possibili misure da adottare all'interno delle zone scolastiche, che, viste le reali esigenze, dovrebbero essere tutte volte a diminuire, se non a eliminare del tutto, il flusso di autoveicoli in prossimità delle scuole. Proponiamo pertanto di eliminare la frase.
Testo da eliminare o sostituire	«Le misure in tal senso non sono adottate per penalizzare l'uso dell'auto»
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. La frase sarà riformulata nel documento per evitare ambiguità interpretative. Il passaggio sarà sostituito con il seguente: “Le misure previste mirano a riequilibrare l'uso dello spazio pubblico in prossimità degli ingressi scolastici, privilegiando la sicurezza e l'autonomia degli studenti. Gli interventi sono orientati a ridurre situazioni di congestione e rischio, contenere l'impatto dei veicoli motorizzati e migliorare l'accessibilità degli studenti in modo sicuro e sostenibile.”
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.1.4 Zone scolastiche

118- Osservazione 118 - protocollo 17_PG56038_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	La zona di via Giordani presenta livelli di inquinamento inaccettabili (come del resto l'intera città), a maggior ragione in considerazione della numerosa utenza scolastica. Si chiede di valutare la possibilità di istituire un senso unico nel tratto di via Giordani dallo Stradone Farnese al Pubblico Passeggio con la realizzazione di ampi marciapiedi, e la chiusura al traffico automobilistico del tratto di via Giordani tra lo Stradone Farnese e piazza Sant'Antonino, con la conseguente chiusura al traffico di via San Siro fino all'incrocio con via Santa Franca per realizzare una via pedonale dei Musei (Ricci Oddi, XNL) con spazi di socializzazione ecc., con transito garantito a residenti muniti di box o posto auto o alle auto dirette al garage Politeama, qualora non fosse possibile individuare un'altra viabilità di accesso.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Il tratto di via Giordani indicato è attualmente percorso dal trasporto pubblico locale, nonché dalla Navetta Stadio. Pertanto, eventuali modifiche strutturali alla circolazione e alla viabilità dovranno essere valutate congiuntamente alla riorganizzazione complessiva del sistema di trasporto pubblico.
Esito	Non accolta

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 17_PG56038_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	2	29%
Non accolta	3	43%

parzialmente accolta	1	14%
Inammissibile	1	14%
TOTALE	7	

18 Osservazioni protocollo 18_PG56389_2025

119- Osservazione 119 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	4.3 Sistema della mobilità pubblica
Pagina	15 e 16
Motivazioni	La revisione del sistema del trasporto pubblico non può essere sostenuta da interventi tampone a rischio inefficacia ma deve incardinarsi sui seguenti indirizzi, che ne favoriscano l'attrattività: 1) Adeguare i percorsi rispetto alle esigenze effettive e mutevoli dell'utenza attuale e potenziale; 2) Aumentare la velocità commerciale mediante l'introduzione di corsie preferenziali, soprattutto da e per i parcheggi scambiatori; 3) Rivedere il sistema tariffario per favorire l'utilizzo dei parcheggi scambiatori e aumentare l'utenza anche dai Comuni di cintura del capoluogo per ridurre l'incidenza degli spostamenti con veicoli privati e del relativo inquinamento, con evidenti benefici sanitari.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: "Il completamento del sistema di tariffazione.....La ricarica dei veicoli elettrici" Inserire : In merito al sistema tariffario "Mi muovo" si prevede di applicare la tariffa urbana per l'utilizzo dei mezzi pubblici in un raggio di 20 km dal capoluogo. Si prevede che l'effetto economico della riduzione del prezzo del biglietto verrà ampiamente compensata dall'aumento degli utenti e dei biglietti venduti, con un'adeguata campagna informativa e di comunicazione. Tabella 4.3- "T03 Completamento del sistema di tariffazione integrata (Mi Muovo)" Aggiungere "estensione della tariffa urbana per i centri urbani compresi nel raggio di 20 km dal capoluogo".
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Il completamento del sistema di tariffazione integrata "Mi Muovo", promosso a livello regionale, non prevede attualmente l'estensione della tariffa urbana ai territori compresi entro un raggio di 20 km dal capoluogo.
Esito	Non accolta

120- Osservazione 120 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	4.3 Sistema della mobilità pubblica
Pagina	16
Motivazioni	Chiediamo di rivedere la previsione di acquisto di 39 autobus a metano entro il 2033, perché se l'utilizzo del metano poteva essere una soluzione alternativa valida 20\30 anni fa, in sostituzione del gasolio, per la minore incidenza sulle emissioni di particolato, oggi rischia di essere una pratica di retroguardia, tenuto conto delle emissioni di CO2 determinate da questo combustibile (uno dei gas climalteranti con maggiore incidenza sui cambiamenti climatici) e tenuto conto degli obiettivi di decarbonizzazione assunti dall'Unione Europea ma anche dalla regione Emilia Romagna (Patto per il lavoro e per il clima).
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] In sostituzione del testo da eliminare: "saranno acquistati 39 + 13 (totale 52) mezzi full electric e saranno implementate le strutture di ricarica elettrica (finanziati con i fondi PSNMS annualità 24/33)". [] Dopo la frase: Tabella 4-3 : "T04 Progressivo rinnovo del parco autobus", aggiungere "con mezzi full electric"
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. L'intervento menzionato è già incluso nello Scenario di Riferimento (SR) del PUT ed è legato a un progetto finanziato tramite fondi del PNRR e fondi Regionali. La scelta dei veicoli non dipende dal PUT perché si tratta di in iter procedurale già avisato e in attuazione.
Esito	Non accolta

121- Osservazione 121 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	4.3 Sistema della mobilità pubblica
Pagina	16
Motivazioni	Occorre potenziare la linea SETA n.19 per il polo logistico di Le Mose. La soluzione non è tuttavia aumentare solo il numero delle corse ma studiare, in collaborazione con il mobility manager del Polo Logistico (se esiste) soluzioni per favorire l'utilizzo del trasporto pubblico e della bicicletta. Considerando che gli orari di inizio e termine dei turni sono diversi a seconda degli operatori logistici interessati si potrebbe attivare una sorta di servizio "tuobus" per la logistica, supportato da un'adeguata e massiccia campagna informativa. Ci sono già stati incidenti mortali fra i lavoratori che spesso percorrono strade estremamente trafficate (Caorsana e via Emilia Parmense) con biciclette e mezzi precari, spesso non dotati dei necessari dispositivi di illuminazione. Si tratta quindi di un provvedimento per favorire la mobilità sostenibile e in sicurezza ma anche un segno di attenzione e di responsabilità della comunità piacentina nei confronti di una quota sempre più consistente di lavoratori purtroppo molto trascurati.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Nella tabella 4-3 a pag 16-Miglioramento del servizio : Dopo la frase: "T01 Realizzazione del sistema.....12 metri" inserire "Potenziare la linea urbana n.19 per il polo logistico di Le Mose anche con il contributo organizzativo del mobility manager del Polo".
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. Si riconosce la criticità evidenziata in merito alla carenza di collegamenti diretti tra il trasporto pubblico e il polo logistico. In tale direzione, saranno introdotte azioni coinvolgimento e confronto con i mobility manager aziendali delle imprese insediate nell'area, in coordinamento con il mobility manager di area, al fine di valutare soluzioni organizzative e sperimentazioni di servizi dedicati.
	Analoga all'osservazione n. 3
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.6 Gestione della domanda di mobilità ed e-mobility

122- Osservazione 122 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	4.4 Sistema della sosta
Pagina	17
Motivazioni	A proposito dei parcheggi previsti nella Tabella 4-4: Scenario di Riferimento – Sistema della sosta si chiede che i nuovi parcheggi previsti in via Stradella ma soprattutto quello di via Tirotti (al servizio di Piacenza Expo) siano dotati di idonee alberature o di impianti fotovoltaici. Che siano comunque dotati di superficie drenante e non impermeabilizzata.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Alla fine del capitolo "Tra gli interventi del Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2024-2026 rientrano la realizzazione di un nuovo parcheggio in via Stradella (circa 15 posti auto) a servizio del nuovo impianto sportivo indoor della scuola Italo Calvino, la realizzazione di un parcheggio di circa 350 posti auto in via Tirotti a servizio di Piacenza expo" Aggiungere : " Entrambi i nuovi parcheggi saranno realizzati su superficie drenante e non impermeabilizzata e dotati di alberi o di pannelli fotovoltaici, come misura di adattamento ai cambiamenti climatici" e la realizzazione di un parcheggio adiacente di un progetto del Parco nell'area Ex Acna"
Controdeduzione	L'osservazione è accolta, in quanto ritenuta coerente con gli obiettivi del piano
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 4.4 Sistema della sosta

123- Osservazione 123 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	5.5 Sistema della sosta
Pagina	57
Motivazioni	Nel PUMS approvato nel 2020 (ma il percorso di avvio risale al 2016...) sono previsti 7 parcheggi di interscambio di cui l'unico attuato ed utilizzato, è quello dello STADIO (discreta consistenza dei posti auto, vicinanza alla tangenziale, frequenza della navetta). Occorre un impegno straordinario per creare le condizioni di realizzazione e di avvio di tutti i parcheggi scambiatori previsti, se si vuole efficacemente favorire una mobilità sostenibile e ridurre gli impatti negativi da traffico. In particolare partendo dalla riqualificazione dei parcheggi dello Stadio, del Cimitero e di Montale, che proponiamo di trasferire dallo scenario di Piano allo scenario di Riferimento. 1) In merito al parcheggio scambiatore del Cimitero chiediamo che venga studiata la possibilità di una corsia preferenziale dalla rotonda di Via Colombo, rendendo a senso unico il tratto verso Piazzale Roma; con possibilità di analoga corsia preferenziale e senso unico nella strada Farnesiana, almeno fino ad intercettare via Manzoni, al fine di creare una circolarità in ingresso dalla direzione di S.Lazzaro a Piazzale Roma e ritorno. 2) In merito al parcheggio scambiatore del MONTALE si propone di collocare tale zona di interscambio non più nel centro abitato di Montale ma in Via STRADIATI - altezza Mc Donald - (area già impermeabilizzata) praticamente raggiungibile dagli automobilisti in ingresso da via Emilia Parmense e dalla Tangenziale. La navetta di collegamento è già fornita dal servizio di Metrobus, che parte dalla frazione di Montale, ma con una frequenza che da 20 minuti dovrebbe essere portata a 10 minuti. La via Emilia si percorre abbastanza velocemente fino alla grande rotonda da cui parte via Colombo, in cui dovrebbe essere prevista la corsia preferenziale per la navetta (vedi osservazione sul parcheggio scambiatore del Cimitero). 3) A questi parcheggi riteniamo opportuno venga aggiunto il parcheggio scambiatore della Veggioletta, attualmente purtroppo sottoutilizzato, a causa del modesto numero dei posti auto, della scarsa frequenza dell'autobus di collegamento con il centro storico e a causa della modesta velocità commerciale dovuta agli ingorghi in via Emilia Pavese e alla rotonda di Barriera Torino. E' indispensabile aumentare la frequenza delle corse ma soprattutto realizzare una corsia preferenziale per autobus in via Emilia Pavese (circa dall'altezza del Centro Commerciale Farnese a Barriera Torino). Per raggiungere Piazza Borgo ed evitare le code corrispondenti all'Ospedale, si potrebbe valutare la possibilità di studiare un percorso alternativo in viale Malta e via Castello, invertendo il senso unico di marcia.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: "la riqualificazione e l'attrezzaggio con servizi che incentivino l'intermodalità dei parcheggi scambiatori Cimitero, Montale e Stadio" Aggiungere : " E Veggioletta, tutti collegati con navetta elettrica con passaggio ogni 10 minuti Per la riqualificazione sia del parcheggio dello Stadio che Cimitero ,Montale e Veggioletta verrà favorito l'utilizzo della bigliettazione mediante pagamento con carta elettronica e smart phone, sempre con tariffa scontata a 1 euro per A/R; carta abbonamento ricaricabile, ecc. I I parcheggi verranno dotati di un'area attrezzata per gli utenti in attesa e di parcheggio bicicletta ed eventuale bike sharing. Tabella 5-11: "S06 Riqualificazione dei parcheggi di interscambio Cimitero, Montale e Stadio" aggiungere " e Veggioletta" e spostare da SP ad SR
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. Le indicazioni proposte sono in linea con gli obiettivi del PUMS per la promozione dell'intermodalità e l'utilizzo dei parcheggi di interscambio. In particolare, sarà valutata l'ipotesi di collocare un nuovo parcheggio scambiatore in corrispondenza dell'asse Metrobus su via Stradiati, in prossimità dell'ingresso da via Emilia Parmense e della Tangenziale, come suggerito al punto 2. Tuttavia, non è possibile accogliere integralmente tutte le proposte avanzate, in quanto il PUT è uno strumento operativo di breve periodo e, per sua natura, individua un numero limitato di interventi prioritari, compatibili con le risorse disponibili e le tempistiche di validità del Piano. Inoltre, il tratto indicato in via Colombo è attualmente oggetto di progettazione nell'ambito del nuovo sistema BRT, che prevede una riorganizzazione complessiva dell'asse viario. Pertanto, non è possibile accogliere la proposta nel contesto del PUT, in quanto le soluzioni progettuali

	legate al BRT sono già in fase avanzata di definizione e ne condizionano la fattibilità. Infine, non è possibile spostare le azioni da Scenario di Piano (SP) a Scenario di Riferimento (SR), in quanto lo SR include esclusivamente interventi già attivati, approvati, finanziati o in fase di attuazione alla data di adozione del Piano.
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap.5.5.2 Incentivo alla intermodalità

124- Osservazione 124 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	Capitolo: 5.5 Sistema della sosta
Pagina	57
Motivazioni	Fra i parcheggi scambiatori previsti dal PUMS vi era quello collocato nella STRADA AGAZZANA, probabilmente nel parcheggio del bocciodromo adiacente al Parco di Montecucco. In alternativa potrebbe essere ipotizzabile una Convenzione con il supermercato CONAD, sempre sulla strada Agazzana, il cui parcheggio sotterraneo è decisamente sottoutilizzato. Tale parcheggio è particolarmente strategico perché potrebbe intercettare l'enorme flusso di traffico proveniente dalla Val Trebbia, dalla Val Luretta e da Gossolengo. In ogni caso il vero salto di qualità potrebbe consistere nella rivisitazione complessiva della mobilità in via Veneto che dovrebbe essere portata a senso unico, dalla strada Agazzana fino a Piazzale Medaglie d'oro, per poi proseguire in via Genova, con l'eliminazione delle auto in sosta. In questo modo si consentirebbe la velocizzazione della corsa delle navette, per rendere davvero attrattivo il trasporto pubblico rispetto a quello privato. Il traffico privato di ritorno da Piazzale Medaglie d'oro e diretto in uscita verso le vallate, potrebbe essere dirottato in via Manfredi e raggiungere la strada Agazzana mediante la tangenziale. Il percorso di ritorno della navetta invece potrebbe transitare in via Giordani, via Damiani, via Boselli, via Manfredi, via Gobetti, via Don Minzoni, fino al semaforo di via Veneto.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: la riqualificazione e l'attrezzaggio con servizi che incentivino l'intermodalità dei parcheggi scambiatori Cimitero, Montale e Stadio (con aggiunta osservazione 5); Aggiungere ulteriore capoverso: "Attuazione di un parcheggio scambiatore sulla strada Agazzana, già previsto nel PUMS, collegabile con il centro storico mediante corsia preferenziale". -Tabella 5-11 - Dopo il capoverso " S06 Riqualificazione dei parcheggi di interscambio Cimitero, Montale e Stadio e Veggioletta" aggiungere nuovo capoverso " realizzazione del parcheggio scambiatore in Strada Agazzana, come previsto dal PUMS" scenario SP
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, che risulta coerente con gli obiettivi strategici di medio-lungo periodo del PUMS. Tuttavia, la proposta di attuazione di un parcheggio scambiatore in strada Agazzana non rientra tra le priorità operative del PUT per il biennio di validità. Il PUT, in quanto strumento di breve periodo, seleziona un numero limitato di interventi compatibili con le risorse disponibili e con i tempi di attuazione. Eventuali sviluppi in tal senso potranno essere valutati in occasione degli aggiornamenti successivi del Piano.
Esito	Non accolta

125- Osservazione 125 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	Capitolo: 5.5 Sistema della sosta
Pagina	57
Motivazioni	Fra le criticità maggiori che la pianificazione del traffico dovrebbe affrontare c'è il tema di tutto il quadrante Nord, attualmente reso ancora più problematico dall'avvio del parcheggio sotterraneo di Piazza Cittadella, di cui Legambiente ha avversato la realizzazione perché incompatibile con i principi della mobilità sostenibile. Proponiamo a completamento del sistema dei parcheggi scambiatori dell'area nord la realizzazione di un parcheggio scambiatore nell'area SI.AL. degli ex demolitori di auto, adiacente all'esposizione del concessionario Ponginibbi, compresa fra via XXI aprile e via del Pontiere (possibile capienza per circa 350 posti

	auto). Unitamente ad altra area adiacente al Tiro a segno, attualmente sede di un deposito di camion (capienza di ulteriori 1.000 posti auto). Naturalmente il parcheggio dovrebbe essere dotato di navette per un veloce collegamento con il centro storico. Un'ultima possibilità di parcheggio scambiatore "sui generis" potrebbe essere ipotizzato nell'area dell'attuale parcheggio dismesso di Piazza Ottobre 2000 (presso l'ex centro TOYS) di S.Rocco al Porto, per intercettare il flusso di traffico proveniente dal lodigiano. Naturalmente dotato di adeguata navetta di collegamento. Resta inteso che il vero nodo risolutore però rimane la liberazione dell'area dell'ex scalo merci presso la STAZIONE FERROVIARIA. Questo immenso spazio potrebbe consentire nel futuro di soddisfare non solo la grande fame di posti auto lamentata dai pendolari ma anche risolvere i problemi di intermodalità, diventando un autentico hub per gli autobus urbani e per il trasporto provinciale, anche grazie alla possibilità di accesso da via Diete di Roncaglia.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: la riqualificazione e l'attrezzaggio con servizi che incentivino l'intermodalità dei parcheggi scambiatori Cimitero, Montale e Stadio(con aggiunta osservazione 5); Aggiungere ulteriori 2 capoversi: Attuazione di un parcheggio scambiatore nell'area SI.AL. degli ex demolitori e area adiacente al Tiro a segno Piacenza. Realizzazione di hub intermodale nell'ex scalo merci ferroviario. Tabella 5-11 Dopo il capoverso " S06 Riqualificazione dei parcheggi di interscambio Cimitero, Montale e Stadio e Veggioletta(oss.5)" aggiungere nuovo capoverso "realizzazione del parcheggio scambiatore in area SI.AL. ex demolitori e presso il Tiro a segno Piacenza" scenario SP
Controdeduzione	Il PUT considera prioritario orientare le risorse disponibili verso il miglioramento dell'efficienza e della fruibilità dei parcheggi scambiatori già esistenti, privilegiando interventi di riqualificazione e valorizzazione. L'attivazione di nuove aree di interscambio, se non accuratamente pianificata, potrebbe infatti ridurre l'efficacia complessiva del sistema, frammentando la domanda e rischiando di compromettere l'obiettivo di intercettare in modo significativo i flussi veicolari. Ogni ulteriore sviluppo in questo ambito sarà oggetto di valutazione in coerenza con le strategie generali di mobilità sostenibile e di contenimento del traffico privato.
Esito	Non accolta

126- Osservazione 126 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	5.5 Sistema della sosta
Pagina	57
Motivazioni	Fra le criticità maggiori che la pianificazione del traffico dovrebbe affrontare c'è il tema di tutto il quadrante Nord, attualmente reso ancora più problematico dall'avvio del parcheggio sotterraneo di Piazza Cittadella. Per questo motivo e in chiave del tutto temporanea, proponiamo di rendere disponibile l'area destinata attualmente alla sosta degli autobus in via Maculani, nel periodo compreso fra la chiusura delle scuole nel pomeriggio di venerdì fino alla sera di domenica, prevedendo ovviamente un efficace servizio di carro-attrezzi per le auto lasciate abusivamente dopo l'orario stabilito di domenica.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	] Dopo la frase: predisposizione di un parcheggio Kiss&Ride in corrispondenza della stazione ferroviaria aggiungere ulteriore capoverso " Predisposizione di un parcheggio temporaneo nell'attuale area di sosta autobus in via Maculani, da venerdì pomeriggio a domenica sera"
Controdeduzione	L'osservazione non è accolta. L'area indicata è oggetto di un riordino delle linee del Trasporto Pubblico Locale che gravitano su via Maculani, dove si attestano sia linee urbane che extraurbane. Tale riorganizzazione impedisce l'utilizzo promiscuo dello spazio, rendendo non praticabile la sua destinazione temporanea a parcheggio nei fine settimana.
Esito	Non accolta

127- Osservazione 127 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	Capitolo 5.1 e 5.1.3 interventi di moderazione del traffico-zone 30
Pagina	19 e 30
Motivazioni	Il comune di Piacenza promuove correttamente nel PUT il concetto di città 30 ed intende ampliare le zone 30 nel rispetto del PUMS . In specifico prevede l’implementazione nell’area est della città delle zone “M20 M21 M22 M23 M24 ed M27 previste dal PUMS non inserendo però le aree M25 (via Mario Cavaglieri - via dei Pisoni - SS9) ed M26 (via Luigi Rigolli - strada Farnesiana - via Giovanni Spezzaferri) facenti parte dell’originaria perimetrazione dell’area 30 inserita nel PUMS. Dal momento che le due zone hanno caratteristiche simili alle altre oggetto di implementazione e nella Zona M25 lo stesso PUT inserisce una strada ciclabile E bis, la C 18, si ritiene opportuno inserirle come zone 30.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: Pag.19 tabella 5.1: “Interventi di moderazione del traffico-Realizzazione di Zone 30 -R08 Via Radini- TedeschiFarnesiana (M27 del PUMS)” inserire: -via Mario Cavaglieri - via dei Pisoni - SS9 (M 25 del Pums) -via Luigi Rigolli - strada Farnesiana - via Giovanni Spezzaferri (M26 del Pums) Pag.30: “In particolare si prevede l’implementazione delle zone 30 “M20” “M21” “M22” “M23” “M24” “ INSERIRE “M25” “M26” Nell’elenco delle aree dopo la frase : Via Radini -Tedeschi-via Arturo Penitenti-strada Farnesiana (M27 del Pums) inserire : • via Mario Cavaglieri - via dei Pisoni - SS9 (M 25 del Pums) • via Luigi Rigolli - strada Farnesiana - via Giovanni Spezzaferri (M26 del Pums) AOO COMUNE DI PIACENZA Protocollo Arrivo N. 56389/2025 del 27-03-2025 Allegato 1 - Class. 6.7 - Copia Documento
Controdeduzione	L’osservazione è accolta. Le aree M25 (via Mario Cavaglieri – via dei Pisoni – SS9) e M26 (via Luigi Rigolli – strada Farnesiana – via Giovanni Spezzaferri) saranno inserite come Zone 30. Il documento sarà aggiornato di conseguenza.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.1.3 Interventi di moderazione del traffico – città 30. Tavola modificata in linea con la controdeduzione

128- Osservazione 128 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	capitolo 5.3 ciclabilità
Pagina	43\44
Motivazioni	Il Put richiama il Biciplan per quanto riguarda la pianificazione dell’assetto della rete ciclabile ed elenca una serie di interventi considerati prioritari sulla rete portante tra quelli previsti nel Biciplan. In specifico prevede la realizzazione di 8 interventi ex novo su diverse radiali sui quali concordiamo, ma non prevede alcun intervento dedicato all’itinerario “Cerchia delle Mura” che ha invece, a nostro parere, necessità importanti di intervento, a partire dai segnali stradali verticali ed orizzontali, alla messa in sicurezza dei percorsi ciclabili, mancanti o solo su corsia, e degli attraversamenti ed intersezioni di piazzale Milano e Torino, Roma, così come indicato nel Biciplan Dal momento che il Put inserisce un intervento significativo che interessa parzialmente l’itinerario, il “progetto APO -Tornare a Po” che coinvolge la messa in sicurezza di Piazzale Milano e una parte di ciclabile di via Maculani, si ritiene opportuno inserire tra gli interventi sulla rete portante la revisione della prima parte della ciclabile Cerchia delle mura, molto frequentata, nei tratti dalla stazione ferroviaria a piazzale Milano-via Maculani-Via Tramello -

	piazzale Torino e via 24 Maggio, effettuando gli interventi necessari sia per la messa in sicurezza degli incroci sui piazzali Milano e Torino e sulle vie Morselli, Borghetto, San Bartolomeo, via Campagna, sia per la ricucitura e connessione in sicurezza dei tratti ciclabili esistenti in sede propria con quelli su corsia, sia in sede stradale che su marciapiede, ed i tratti ancora mancanti.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: tabella 5-7 “C11 via della Raffaldacon via XXIV Maggio” aggiungere ulteriore capoverso Cerchia delle mura : revisione ed interventi di messa a sistema e/o rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale, messa in sicurezza degli attraversamenti viari e degli incroci del tratto Stazione Ferroviaria-piazzale Milano-Piazzale Torino-via XXIV Maggio.
Controdeduzione	Si prende atto dell’osservazione, che risulta pienamente coerente con gli obiettivi del PUT in materia di sicurezza ciclabile e potenziamento della rete portante, in linea con gli indirizzi del PUMS e del Biciplan, strumenti di pianificazione di più lungo periodo. Tuttavia, il Piano, in quanto strumento operativo a breve termine, ha individuato un insieme circoscritto di interventi prioritari. Pur riconoscendo la rilevanza del tratto segnalato, il PUT ha già incluso numerosi interventi di messa in sicurezza e completamento della rete ciclabile, selezionati con attenzione per connettere in modo efficace gli elementi esistenti della rete portante. Per questo motivo, ulteriori proposte come quella in oggetto saranno oggetto di valutazione in occasione del prossimo aggiornamento del Piano, previsto con cadenza biennale.
Esito	Non accolta

129- Osservazione 129 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	capitolo 5.3 ciclabilità-strade E-bis
Pagina	44
Motivazioni	Il Put richiama il Biciplan per quanto riguarda la pianificazione dell’assetto della rete ciclabile ed elenca una serie di interventi considerati prioritari sulla rete portante tra quelli previsti nel Biciplan. Per quanto riguarda l’istituzione delle strade urbane ciclabili E-bis, sia nel PUT che nel Biciplan che nel PUMS, sono considerate lo strumento più indicato per il Centro Storico di Piacenza. Infatti laddove risulta impossibile - per dimensione della corsia stradale e dei marciapiedi - inserire piste ciclabili di qualunque tipologia, permettono la corretta convivenza tra biciclette ed automobili, dando la precedenza alle prime e chiedendo alle seconde di prestare particolare attenzione ai sorpassi. Il Put si limita a riportare le 7 delle 9 strade E-Bis indicate nel Biciplan per il periodo B\M tra gli interventi sulla rete secondaria. In considerazione della necessità di garantire: - la continuità e la priorità di un itinerario ciclabile che utilizzi strade locali non adeguatamente attrezzabili con piste o corsie e che devono mantenere una piena transitabilità per gli autoveicoli - una circolazione più sicura e confortevole dei ciclisti lungo strade strette che non consentono un’agevole marcia parallela di biciclette e autovetture, si ritiene necessario inserire tutte le strade E-Bis elencate nel Biciplan sia nel Breve che nel Lungo periodo.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: Tabella 5-7 “Istituzione di strade urbane ciclabili (E-BIS) C19 via san Siro, Via Nova, Via Landi “ Inserire i seguenti ulteriori capoversi come previsti dal Biciplan. Via Tibini - Sottopasso via Diete di Roncaglia - Località Gerbido - Via Antonio Emmanueli - Via Tortona - Via Cassina -Via Antonio Trivioli - Via Camillo Tassi- Via Fratelli Rosselli --Via bruno Buoizzi- Via Taverna - Via Borghetto- via Roma- Via Campagna- Via Vittorio Emanuele- Via Cavour-Via Beverora, via Asse, via del Castello- Via Pietro Giordani- Via San Marco- via San Tomaso- Via San Sisto e via Enrico Moselli- Via Francesco Torta - via Antonio Gramsci--via Scalabrini.

Controdeduzione	L'osservazione non è accolta. Il Piano, in quanto strumento operativo a breve termine, ha individuato un insieme circoscritto di interventi prioritari. Pur riconoscendo la rilevanza di alcuni dei tratti segnalati, il PUT ha già incluso numerosi interventi di messa in sicurezza e completamento della rete ciclabile, selezionati con attenzione per connettere in modo efficace gli elementi esistenti della rete portante. Per questo motivo, ulteriori proposte come quella in oggetto saranno oggetto di valutazione caso per caso in occasione del prossimo aggiornamento del Piano, previsto con cadenza biennale.
	Collegata all'osservazione n. 21 / 47
Esito	Non accolta

130- Osservazione 130 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	capitolo 5.1 regolazione e gestione della rete stradale - inserimento aree pedonali
Pagina	18 , 19
Motivazioni	Il PUMS propone l'introduzione nell'abitato di Piacenza di una Low Emission Zone (LEZ), l'estensione della ZTL in tre aree specifiche e la pedonalizzazione di tre nuove strade in centro storico oltre alla revisione della regolamentazione della ZTL . Il Put si fa correttamente carico della revisione della regolamentazione della ZTL e della moderazione diffusa del traffico ed estensione delle strade scolastiche ma non fa alcun cenno alla necessità di ampliare né le ZTL né le aree pedonali presenti, assolutamente insufficienti alle necessità del centro storico e ferme, quanto a metri quadri per abitante, da molti anni. Si propone di inserire nel Put la previsione delle 3 strade pedonali previste dal Pums, via Illica, via S. Ulderico e via Mazzini fino a via Mentana, al fine di ampliare il sistema pedonale cittadino, interconnettendole alla APU di piazza Cavalli ed a via Calzolari, il tutto finalizzato all'aumento della vivibilità di tutta l'area
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: Pag.18 "estensione ad altri istituti scolastici localizzati nell'area urbana, delle cosiddette strade scolastiche, per identificare e trattare in modo più specifico gli spazi in prossimità di una scuola con lo scopo di mettere in sicurezza gli spostamenti degli studenti;" inserire "estensione di nuove vie pedonali al fine di ampliare l'area pedonale esistente "Pag 19 tabella 5-1 "R02 Nuove regole di accesso alle ZTL" inserire Estensione delle aree pedonali - Via Mazzini (Fino a via Mentana) Via Illica Via S.Ulderico
Controdeduzione	La proposta di estendere la rete delle aree pedonali, in particolare attraverso l'inserimento delle nuove pedonalizzazioni previste dal PUMS (via Mazzini fino a via Mentana), è coerente con gli obiettivi del PUT relativi alla riqualificazione dello spazio pubblico e alla promozione della mobilità attiva. Tali estensioni saranno inserite nel Documento di Piano, all'integrazione con le APU esistenti.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.1.2 Revisione della regolamentazione delle ZTL e APU

131- Osservazione 131 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	capitolo 5.3 ciclabilità -C22 servizi a supporto della ciclabilità
Pagina	44
Motivazioni	Quanto ai servizi di supporto alla ciclabilità proponiamo la modifica del punto C22 laddove si prevede l'introduzione nel RUE o nella Disciplina del PUG, "l'obbligo di parcheggi per bici nei condomini di nuova costruzione e negli edifici pubblici" a fine di rendere agevole l'uso della bicicletta e soprattutto la protezione dai furti
Testo da eliminare o sostituire	-

Testo da inserire	[x] Dopo la frase: Introduzione nel RUE l'obbligo di parcheggi per bici nei condomini di nuova costruzione e negli edifici pubblici.... occorre aggiungere " e consentire nei cortili dei condomini già esistenti la sosta delle biciclette di chi abita o lavoro nei civici collegati al cortile" (vedi regolamento Bologna) .
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. La proposta è coerente con gli obiettivi del PUT di favorire l'uso quotidiano della bicicletta e migliorarne le condizioni di sicurezza contro i furti. Il testo del Piano sarà integrato di conseguenza, prendendo riferimento anche da buone pratiche già adottate in altre città come Bologna.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito del cap. 5.3.2 Servizi a supporto della ciclabilità (Standard urbanistici)

132- Osservazione 132 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	Proposta di Piano-capitolo 5.3 ciclabilità
Pagina	44 e 45
Motivazioni	Il Put per quanto riguarda la pianificazione dell'assetto della rete ciclabile elenca una serie di interventi considerati prioritari sulla rete portante. In specifico prevede la realizzazione di 8 interventi ex novo su diverse radiali che condividiamo in quanto necessari. Manca però ,a nostro parere, la previsione di un intervento su una radiale di grande importanza, la n.4, relativa al tratto da Piazzale Genova a Gossolengo lungo la strada Agazzana, estremamente utilizzata da chi va in bicicletta. La ciclabile ha estrema necessità, nel tratto da Piazzale Genova a tutta via Veneto, di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, a partire dai segnali stradali verticali ed orizzontali, alla messa in sicurezza del percorso ciclabile, oggi su corsia riservata su marciapiede. Necessita inoltre di interventi su attraversamenti ed intersezioni di piazzale Genova e piazzale Medaglie d'Oro oltre che delle varie strade laterali di via Veneto. Dal momento che giustamente il Put inserisce nel SP una nuova rotatoria in Piazzale Medaglie d'Oro ed interventi mirati di messa in sicurezza per pedoni e ciclisti su via Genova e Perletti e su via Veneto e via Gadolini, si ritiene opportuno inserire tra gli interventi sulla rete portante del Put la parte della ciclabile Radiale 4 tra piazzale Genova e tutta Via Veneto al fine di coordinare, con i progetti di rifacimento degli incroci sopra indicati, gli interventi necessari per la messa in sicurezza e ricucitura di tutto il tratto ciclabile, anche tramite pista su corsia riservata e protetta in sede stradale, almeno su un lato della strada. Occorrerebbe anche iniziare a ripensare fin da ora a tutta la viabilità dell'area, al fine di avere soluzioni da inserire nel prossimo PUG, ipotizzando di rendere il tratto di via Veneto a senso unico, intervento certamente complesso ma fondamentale per ridurre il traffico in ingresso ed uscita dalla città su quella rete viaria, permettere di ricavare piste ciclabili in sede propria, marciapiedi separati e il passaggio fluido dei mezzi pubblici.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: pag 44 tabella 5-7 "C11 via della Raffaldacon via XXIV Maggio" aggiungere ulteriore capoverso - Piazzale Genova - Via Veneto - interventi di messa a sistema e/o rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale, messa in sicurezza degli attraversamenti viari e degli incroci del tratto e ricucitura di tutto il tratto ciclabile . Pag.45 dopo "Corsia riservata e protetta ricavata su sede stradale che collega via Emmanueli con via XXIV Maggio lungo Via della Raffalda" inserire "interventi di messa a sistema e/o rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale, messa in sicurezza degli attraversamenti viari e degli incroci del tratto e ricucitura di tutto il tratto ciclabile Piazzale Genova Via Veneto"
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. Gli interventi proposti risultano coerenti con le azioni già previste nel PUT, in particolare con la nuova rotatoria prevista su Piazzale Medaglie d'Oro e gli interventi di messa in sicurezza del nodo tra via Genova e via Faustino Perletti. In tale ambito si procederà

	alla messa in sicurezza dell'intero tratto ciclabile esistente lungo via Veneto e via Genova, comprendendo anche il rifacimento della segnaletica.
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.3.1 Assetto della rete ciclabile. Tavola modificata in linea con la controdeduzione

133- Osservazione 133 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	Proposta di Piano-capitolo 5 .2 Interventi sulla rete stradale
Pagina	38
Motivazioni	Come recita il Put “Gli interventi che interessano il miglioramento del sistema della viabilità fanno riferimento alla riqualificazione e messa in sicurezza degli assi viari e nodi esistenti, nell’ottica di disincentivare il più possibile dai quartieri i flussi di traffico di attraversamento e rendere più ordinata (e di conseguenza più sicura) la rete stradale”. Condividiamo l’impostazione ed in linea di massima gli interventi riportati nella tabella 5-6 in considerazione della priorità data alla sicurezza degli utenti deboli della strada. Tra le previsioni di riqualificazione degli assi esistenti non viene però elencato un asse estremamente importante, quello di Corso Vittorio Emanuele dal Dolmen\Stradone Farnese al Faccal\statua Sant’Antonino, centro nevralgico della città, caratterizzato da un traffico caotico, a doppio senso di marcia, dove pedoni, ciclisti, auto ed Autobus condividono una sede stradale estremamente ristretta per la presenza di dehor, posti di carico e scarico, parcheggi a strisce blu che rendono difficoltoso il passaggio agli utenti deboli della strada, ciclisti e pedoni, in totale carenza di sicurezza . La strada manca di piste ciclabili in sede propria ad eccezione di una unica pista monodirezionale non a norma per le misure, che costeggia dehor, fioriere, tavoli, e resa pericolosa da tombini, incroci stradali (vicolo Edilizia), parcheggi di auto, moto e monopattini non autorizzati. Il passaggio dei mezzi pubblici risulta estremamente lento e difficoltoso. Il tratto è stato oggetto nel 2016 (giunta Dosi) di una modifica del senso di circolazione delle auto, a tutela degli utenti deboli della strada mediante l’istituzione del senso unico per veicoli a motore e la creazione di una pista ciclabile bidirezionale poi rimodificato, sotto la giunta Barbieri, in strada a doppio senso. Considerata la situazione viabilistica della strada, la presenza di molti locali con dehor e tavoli esterni, il pericolo di incidentalità determinato dalla presenza contemporanea di un elevato traffico di auto biciclette, monopattini e pedoni , l’inquinamento determinato dai gas di scarico delle auto, si ritiene opportuno che il Put preveda il ripristino del senso unico di marcia per i veicoli a motore, coinvolgendo i portatori di interesse per una soluzione viabilistica condivisa e partecipata, al fine di migliorare sia la sicurezza stradale sia le caratteristiche ambientali , recuperando spazi urbani a servizio delle persone e della qualità della vita. Il senso unico permetterebbe di realizzare o due piste ciclabili monodirezionali protette o una unica pista bidirezionale e riqualificare i marciapiedi, rendendo sostenibile la mobilità dell’utenza debole ed agevolando il trasporto pubblico urbano .
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: “Riqualificazione via I Maggio - via Cella” inserire “riqualificazione dell’asse stradale di Corso vittorio Emanuele nel tratto tra lo stradone Farnese\Dolmen e viale Palmerio prevedendo il senso unico”
Controdeduzione	L’osservazione è parzialmente accolta. Sarà inserito nel Documento di Piano un passaggio che evidenzia la necessità di valutare, a valle della raccolta e del confronto condiviso sui flussi di traffico, possibili interventi di moderazione della circolazione nel tratto finale di Corso Vittorio Emanuele (dal Dolmen al Pubblico Passeggio). Si sottolinea che, nel PUT, non sarà indicato uno schema operativo specifico, ma si prevede di avviare uno studio dedicato condiviso con le realtà locali, per identificare soluzioni strutturali o regolatorie idonee a garantire la sicurezza degli utenti deboli della strada.
Esito	Parzialmente Accolta

Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.2 Interventi sulla rete stradale
---------------	--

134- Osservazione 134 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	capitolo 4.1
Pagina	13
Motivazioni	Per quanto concerne gli interventi legati alla rete stradale, lo Scenario di Riferimento (SR) del PUT prevede la realizzazione degli alcuni interventi tra i quali i lavori di realizzazione di una nuova rotatoria in via Boselli angolo viale Martiri della Resistenza. Segnaliamo la necessità di modificare il progetto di rotatoria in via Boselli che prevede l'abbattimento di tutti i tigli presenti sulla rotonda , al fine di evitarne l'abbattimento mediante soluzioni già comunicate all'Amministrazione , realisticamente e tecnicamente possibili
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	[x] Dopo la frase: pag.13 "Sono previste nel Programma Triennale Opere Pubbliche 2024-2026 i lavori di realizzazione di una nuova rotatoria in via Boselli angolo viale Martiri della Resistenza" aggiungere "mantenendo la maggior parte delle alberature presenti"
Controdeduzione	Si precisa che l'ambito di via Boselli – viale Martiri della Resistenza non rientra tra gli interventi diretti del PUT, in quanto inserito nello Scenario di Riferimento e pertanto soggetto alla progettazione esecutiva del progetto già in corso.
Esito	Non accolta

135- Osservazione 135 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	Tavola da modificare – Proposta 1
Pagina	Tavola:3
Motivazioni	Inserire le strade urbane ciclabili E-Bis come da osservazione 11 : Via Tibini - Sottopasso via Diete di Roncaglia - Località Gerbido - Via Antonio Emmanuelli - Via Tortona - Via Cassina -Via Antonio Trivioli - Via Camillo Tassi- Via Fratelli Rosselli --Via bruno Buozzi- Via Taverna - Via Borghetto- via Roma- Via Campagna- Via Vittorio Emanuele- Via Cavour- Via Beverora, via Asse, via del Castello- Via Pietro Giordani- Via San Marco- via San Tomaso- Via San Sisto e via Enrico Moselli- Via Francesco Torta - via Antonio Gramsci--via Scalabrini -il tratto della ciclabile delle mura indicata come "infrastruttura ciclabile esistente" in realtà non è totalmente collegata, manca la corretta segnaletica orizzontale e verticale e alcune connessioni. Meglio sarebbe indicarla come "infrastruttura ciclabile prevista nel Put" e non come "infrastruttura ciclabile esistente"(osservazione 10) - il tratto della ciclabile Radiale 4 , indicato come "infrastruttura ciclabile esistente" trasformarlo in " infrastruttura ciclabile prevista nel Put" (osservazione 14)
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione non è accolta. L'estensione della classificazione su tutte le vie proposte come "strada urbana ciclabile E-bis" non è applicabile in modo uniforme. Tale classificazione deve essere valutata caso per caso, considerando le caratteristiche geometriche e funzionali di ciascun asse viario. Inoltre, il Piano, in quanto strumento operativo a breve termine, ha individuato un insieme circoscritto di interventi prioritari. Pur riconoscendo la rilevanza di alcuni dei tratti segnalati, il PUT ha già incluso numerosi interventi di messa in sicurezza e completamento della rete ciclabile, selezionati con attenzione per connettere in modo efficace gli elementi esistenti della rete portante. Per questo motivo, ulteriori proposte come quella in oggetto saranno oggetto di valutazione caso per caso in occasione del prossimo aggiornamento del Piano, previsto con cadenza biennale.

	Analoga all'osservazione n. 21 / 47 / 129
Esito	Non accolta

136- Osservazione 136 – protocollo 18_PG56389_2025

Capitolo	Proposta 2 Tavola:2
Pagina	Tavola:2
Motivazioni	Inserire le strade pedonali della osservazione 12: via Illica, via S. Ulderico e via Mazzini fino a via Mentana,
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	La proposta di estendere la rete delle aree pedonali, in particolare attraverso l'inserimento delle nuove pedonalizzazioni previste dal PUMS (via Mazzini fino a via Mentana), è coerente con gli obiettivi del PUT relativi alla riqualificazione dello spazio pubblico e alla promozione della mobilità attiva. Tali estensioni saranno inserite nel Documento di Piano, all'integrazione con le APU esistenti.
	Analoga all'osservazione n. 130
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.1.2 Revisione della regolamentazione delle ZTL e APU

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 18_PG56389_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	6	33%
Non accolta	9	50%
parzialmente accolta	3	17%
Inammissibile	-	-
TOTALE	18	

19 Osservazioni protocollo 19_PG56450_2025

137- Osservazione 137 – protocollo 19_PG56450_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	CONSERVARE GLI ALBERI ESISTENTI - POTENZIARE LA DOTAZIONE DI VERDE - PERMEABILIZZARE I PERCORSI PEDONALI E CICLABILI Progettare, realizzare, ampliare e rettificare strade, rotatorie, incroci, percorsi pedonali e ciclabili nel rispetto, oltre che delle norme in materia di progettazione delle strade, anche dei criteri sotto elencati. Inserire questi criteri nel PUMS e nel PUT. → Conservare le alberature esistenti in fregio alle strade, rotatorie, marciapiedi, piste ciclabili; mettere a dimora nuovi alberi, arbusti e siepi e realizzare aree erbose ovunque sia possibile, per aumentare la massa vegetale in grado di depurare l'aria, di ombreggiare le pavimentazioni riflettenti per ridurre il riverbero del calore, di aumentare la permeabilità dei suoli e di migliorare l'estetica del paesaggio urbano. In particolare si chiede che il principio della salvaguardia degli alberi stradali esistenti sia applicato fin d'ora, a partire dai progetti di prossima realizzazione, a cominciare dalla rotatoria di via Boselli - viale Martiri della Resistenza. → Permeabilizzare i percorsi pedonali e ciclabili, gli alberi esistenti e quelli di nuovo impianto devono essere dotate di aiuole erbose continue; inoltre occorre sostituire (in un primo tempo sperimentalmente) le superfici di calpestio impermeabili con materiali drenanti per favorire l'assorbimento delle piogge da parte del terreno, al duplice scopo di alimentare le radici degli alberi e di ridurre l'afflusso nella rete fognaria delle precipitazioni atmosferiche.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. Le tematiche relative alla salvaguardia del verde urbano e alla permeabilità dei percorsi pedonali e ciclabili sono coerenti con i principi del PUT e saranno valorizzate nel testo. Tuttavia, si precisa che l'ambito di via Boselli – viale Martiri della Resistenza non rientra tra gli interventi diretti del PUT, in quanto inserito nello Scenario di Riferimento e pertanto soggetto alla progettazione esecutiva del progetto già in corso.
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.2 Interventi sulla rete stradale, e come nota agli schemi progettuali

138- Osservazione 138 – protocollo 19_PG56450_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	PREVEDERE UNA PISTA CICLABILE CHE COLLEGA L'UNIVERSITÀ CATTOLICA, IN LOCALITÀ S. LAZZARO, CON IL CENTRO CITTÀ E CON LA STAZIONE FERROVIARIA. Il tracciato diretto, sicuro e possibilmente non in fregio alla via Emilia Parmense, agevererà gli spostamenti degli studenti da e verso la città e la stazione, rendendoli autonomi rispetto alla necessità di usare l'auto o i mezzi di trasporto pubblici.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Sebbene la proposta sia condivisibile e coerente con gli obiettivi del Piano, non si ritiene possibile accoglierla nel breve periodo di validità del PUT. L'area segnalata è attualmente interessata da importanti interventi infrastrutturali legati alla realizzazione del nuovo sistema di BRT (Bus Rapid Transit), che condizionano le possibilità di pianificazione a breve termine. Eventuali integrazioni della rete ciclabile in tale ambito potranno essere valutate in fase di aggiornamento del Piano.
	Analoga all'osservazione n. 55/78/138
Esito	Non accolta

139- Osservazione 139 – protocollo 19_PG56450_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	AUMENTARE I PARCHEGGI PER BICICLETTE. Dotare di parcheggi per biciclette le strade dei negozi, le scuole e le attrezzature urbane d'interesse generale. Occorre un piano delle rastrelliere per biciclette per ridurre il numero di quelle parcheggiate sui marciapiedi. Molti dei modelli esistenti sono inadatti. Occorrono archetti più alti, ai quali legare il telaio, non solo una ruota.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. Il PUT prevede già l'incremento e la qualificazione della dotazione di parcheggi per biciclette presso scuole, esercizi commerciali e poli attrattori, nonché l'adozione di modelli adeguati di rastrelliere e archetti, come specificato nel capitolo dedicato ai servizi a supporto della ciclabilità.
	Analoga all'osservazione n. 88
Esito	Accolta
Revisioni PUT	non richiede modifiche

140- Osservazione 140 – protocollo 19_PG56450_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	CONNETTERE LE DISCONTINUITÀ ED ESTENDERE LA RETE CICLABILE. COMPLETARE LA CICLOVIA DEL PO. Portare a termine il progetto interregionale della Ciclovia del Po (Via Po) rendendo l'argine fluviale, come previsto da tutti i comuni rivieraschi del fiume, esclusivamente pedonale e ciclabile e realizzando o completando i necessari collegamenti ciclopeditoni fino ai confini comunali. Realizzare una nuova strada collegante Via del Pontiere dal sottopasso della ferrovia per Torino al parcheggio della società canottieri Vittorino da Feltre ed alle aree sottostanti l'autostrada A21, allo scopo di garantire, dopo la pedonalizzazione dell'argine, l'accesso delle auto alla Vittorino ed agli edifici abitativi ex ENEL situati ad est della società canottieri, tra la ferrovia e l'autostrada. Consentire l'accesso dei mezzi motorizzati alla centrale elettrica ex ENEL e alla società canottieri Nino Bixio esclusivamente da Via Diete di Roncaglia e non più dall'argine. Realizzare fasce boscate e radure di uso pubblico in tutte le aree golenali del Po per dare attuazione al progetto interregionale del parco fluviale naturalistico del Po.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Il completamento della Ciclovia del Po, pur rappresentando obiettivi condivisibili e coerenti con la pianificazione di lungo periodo (Biciplan e PUMS), non rientrano tra le priorità individuate dal PUT per il periodo di validità corrente.
	Analoga all'osservazione n. 89
Esito	Non accolta

141- Osservazione 141 – protocollo 19_PG56450_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	PARCHEGGIO PUBBLICO NELL'AREA EX ACNA A SERVIZIO DELL'OSPEDALE ATTUALE Trasformare l'area ex ACNA in un parcheggio pubblico a raso alberato, a servizio dell'ospedale, ricavando il massimo numero possibile di posti auto. A tale scopo, non realizzare né la prevista area di sosta per i camper, che può trovare più idonea collocazione nella zona degli ex sfasciacarrozze, a nord della città, tra la ferrovia per Torino e l'autostrada A21, né il giardino in progetto che sarebbe inutilizzato per la scarsità di residenti nella zona e che frammenterebbe

	l'area che potrebbe essere destinata a parcheggio alberato; realizzare invece una semplice fascia verde di rispetto delle mura lungo viale Tramello.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Le previsioni relative all'area ex ACNA, comprese le destinazioni d'uso per parcheggio, area camper e giardino, sono già incluse nello Scenario di Riferimento (SR) del PUT e rientrano in un progetto più ampio in fase di definizione. Tali interventi non dipendono dal Piano Urbano del Traffico, ma da altri strumenti di pianificazione e progettazione urbanistica.
	Analoga all'osservazione n. 90
Esito	Non accolta

142- Osservazione 142 – protocollo 19_PG56450_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	PARCHEGGI SCAMBIATORI Prevedere, ad integrazione dei parcheggi scambiatori del Cimitero, del Montale e dello Stadio, due parcheggi per i veicoli provenienti da ovest: uno, unitamente alla prevista area camper, nell'ex zona degli sfasciacarrozze situata a nord della città (foto ipotesi n. 1 allegata), tra la ferrovia per Torino e l'autostrada A21; un secondo parcheggio nell'area attualmente incolta e inutilizzata posta al margine ovest della città fra la tangenziale, strada della Veggioletta e strada Gragnana (vd. foto ipotesi n.2 allegata).
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. I parcheggi scambiatori segnalati, pur coerenti con la pianificazione di lungo periodo (previsti nel PUMS), non rientrano tra le priorità individuate dal PUT per il periodo di validità corrente.
	Analoga all'osservazione n. 91
Esito	Non accolta

143- Osservazione 143 – protocollo 19_PG56450_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	ADOPTARE PARTICOLARI CAUTELE NELLA REALIZZAZIONE DEL NODO INTERMODALE DI 2° LIVELLO NELL'AREA DI PARCHEGGIO DI VIA 4 NOVEMBRE (DI FRONTE AL CONDOMINIO CHEOPE) L'area del parcheggio faceva parte del vallo delle mura cinquecentesche tuttora esistenti. Eventuali infrastrutture del nodo intermodale dovrebbero avere il minimo impatto visivo. Eventuali opere in progetto dovranno essere sottoposte al parere della Soprintendenza
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'intervento previsto presso il parcheggio Cheope, individuato come nodo di interscambio intermodale di secondo livello, ha come obiettivo principale la riorganizzazione funzionale dell'area, con particolare attenzione al tratto di via IV Novembre, al fine di garantire operazioni di carico e scarico passeggeri in condizioni di maggiore sicurezza. È inoltre prevista l'implementazione di infrastrutture dedicate alla sosta protetta delle biciclette e alla ricarica elettrica, sia per biciclette che per autoveicoli. Non sono invece previsti interventi di tipo infrastrutturale invasivo, né modifiche sostanziali alla configurazione esistente del parcheggio, compresa la conservazione dell'alberatura presente.

	Analoga all'osservazione n. 92
Esito	Accolta
Revisioni PUT	Inserito al cap. 5.4.1 Nodo di interscambio intermodale di secondo livello in Parcheggio Cheope

144- Osservazione 144 – protocollo 19_PG56450_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	NON REALIZZARE IL PARCHEGGIO A SERVIZIO DELL'IMPIANTO INDOOR IN COSTRUZIONE IN VIA STRADELLA La palestra in costruzione in via Stradella occupa parte dell'area verde di pertinenza della scuola media Calvino. Sottrae spazio per il gioco all'aperto dei ragazzi della scuola e inoltre compromette un futuro ampliamento dell'adiacente asilo nido di via Sarmato, facente parte del polo scolastico di via Stradella insieme alla scuola media Calvino e alla scuola elementare e materna De Gasperi. La realizzazione in quel contesto anche di un parcheggio ridurrebbe ulteriormente lo spazio verde scolastico e la possibilità di espansione delle scuole esistenti, in primo luogo proprio dell'asilo nido, servizio di cui la città non è ancora sufficientemente dotata. Si propone, perciò, di non trasformare l'area verde di via Stradella in parcheggio. Le scuole esistenti non hanno bisogno di parcheggi. I frequentatori serali, che saranno gli utenti prevalenti dell'impianto indoor, potranno avvalersi degli ampi parcheggi esistenti presso il nuovo centro commerciale Conad distanti circa 300 m dall'impianto di via Stradella, inutilizzati nelle ore serali.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Le previsioni relative all'impianto INDOOR, comprese le destinazioni d'uso per parcheggio, sono già incluse nello Scenario di Riferimento (SR) del PUT. Tali interventi non dipendono dal PUT, ma da altri strumenti di pianificazione e progettazione urbanistica.
	Analoga all'osservazione n. 93
Esito	Non accolta

145- Osservazione 145 – protocollo 19_PG56450_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	NON REALIZZARE IL PARCHEGGIO INTERRATO DI PIAZZA CITTADELLA Occorre eliminare le previsioni di grandi parcheggi nelle aree del centro storico sopra o sotto il suolo come quelli di Piazza Cittadella, Viale Sant'Ambrogio, area retrostante Borgofacsal. Eventualmente destinare a parcheggio sotterraneo pluripiano l'ex scalo ferroviario militare di Via dei Pisoni, una volta delocalizzata la stazione delle corriere. Valutare l'ipotesi di poter utilizzare le vastissime aree dismesse militari che si renderanno disponibili nei prossimi anni (es. ex Caserma Nino Bixio) per approntare parcheggi a raso alberati.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. Le previsioni relative a Piazza Cittadella, comprese il parcheggio interrato, sono già incluse nello Scenario di Riferimento (SR) del PUT e rientrano in un progetto più ampio in fase di implementazione. Tali interventi non dipendono dal PUT, ma da altri strumenti di pianificazione e progettazione urbanistica. Inoltre, si sottolinea che, l'area di via dei Pisoni è interessata dalla realizzazione della nuova stazione di ricarica del sistema BRT, collegata a un progetto finanziato tramite fondi del MIT.
	Analoga all'osservazione n. 94
Esito	Non accolta

146- Osservazione 146 – protocollo 19_PG56450_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	PARCHEGGIO SCAMBIATORE NORD E CENTRO INTERMODALE PASSEGGERI SULL'EX SCALO MERCI DELLA STAZIONE FERROVIARIA Realizzare fra la circonvallazione nord (Via Diete di Roncaglia) e l'ottavo binario della stazione ferroviaria, in luogo dello scalo ferroviario merci da dismettere, il centro intermodale passeggeri costituito da: · stazione ferroviaria nord, · stazione delle corriere, · capolinea dei bus urbani e dei taxi ora situati in Piazzale Marconi, (il tutto nella parte centrale dell'ex scalo merci); · parcheggi scambiatori a servizio dei pendolari e per l'accesso alla città da nord, (sulle restanti aree dell'ex scalo merci, a est e a ovest del centro intermodale passeggeri); · piazzale di sosta dei pullman turistici (sull'area libera ex ENEL esistente sul lato opposto di Via Diete di Roncaglia). In tal modo Piazzale Marconi, unitamente al prospiciente giardino Margherita, tornerà ad essere l'ingresso di valore storico-paesaggistico della stazione ferroviaria, riservato a pedoni, ciclisti e pochi autobus e taxi. Percorsi pedonali sopraelevati, tipo nastri trasportatori, dovranno collegare i due affacci del centro intermodale passeggeri. Realizzare un nuovo sovrappasso della ferrovia, parallelo a Via Pisoni, da Via Colombo alla Circonvallazione nord (Via Diete di Roncaglia), per aumentare le connessioni dirette fra città e circonvallazione nord, in particolare fra piazzale Roma e il centro intermodale passeggeri.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto della proposta, che rappresenta obiettivi condivisibili e coerenti con la pianificazione strategica di lungo periodo. Tuttavia, l'area dell'ex scalo merci della stazione ferroviaria risulta attualmente vincolata da problematiche ambientali che richiedono interventi di bonifica preliminari, con costi stimati particolarmente elevati. Tali condizioni non consentono, nel breve periodo, l'attuazione del parcheggio scambiatore.
	Analoga all'osservazione n. 95
Esito	Non accolta

147- Osservazione 147 – protocollo 19_PG56450_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	NON REALIZZARE LA LINEA DI TRASPORTO RAPIDO STAZIONE FERROVIARIA AL NUOVO OSPEDALE, ma una PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA DALL'UNIVERSITÀ CATTOLICA AL CENTRO CITTÀ IN ALTERNATIVA ALLA LINEA DI METROPOLITANA LEGGERA A SERVIZIO DELL'UNIVERSITÀ CATTOLICA E DELL'OSPEDALE, IN PROGETTO NELL'AREA COMPRESA FRA LA TANGENZIALE SUD, VIA FARNESIANA, VIA BUBBA La linea di trasporto rapido, prevista soprattutto a servizio del nuovo ospedale in progetto all'estrema periferia sud della città, non è urgente perché l'ospedale entrerà in funzione non prima di 10 anni (2 anni per la conformità urbanistica, la progettazione e la gara d'appalto, 8 anni per la costruzione secondo le previsioni dello studio di fattibilità adottato dal Comune). Inoltre, la linea non sembra utile per i futuri utenti dell'ospedale che non arriveranno in treno, perché provengono in massima parte dalla città e dalla provincia. Potrebbero avvalersene gli studenti dell'università Cattolica, situata al margine sud est della città, ma occorrerebbe una verifica di quale sia l'effettiva domanda. Più facile ed immediata da realizzare e forse più utilizzabile è una pista ciclabile protetta dal traffico che colleghi l'università col centro città e con la stazione. Dovrebbe essere un tracciato non possibilmente in fregio alla via Emilia Parmense e che dovrebbe agevolare gli spostamenti degli studenti da e verso la città e la stazione, rendendoli autonomi rispetto alla necessità dell'auto o dei mezzi pubblici.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-

Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, tuttavia non si ritiene possibile accoglierla. L'intervento menzionato è già incluso nello Scenario di Riferimento (SR) del PUT ed è legato a un progetto finanziato tramite fondi del MIT. La realizzazione dell'opera non dipende dal PUT, ma da altri livelli di pianificazione e progettazione, connessi alla programmazione esecutiva e alle tempistiche e vincoli dei finanziamenti nazionali.
	Analoga all'osservazione n. 98
Esito	Non accolta

148- Osservazione 148 – protocollo 19_PG56450_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	NON DELOCALIZZARE L'AUTOSTAZIONE IN VIALE S. AMBROGIO Non confermare l'ipotesi di trasferire l'autostazione in Viale Sant'Ambrogio, in luogo dell'attuale parcheggio pubblico, perché si tratta di una funzione incompatibile con il centro città. Infatti, in particolare nelle ore di punta, l'Autostazione aggraverebbe la congestione del traffico e l'inquinamento atmosferico del viale e dintorni. Inoltre, la vocazione di quest'area, come di quella retrostante a Borgofacsal, non è di deposito di auto, bensì di fasce verdi di rispetto dei resti delle fortificazioni rinascimentali, tuttora esistenti nel sottosuolo e da riportare alla luce, per integrare il Parco delle mura e caratterizzare questa zona urbana come ingresso di pregio paesaggistico alla città.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	La delocalizzazione dell'autostazione in viale S.Ambrogio non è una previsione del PUT
	Analoga all'osservazione n. 96
Esito	Inammissibile

149- Osservazione 149 – protocollo 19_PG56450_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	SOSTITUIRE I MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO URBANO CON BUS ELETTRICI PER ELIMINARNE LE EMISSIONI GASSOSE. RIDURRE LA CIRCOLAZIONE NELLE STRADE SOVRACCARICHE DI AUTOBUS. È urgente rinnovare il parco dei mezzi pubblici urbani con bus elettrici di dimensioni contenute (anche quelli a metano inquinano l'aria), a cominciare dalle strade strette del centro e di alcune zone periferiche. Si segnala il caso di Castellón de la Plana presso Valencia in Spagna. La linea di bus principale è stata elettrificata: i bus sono alimentati, nelle strade ampie della periferia, dalla rete elettrica sospesa; quando entrano nelle strade strette del centro, dove non è possibile installare la rete aerea di alimentazione, abbassano il pantografo e funzionano mediante batteria. La circolazione dei bus urbani necessita di una revisione. Alcune strade (per esempio via Garibaldi, via Borghetto e via S. Bartolomeo) sono gravate da numerosissimi passaggi che creano inquinamento gassoso e acustico a danno dei residenti.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è accolta. Il rinnovo del parco mezzi del trasporto pubblico urbano, con l'introduzione progressiva di autobus elettrici e a metano, è già previsto e in fase di attuazione, come indicato nello Scenario di Riferimento del PUT. Il nuovo sistema BRT è attualmente in fase di progettazione e include una prima fase di riorganizzazione delle linee. Per quanto riguarda la ristrutturazione complessiva della rete urbana e la regolazione del transito degli autobus nelle aree più sensibili, ulteriori interventi sono previsti e approfonditi all'interno del PUMS, con un orizzonte di medio-lungo periodo. Il PUT, in quanto strumento operativo a breve termine, ha validità biennale e recepisce tali obiettivi integrandoli nel quadro delle azioni prioritarie attuabili nel breve periodo.
	Analoga all'osservazione n. 97

Esito	Accolta
Revisioni PUT	non richiede modifiche

150- Osservazione 150 – protocollo 19_PG56450_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	CREARE APPOSITE LINEE DI BUS A SERVIZIO DELLE AREE DELLA LOGISTICA. Sempre più evidente la necessità di istituire linee dedicate a servizio del Polo Logistico di Le Mose per i lavoratori che devono raggiungere le aziende ivi collocate. Si tratta di lavoratori a basso reddito non in possesso di autovetture private e che spesso devono percorrere, in qualunque condizione atmosferica, anche in orari serali/notturni, con mezzi quali biciclette, oppure anche a piedi, tratte stradali trafficate lungo la via Emilia e la via Caorsana. Questa situazione sta diventando sempre più rilevante e crescente, dato l'espansione, purtroppo, del Polo logistico in questi ultimi anni e il conseguente aumento di coloro che vi lavorano. E l'azienda di trasporto pubblico non ha mai progettato, nemmeno in via sperimentale, delle proposte di soluzione a questa pendolarismo interno, svolto in condizioni di disagio e di pericolo, che si riversa dalla città sulle direttrici principali per raggiungere il posto di lavoro. In pratica occorre constatare la presenza di lavoratori "invisibili", con meno diritti alla "mobilità", anche dal punto di vista degli spostamenti che sono costretti ad effettuare. Cittadini di serie B.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta. Si riconosce la criticità evidenziata in merito alla carenza di collegamenti diretti tra il trasporto pubblico e il polo logistico. In tale direzione, saranno introdotte azioni coinvolgimento e confronto con i mobility manager aziendali delle imprese insediate nell'area, in coordinamento con il mobility manager di area, al fine di valutare soluzioni organizzative e sperimentazioni di servizi dedicati. Analoga all'osservazione n. 3
Esito	Parzialmente Accolta
Revisioni PUT	Inserito nel cap. 5.6 Gestione della domanda di mobilità ed e-mobility

151- Osservazione 151 – protocollo 19_PG56450_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	E. RIPRISTINARE ED INTEGRARE LE PREVISIONI URBANISTICHE RELATIVE ALLA GRANDE VIABILITÀ Legato alla realizzazione del Centro intermodale Passeggeri, occorrerebbe realizzare un nuovo sovrappasso della ferrovia, parallelo a Via Pisoni, da Via Colombo alla Circonvallazione nord (Via Diete di Roncaglia), per aumentare le connessioni dirette fra città e Circonvallazione nord, in particolare fra Piazzale Roma e il Centro Intermodale Passeggeri. Occorrerebbe prolungare la circonvallazione nord verso ovest, fino a Sant'Antonio, congiungendola con la circonvallazione sud, per formare un anello di scorrimento intorno all'area urbana e dirottare fra la città e il Po, a fianco dell'autostrada A21, la gran parte del traffico sia di attraversamento, che ora percorre strade interne in direzione est-ovest (Via Colombo, Viale S. Ambrogio, Via 21 Aprile, Via Emilia Pavese), sia di penetrazione proveniente dalle valli, che ora attraversa l'intera periferia urbana sud per raggiungere il centro città. Il tracciato della circonvallazione nord è previsto nel RUE approvato nel 2016 e lo era nel previgente PRG dal 2001 al 2016. Riconfermare nel PSC, nel RUE e nel PUMS la previsione, già contenuta nel PRG dal 1980 al 2015, della variante della strada statale 9 dalla strada regionale 10 Padana Inferiore alla sponda lombarda del Po, in affiancamento al ponte dell'autostrada A1. E' necessaria per allontanare il traffico di scorrimento che transita sulla strada statale 9 Milano-Bologna entrando in città e percorrendo il ponte stradale sul Po. Prevedere e realizzare fasce boscate, ovunque possibile, lungo i maggiori assi di scorrimento (autostrade, tangenziale, circonvallazione, ferrovia), in quanto elementi costitutivi indispensabili delle grandi infrastrutture viarie.

Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Il PUT è uno strumento operativo di breve periodo, finalizzato a individuare e attuare interventi prioritari compatibili con la tempistica di attuazione e la disponibilità di risorse. Le proposte contenute nell'osservazione non risultano coerenti con l'orizzonte temporale del Piano.
	Analoga all'osservazione n. 100
Esito	Inammissibile

152- Osservazione 152 – protocollo 19_PG56450_2025

Capitolo	-
Pagina	-
Motivazioni	F. RIORDINARE NEL POLO LOGISTICO IL SISTEMA DI TRASPORTO DELLE MERCI: FAVORIRE QUELLO SU FERRO ED ELIMINARE LE PREVISIONI DI NUOVE STRADE E PARCHEGGI PER AUTOTRENI. Realizzare al più presto il centro intermodale delle merci presso il polo logistico di Le Mose, allo scopo di: × far confluire le merci viaggianti su lunghe tratte, da e per i depositi del polo logistico di Le Mose, mediante treni anziché autotreni, allo scopo di abbattere in modo significativo: il congestionamento da traffico pesante delle arterie stradali e autostradali che attraversano il territorio comunale; gli incidenti stradali; l'inquinamento atmosferico urbano; × convertire gradualmente i mezzi di trasporto merci locale in vettori non inquinanti e di dimensioni compatibili con le sezioni stradali urbane. Contrasta con questi obiettivi la realizzazione di un parcheggio e centro di servizi per autotreni nell'area compresa fra gli impianti IREN di Borgoforte e l'autostrada A1. La destinazione urbanistica di quest'area è sempre stata, dal 1980, quella di attrezzature pubbliche tecnologiche proprio perché, essendo contigua agli impianti dell'allora ASM, doveva servire per eventuali espansioni delle attività dell'azienda ed anche per la formazione di una fitta zona boscata (a suo tempo prescritta e mai realizzata) per abbattere aerosol e polveri prodotti dal trattamento delle acque di fognatura e dei rifiuti. Soltanto nel 2016, con l'approvazione del PSC/RUE, la classificazione urbanistica dell'area è diventata, immotivatamente, di tipo privato, con destinazione a parcheggio per autotreni. Un'attrezzatura a servizio degli autotrasportatori doveva o deve essere eventualmente collocata all'interno del polo logistico di Le Mose. La sua ubicazione a Borgoforte produrrebbe solo effetti negativi. Infatti aggraverebbe sia il traffico di mezzi pesanti nelle strade circostanti, sia l'inquinamento atmosferico prodotto dall'inceneritore e dalle autostrade A1 e A21, in un contesto di valore ambientale e paesaggistico quale è quello del parco fluviale del Po. Inoltre, viene precluso in questo modo la possibilità di realizzare la tangenziale est (direttrice Milano - Bologna) prevista dal PRG dal 1980 fino al 2015. Nella pianura padana dovrebbero essere adottate politiche omogenee: il trasporto delle merci di lungo percorso dovrebbe essere dirottato sulla rete ferroviaria, compresa la linea ad alta velocità e dovrebbero essere sostituiti, in via progressiva, i sistemi propellenti di tutti i veicoli a motore con altri non inquinanti.
Testo da eliminare o sostituire	-
Testo da inserire	-
Controdeduzione	Si prende atto dell'osservazione, che affronta temi rilevanti legati al trasporto merci e alla sostenibilità ambientale. Tuttavia, si precisa che tale scelta non rientra nelle competenze del PUT, che ha natura attuativa e orizzonte di breve periodo. Tali tematiche competono a strumenti urbanistici di livello superiore come il PUG o il PUMS. Il PUT si limita a identificare priorità di intervento coerenti con l'organizzazione della mobilità urbana, la sicurezza stradale e il riequilibrio modale, ma non definisce direttamente la programmazione infrastrutturale di medio-lungo periodo.
	Analoga all'osservazione n. 102
Esito	Inammissibile

Riepilogo Esiti per Osservazioni protocollo 19_PG56450_2025

	N° assoluto	Percentuale
Accolta	3	19%
Non accolta	8	50%
parzialmente accolta	2	13%
Inammissibile	3	19%
TOTALE	16	