

**OGGETTO: RILANCIO DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA: SVILUPPO DELLE ATTIVITÀ DI SINTESI E DI APPROFONDIMENTO PROGETTUALE PER IL MIGLIORAMENTO E L'EVOLUZIONE DELLA MOBILITÀ E DELLA QUALITÀ URBANA NEL TERRITORIO METROPOLITANO, IN ATTUAZIONE DEL PUMS ED IN RELAZIONE ALLO SVILUPPO DEL NUOVO PIANO STRATEGICO METROPOLITANO.**

#### LA GIUNTA

Premesso che:

con Delibera del Consiglio Metropolitano n. 54 del 27 novembre 2019 è stato approvato ed è attualmente vigente il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Bologna nel quale è definito il complesso delle strategie e azioni per lo sviluppo della mobilità sostenibile nel territorio metropolitano, a partire dalla pianificazione integrata e dalle politiche per la mobilità attiva (pedonale e ciclistica) alla strategia del Trasporto Pubblico Metropolitano (TPM), individuando una nuova rete portante connessa e integrata, in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico come alternativa realmente competitiva all'uso dell'auto, fino alle politiche per lo spazio condiviso e per l'avvento della mobilità innovativa.

il PUMS struttura la rete di trasporto collettivo in tre componenti fondamentali:

- A. la Rete portante, costituita dal SFM, dalla nuova rete tranviaria di Bologna e dal Metrobus sulle linee extraurbane/suburbane ad alto traffico;
- B. la Rete complementare, costituita da tutte le autolinee urbane di Bologna e di Imola, nonché da quelle sub/extraurbane;
- C. la Rete integrativa, costituita dai cosiddetti “servizi locali”, cioè a bassa frequenza e/o da servizi “finalizzati” e/o flessibili.

è previsto dal PUMS che l'esercizio del tram sia integrato con la rete di trasporto pubblico metropolitano mediante la realizzazione di un sistema di Centri di mobilità (complessivamente 30 in ambito metropolitano, di cui 9 a Bologna) che facilitino infrastrutturalmente e tecnologicamente l'interscambio. Le nuove linee tranviarie si inseriranno dentro questa visione; il progetto della Linea Rossa prevede infatti la realizzazione di due importanti nuovi nodi di interscambio (Terminal Marco Emilio Lepido e Fiera) e il potenziamento del nodo della Stazione centrale. La Linea Rossa interscambierà con la rete SFM presso le stazioni di Borgo Panigale e di Bologna Centrale. Parallelamente, è previsto il completamento del sistema

SFM, già avviato;

alle politiche generali della mobilità definite dal PUMS, si affianca il nuovo PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) della città di Bologna, approvato dal Consiglio Comunale con Delibera P.G. n. 540417/2019 esecutiva dal 14/12/2019, per la loro declinazione alla scala locale di Bologna;

con delibera del Consiglio Comunale P.G. n. 310180/2024 esecutiva dal 18/05/2024, sono stati approvati gli “Indirizzi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, delle linee tranviarie rossa e verde (tratto nord) e di quelli afferenti al Piano Sosta del comune di Bologna e dei servizi ad esso complementari”, che prevede di prorogare la durata del contratto di servizio avente per oggetto i servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, includendovi la gestione delle linee tranviarie Rossa e Verde (Tratto Nord), fino alla data del 29 febbraio 2028, e di avviare con il dovuto anticipo l'elaborazione dei documenti che consentiranno di procedere con la gara integrata, TPL e sosta, in modo da avere la certezza di individuare il futuro gestore entro la scadenza della proroga al 29 febbraio 2028;

con atto di orientamento P.G. n. 93951/2026 è stato dato mandato agli uffici competenti di procedere con la “Redazione del piano particolareggiato del traffico urbano (PPTU) e l'adozione dei relativi provvedimenti ordinatori per il potenziamento della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile”, nonché di avviare un percorso operativo che si distingua per un approccio più capillare e una visione d'insieme che integri la sicurezza in ogni aspetto della progettazione urbana degli spazi pubblici e che preveda inoltre modalità condivise e interventi standardizzati di moderazione della velocità anche nelle attività di manutenzione delle strade e dei marciapiedi;

con Delibera del Consiglio Metropolitan n. 6 del 13 marzo 2024 è stato approvato l'atto di ricognizione dei tracciati della Bicipolitana bolognese “per tutti i giorni” e “per il tempo libero”, quale estrinsecazione ed attuazione della strategia sulla mobilità ciclistica definita dal PUMS derivante dalla territorializzazione dei tracciati delle reti ciclabili per la mobilità quotidiana e cicloturistica;

il Comune di Bologna con il supporto della Fondazione IU ha promosso nel mese di aprile il percorso di informazione e ascolto della cittadinanza in vista della prossima riorganizzazione della rete di trasporto pubblico locale (TPL), in concomitanza con l'entrata in esercizio delle nuove linee rossa e verde del tram (“Bologna si muove insieme”), con l'obiettivo di integrare il quadro conoscitivo con informazioni qualitative e quantitative direttamente provenienti dall'esperienza quotidiana delle persone;

al fine di favorire lo sviluppo delle azioni di immediata fattibilità e di garantire l'efficacia delle misure proposte, il PUMS prevede (nella sezione relativa all'Attuazione del Piano della sua relazione generale), come suoi strumenti di attuazione, la redazione di specifici Piani di Azione (nuovo Regolamento Europeo EU 2024\_1679 Allegato V punto 2) relativamente a temi di particolare rilevanza per il conseguimento degli obiettivi e dei target prefissati alla scala metropolitana, rispetto ai quali nel contesto attuale si individua in particolare il rilancio del Trasporto Pubblico Metropolitan;

allo stato attuale, corrispondente a circa metà del periodo di riferimento attuativo delle politiche del PUMS, si ritiene fondamentale portare avanti un bilancio proattivo di quanto realizzato e messo a punto ad oggi, e avviare una nuova fase di rilancio del Piano, allo scopo di continuare ad influire ancora più efficacemente sul miglioramento e l'evoluzione della mobilità e della qualità urbana nel territorio metropolitan, innescando un rinnovato impulso amministrativo, progettuale ed attuativo, anche in relazione allo sviluppo del nuovo Piano Strategico Metropolitan (PSM) e in vista dell'imminente avvio della fase di esercizio delle prime linee tranviarie;

Considerato che:

si intende dunque sviluppare un'ampia attività di approfondimento del PUMS rappresentata sia dallo sviluppo di una sintesi critica e proattiva dell'attuazione delle strategie e azioni previste o già attuate, sia da approfondimenti progettuali specifici su alcune tematiche rilevanti per il suo rilancio complessivo, a partire dal Trasporto Pubblico Metropolitan;

si individua nell'elaborazione della Sintesi Strategica del PUMS e dei suoi approfondimenti tecnico-progettuali lo strumento più adeguato per il rilancio di una nuova fase attuativa del Piano;

la Sintesi Strategica, a partire da un'attenta fotografia della mobilità sul territorio (Mobility Report), avrà il ruolo sia di rilanciare e amplificare gli obiettivi del PUMS, che di riprendere le strategie e azioni in esso contenute, riallineandole ed estendendole secondo l'approccio evoluto che il progredire della sua attuazione ha determinato, in particolare raggruppandole in forma sintetica sotto 5 macro ambiti strategici: Trasporto Pubblico Metropolitano, Mobilità attiva e spazio condiviso, Logistica urbana, Mobilità innovativa e automazione, Pianificazione integrata, oltre a fornire una riflessione fondante sulla sostenibilità economica del Piano per garantire la continuità delle risorse;

la Sintesi Strategica riassumerà dunque, per ciascuna delle suddette macrostrategie, quanto è previsto e confermato nel PUMS, cosa è stato fatto, cosa si è consolidato, rafforzato, evoluto e quanto manca da attuare, ciò su cui si vuole puntare ed innovare;

Gli approfondimenti progettuali della Sintesi Strategica sono individuati nei seguenti documenti tecnici:

- Piano per il rilancio del Trasporto Pubblico Metropolitano,
- Linee di indirizzo per la moderazione,
- Nuovo Biciplan metropolitano,
- Linee di indirizzo per la logistica urbana,
- Linee di indirizzo per l'automazione dei mezzi di trasporto.

Rilevato che:

il Piano per il rilancio del Trasporto Pubblico Metropolitano nasce dalla necessità strategica di progredire nel completamento dell'attuazione delle azioni e misure per il suo sviluppo, a partire da quanto già previsto dal PUMS vigente ed in funzione dell'imminente messa in esercizio delle prime due linee tranviarie realizzate nel Comune di Bologna, scendendo alla scala progettuale e ponendo anche le basi per il prossimo affidamento del TPL. Il Piano di rilancio del TPM sposa la volontà primaria di concorrere in maniera tangibile al potenziamento della funzione territoriale del trasporto pubblico a livello di area vasta, all'aumento dell'attrattività del territorio nel suo complesso, ed in particolar modo all'accessibilità inclusiva ed equa, per garantire all'utenza un servizio di rete strutturato e integrato, a partire dal sistema di tariffazione e dalla riorganizzazione della rete e dei servizi;

tale Piano, partendo da un'analisi anche modellistica dell'offerta e domanda attuale, andrà ad individuare più scenari progettuali di tipo evolutivo ed attuativo per il TPM, per arrivare ad un progetto di rete, di nodi di interscambio e di servizi massimamente rispondente alle esigenze dei territori e funzionale all'entrata in esercizio del sistema tranviario. In tale contesto, l'obiettivo principale è l'evoluzione dell'assetto storico della rete bus, tradizionalmente focalizzato sul cuore della città, per passare a un sistema che permetterà di servire meglio i quartieri periferici e le aree di nuova espansione. In questa nuova visione, la rete del trasporto pubblico locale dovrà essere capace di rispondere con rapidità ai bisogni dei grandi poli attrattori urbani: dai nuovi distretti sanitari ai poli universitari, fino alle zone dedicate all'innovazione e ai nuovi comparti residenziali. L'intento è quello di affiancare la nuova rete tranviaria con collegamenti trasversali e tangenziali che permettano ai cittadini di spostarsi tra questi centri d'interesse senza l'obbligo di transitare dai nodi centrali della città. Un ulteriore pilastro della strategia sarà il potenziamento dei parcheggi di interscambio modale auto/tram, per i quali il Piano definirà un modello di funzionamento armonizzato con il sistema complessivo della mobilità. Parallelamente, verranno sviluppate proposte per la completa integrazione tariffaria, a partire dalla definizione di una nuova zonizzazione semplificata. Infine il Piano stimerà, in modo puntuale, le risorse necessarie all'attuazione degli scenari e le possibili fonti di finanziamento;

con le Linee di indirizzo per la moderazione si intende pervenire all'elaborazione di un documento tecnico fondante per l'introduzione di elementi omogenei di moderazione nella progettazione del corridoio stradale, inteso come spazio condiviso e pubblico, a favore della sua sicurezza intrinseca e degli effetti ambientali che ne derivano, limitando la velocità di percorrenza da parte dei veicoli a motore a totale favore e protezione della mobilità attiva e della sicurezza stradale coerentemente con la progettazione

urbana degli spazi pubblici che il Comune sta sviluppando nell'ambito del piano particolareggiato in materia di gestione della velocità in ambito urbano; tale strumento dovrà contenere tutte le indicazioni tecniche e normative di riferimento per indirizzare la progettazione nella miglior scelta tra le diverse soluzioni possibili, in base al contesto infrastrutturale, urbanistico ed ambientale di inserimento;

lo sviluppo del nuovo Biciplan metropolitano si inserisce nel quadro normativo di riferimento in ottemperanza alla Legge 2/2018 e ai sensi del Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) 2022-2024 (approvato con Decreto del 23 agosto 2022 e pubblicato in G.U. il 12 ottobre 2022). Tale strumento va inteso, non solo come evoluzione della strategia della mobilità ciclistica nel territorio metropolitano come previsto dal PUMS vigente, bensì anche e soprattutto come un importante lavoro di messa a sistema e a valore di tutti gli strumenti e attività di pianificazione, progettazione, promozione e attuazione messi in campo sino ad oggi a favore della ciclabilità, in coerenza con la normativa entrata in vigore successivamente all'approvazione del PUMS in materia. L'approccio strategico complessivo che verrà valorizzato individua lo sviluppo delle infrastrutture ciclabili con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità universale, la vivibilità dello spazio pubblico e dell'ambiente stradale, mettendo al centro la protezione degli utenti più vulnerabili e le esigenze di mobilità attiva senza compromettere la funzionalità degli assi viari cittadini, di cui sono esempio alcuni recenti interventi attuati o in corso di realizzazione;

l'approfondimento progettuale rappresentato dalle Linee di indirizzo per la logistica urbana vuole rispondere alla necessità di individuare, alla scala locale ed in particolare per il capoluogo, gli interventi possibili, anche a carattere puntuale, a partire dalle direttrici del tram, per migliorare la logistica di prossimità legata alla distribuzione dell'ultimo miglio in un'ottica di sostenibilità, anche a favore di un maggior controllo dell'e-commerce in ascesa. In particolare, l'obiettivo è quello di individuare soluzioni dedicate a garantire l'accessibilità capillare delle merci nei contesti storici, densi e pedonali, nonché lungo e in prossimità dei tracciati tranviari, attraverso aree di prossimità per il carico e scarico, micro-hub logistici, locker automatizzati e sistemi di micro-logistica a basso impatto, quali cargo-bike e veicoli elettrici modulari.

Infine le Linee di indirizzo per l'automazione dei mezzi di trasporto vengono intese come un vero e proprio apripista strategico per fornire un inquadramento generale sulle diverse aree tematiche da approfondire e declinare in successivi strumenti di progettazione, con l'obiettivo principale di sperimentare, orientare e porre le basi per l'innovazione nel campo della guida autonoma nel trasporto sia delle persone che delle merci, anche in considerazione di alcune recenti proposte da parte di operatori del settore;

per l'elaborazione di tutti i documenti di approfondimento progettuale sopra illustrati e per portare avanti le attività di rilancio del PUMS in modo sinergico, efficace e coordinato, risulta fondamentale definire una struttura organizzativa interistituzionale e multidisciplinare che coinvolga i principali soggetti per competenza delle tematiche trattate. Rimane a capo alla Città metropolitana di Bologna il coordinamento generale, in stretta collaborazione con il Comune di Bologna, con il supporto dell'Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale Società Reti e Mobilità S.r.L. (SRM) per quanto di sua diretta competenza e con il coinvolgimento di Unioni e Comuni metropolitani, da supportarsi con un adeguato team di consulenza ad hoc sia di tipo specialistico per le tematiche specifiche da trattarsi, che per il loro coordinamento generale da parte di professionista esperto trasportista.

Visti i diversi e complessi argomenti oggetto di approfondimento, si andranno a definire gruppi operativi tematici per ambito strategico (dati mobilità, trasporto pubblico, mobilità attiva, logistica urbana,...) supportati da rispettivi incarichi specialistici, ciascuno con un referente coordinatore. Infine le attività comporteranno la necessità di un costante supporto organizzativo e amministrativo, anche per la divulgazione e comunicazione, ed eventuali attività di partecipazione e consultazione istituzionale da parte degli Uffici e Servizi competenti della Città metropolitana e del Comune di Bologna.

Tale struttura organizzativa nel suo complesso verrà istituita e formalizzata con successivo atto nel quale verrà data esatta definizione dei compiti, dei ruoli e dei referenti operativi, in coerenza con analogo atto della Città Metropolitana.

Preso atto, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 Agosto 2000, n. 267, così come modificato dal

D.L. 174/2012, del parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture.

Stabilito che la presente deliberazione, non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente, ai sensi dell'art 49 comma 1 del D.lgs 267/2000, non si richiede il parere del Responsabile dei servizi finanziari in ordine alla regolarità contabile.

Su proposta del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, congiuntamente con il Dipartimento Lavori Pubblici Verde e Mobilità.

A voti unanimi e palesi

## DELIBERA

1. DI DISPORRE l'avvio e lo sviluppo delle attività di collaborazione con la Città Metropolitana di Bologna per il rilancio del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), che prevedono l'elaborazione di una sintesi delle sue strategie e azioni, secondo un approccio critico ed evoluto rispetto alla loro attuazione, corredata da approfondimenti progettuali su specifiche tematiche:

- Sintesi strategica del PUMS,
- Piano per il rilancio del Trasporto Pubblico Metropolitano,
- Linee di indirizzo per la moderazione,
- Nuovo Biciplan metropolitano,
- Linee di indirizzo per la logistica urbana,
- Linee di indirizzo per l'automazione dei mezzi di trasporto,

oltre a un documento preliminare di raccolta ed analisi dei dati sulla mobilità nel territorio metropolitano bolognese, in qualità di Mobility Report.

2. DI DICHIARARE che gli approfondimenti progettuali sopraelencati hanno valore indicativo e potranno essere oggetto di modifiche e/o integrazioni anche di carattere sostanziale, nonché di elaborazioni e/o estensioni anche per fasi successive, in base all'avanzamento dell'attuazione del PUMS e allo sviluppo del PSM, con possibilità di variazione mediante atti dirigenziali.

3. DI DARE ATTO che per garantire la reale efficacia dell'attività di rilancio del PUMS, gli approfondimenti progettuali vengano elaborati e approvati indicativamente entro la primavera del 2027, coordinandosi in particolare con le tempistiche da rispettare per l'avvio della fase di esercizio del tram e delle attività propedeutiche al nuovo affidamento dei servizi di TPL (ferro e gomma).

4. DI DARE ATTO che il coordinamento generale delle suddette attività, così come previsto dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 257 del 4/08/2017, è in capo alla Città metropolitana di Bologna; tali attività si svilupperanno in stretta collaborazione con il Comune di Bologna e con l'Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale Società Reti e Mobilità S.r.L. (SRM), per le tematiche di sua diretta competenza, con il coinvolgimento di Regione, Unioni e Comuni metropolitani.

6. DI DARE MANDATO al Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture di procedere all'avvio ed espletamento di tutte le attività necessarie per lo sviluppo degli approfondimenti progettuali per il rilancio del PUMS, nonché del loro coordinamento in sinergia con i competenti Uffici e Servizi del Comune e della Città metropolitana.

La Segretaria Generale  
Maria Riva

Il Sindaco  
Matteo Lepore

- Documento informatico predisposto, firmato digitalmente e conservato ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e  
s.m.i. -