



Comune di Bologna

## ***Mobilità Sostenibile e Infrastrutture***

Proposta N.: **DG/PRO/2018/50**

**OGGETTO: NUOVO PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) DEL COMUNE DI BOLOGNA. ADOZIONE.**

### LA GIUNTA

Premesso che:

il D.Lgs 30.04.1992, n. 285 “Nuovo Codice della Strada ” all’art. 36 “Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilità extraurbana”, dispone:

*1. Ai Comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico.*

*omissis*

*3. I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.*

*4. Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.*

*omissis*

*6. La redazione dei piani di traffico deve essere predisposta nel rispetto delle direttive emanate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, sulla base delle indicazioni formulate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto. Il piano urbano del traffico veicolare viene adeguato agli obiettivi generali della programmazione economico-sociale e territoriale, fissato dalla Regione ai sensi dell'art. 3, comma 4, della legge 8 giugno 1990, n.142.*

con Direttiva Ministeriale del 12.04.1995 (pubblicata in G.U., Suppl. Ord. del 24.6.95) sono state emanate le citate direttive, recanti indicazioni per la redazione dei Piani Urbani del Traffico; dette direttive

prevedono l'articolazione del PUT su tre livelli di progettazione, vale a dire: Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (PPTU), piani esecutivi del Traffico Urbano (PETU), in funzione del grado di affinamento delle proposte di intervento;

gli obiettivi delineati dalla normativa vigente, costituita dalla Direttiva Ministeriale 12/04/95 e dai principi di cui all'art. 36 del D.Lgs. 285/92 ed all'art. 7 della L.R. 30/98, si identificano nei seguenti:

- 1) miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);
- 2) miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti);
- 3) riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico;
- 4) risparmio energetico;
- 5) promozione del trasporto pubblico;
- 6) promozione della mobilità pedonale e ciclabile;

il PGTU attualmente vigente è il cosiddetto "PGTU 2006", approvato con Delibera Consiglio Odg 128 del 25/06/2007, P.G. 109827/2007.

Le Linee Programmatiche di Mandato 2016-2021, nell'ambito della mobilità sostenibile, hanno previsto tre cambiamenti principali di metodo.

Il primo riguarda l'ascolto dei cittadini, offrendo a tutti i soggetti interessati un luogo in cui sviluppare un confronto costruttivo; a tale fine è stato istituito il Forum Permanente della Mobilità, costituito da cittadini e da soggetti organizzati.

Il secondo riguarda la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). Politiche e progetti che derivano da un'unica matrice organica e integrata, in particolare con la pianificazione urbanistica, legando fortemente le nuove previsioni urbane (commercio, aeroporto, stadio, ospedali, fiera) alla presenza del trasporto pubblico, in relazione anche all'evoluzione demografica e al contrasto alla dispersione insediativa. La mobilità la si affronta infatti mettendo in campo una visione strategica. In quest'ottica, alle politiche generali della mobilità definite dal PUMS, si affianca l'aggiornamento del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) per la loro declinazione alla scala locale di Bologna.

Il terzo cambiamento riguarda la dimensione dei problemi della mobilità: il 40% degli spostamenti che avvengono in città proviene dall'area metropolitana. Non è quindi possibile risolvere il problema della mobilità di Bologna se non cambiando la mobilità di tutta l'area metropolitana. Per farlo è necessario agire in modo unitario con gli altri Comuni e con la Città Metropolitana attraverso l'istituzione di un Ufficio Metropolitano della Mobilità, che rappresenta il primo caso nazionale in termini di semplificazione e collaborazione in seno ad un'area metropolitana su questi temi. La dimensione metropolitana appare quindi come quella più idonea per l'attuazione di politiche in materia di mobilità e trasporti, rendendo Bologna organismo pulsante e sostegno dello sviluppo dell'intera realtà regionale.

La Città metropolitana e il Comune di Bologna in data 22 dicembre 2016 hanno quindi siglato un Accordo di collaborazione (Delibera di Consiglio P.G. 412912/2016) finalizzato ad una collaborazione strutturata per la pianificazione congiunta della mobilità, in particolare per lo svolgimento delle attività necessarie alla redazione del primo PUMS di scala metropolitana e del nuovo PGTU del Comune di Bologna.

Con Delibera di Consiglio P.G. 102385/2017 è stato approvato l'accordo tra Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Istituto per il Trasporto e la Logistica (ITL) e l'Agenzia S.R.M. S.r.l., con il quale è stata attribuita ad S.R.M. la gestione della procedura a evidenza pubblica per individuare un oggetto a cui affidare l'incarico di supporto per la redazione del PUMS, del PGTU e del PULS.

La prima fase del lavoro dei consulenti incaricati a seguito della suddetta gara è stata la consegna della rete portante del trasporto pubblico metropolitano basato sul trasporto su ferro (Servizio Ferroviario Metropolitano – SFM), sul nuovo sistema tranviario urbano di Bologna e sul sistema del trasporto pubblico su gomma (urbano, suburbano ed extraurbano), da coordinarsi con i progetti in essere e futuri (in particolare il TPGV Crealis ed il PIMBO) anche in relazione ai rispettivi programmi di finanziamento;

il gruppo di lavoro del PUMS ha pertanto elaborato una proposta di schema di rete portante del trasporto pubblico metropolitano, con diverse opzioni di tracciati e soluzioni alternative utili allo svolgimento del percorso partecipativo previsto prima di arrivare all'adozione formale dello strumento di piano (PUMS); tale schema di rete portante del trasporto pubblico è stato approvato con Delibera di Giunta P.G. 65574/2018.

In relazione all'iter di redazione ed approvazione del PUMS e del PGTU è da specificare quanto di seguito riportato.

La Città Metropolitana di Bologna ha individuato come modalità di adozione/approvazione del PUMS le Linee Guida Ministeriali (D.M. 4/08/2017 Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257), poiché il Piano stesso non si configura come variante agli strumenti urbanistici e non prevede effetti territoriali. Il PULS e il Biciplan, essendo parte integrante del PUMS sono assimilati nello stesso iter di adozione/approvazione.

Contemporaneamente alla redazione del PUMS metropolitano è stata sviluppata l'elaborazione del PGTU del Comune di Bologna, in coerenza con le strategie del PUMS stesso, quale strumento per l'attuazione delle misure di breve periodo del PUMS nell'ambito urbano di Bologna. Tale integrazione permette di massimizzare la coerenza tra le azioni e le strategie di breve, medio e lungo periodo e la valutazione complessiva degli effetti.

Il PUMS viene quindi approvato secondo le disposizioni del citato D.M. 04/08/2017 (sostanzialmente adozione, deposito per osservazioni, controdeduzioni, approvazione), ma tale normativa non fa alcun riferimento al PGTU. Per il PGTU finora il Comune di Bologna ha utilizzato la procedura dettata dal combinato disposto dell'art.7 comma 4 della L.R. 30/98 che espressamente rimanda all'art.34 della L.R. 20/2000, che tuttavia è stata abrogata dalla L.R. 24/2017 che non ha disciplinato un aggiornamento od un raccordo con la L.R. 30/98.

Dato atto che la Direttiva Ministeriale 12 aprile 1995 già più sopra citata, per quanto riguarda la procedura di approvazione del piano generale del traffico urbano (PGTU) al punto 5.8 prevede:

*Redatto il PGTU, esso viene adottato dalla giunta comunale, e viene poi depositato per trenta giorni in visione del pubblico, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni (nel medesimo termine), anche da parte di singoli cittadini. Successivamente, il consiglio comunale delibera sulle proposte di Piano e sulle eventuali osservazioni presentate (con possibilità di rinviare il PGTU in sede tecnica per le modifiche necessarie) e procede, infine, alla sua adozione definitiva.*

*Per i Piani di dettaglio (Piani particolareggiati e Piani esecutivi), ferme restando le procedure precedentemente indicate per quanto attiene l'incarico di redazione (salvo che per gli interventi dell'arredo urbano di aree pedonali, il cui progetto preliminare potrà anche essere oggetto di specifico "concorso di idee"), devono adottarsi procedure semplificate relativamente alle loro fasi di controllo e di approvazione, in modo da rispettare la loro qualificazione prettamente tecnica. In particolare, per detti Piani di dettaglio non è prevista la fase di approvazione da parte del consiglio comunale, ma diviene - invece - ancor più essenziale la fase di presentazione pubblica attraverso le "campagne informative", propedeutiche all'entrata in esercizio degli interventi di Piano. Per l'aggiornamento del PUT si seguono procedure analoghe a quelle anzidette, sia nelle fasi di assegnazione degli incarichi di progettazione, sia in quelle di eventuale adozione del nuovo PGTU e di attuazione dei nuovi interventi previsti.*

Ritenuto quindi che attualmente, in assenza di specifica normativa regionale, debba essere utilizzata la suddetta procedura ex Dir. 12/04/1995, peraltro analoga a quella prevista dal D.M. 04/08/2017 per il

PUMS, cosicché viene anche garantito un procedimento allineato tra i due Piani che sono stati redatti con un lavoro congiunto di pianificazione. Il PGTU peraltro, analogamente al PUMS, non si configura come variante agli strumenti urbanistici e non prevede effetti territoriali.

Atteso che le proposte di PUMS e PGTU sono soggette alla normativa di Valutazione Ambientale in base alla Direttiva Comunitaria 2001/42/CE del 27.06.2001 in materia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), recepita a livello nazionale dal D.Lgs. 152/2006 che all'art. 6 specifica i piani da sottoporre a VAS, la quale riguarda tutti i piani di intervento sul territorio ed è preordinata a garantire che gli effetti sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti piani siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione.

Il PGTU si avvale del processo di VAS del PUMS, in quanto le azioni del PGTU si riferiscono allo scenario di breve periodo per il capoluogo e discendono direttamente da quelle contenute e valutate nel piano metropolitano. In particolare, il PGTU, a differenza del PUMS, non definisce il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione o la localizzazione di progetti da sottoporre a VIA o a verifica di assoggettabilità a VIA.

A seguito di una prima fase di partecipazione con gli stakeholder e i cittadini (tavoli di lavoro e indagine on-line) sugli obiettivi, è stata pertanto avviata la fase di scoping per la Valutazione Ambientale Strategica del PUMS sulla base del Rapporto Preliminare (approvato con Atto del Sindaco Metropolitano N.38 - I.P. 320/2018), mediante convocazione in data 16 marzo 2018 della prima Conferenza dei servizi per la consultazione dell'Autorità Competente e degli Soggetti Competenti in materia ambientale (art. 13 D.Lgs 152/06) finalizzata alla definizione dei contenuti del Rapporto Ambientale.

Vista la determinazione dirigenziale Num. 7908 del 28/05/2018 del Servizio Valutazione impatto e promozione sostenibilità della Regione Emilia Romagna, avente per oggetto *"VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) - FASE DI CONSULTAZIONE PRELIMINARE E INDICAZIONI SULLA DEFINIZIONE DEI CONTENUTI DEL RAPPORTO AMBIENTALE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA SOSTENIBILE (PUMS) DELLA CITTA METROPOLITANA DI BOLOGNA (ART. 13, TITOLO II, DELLA PARTE SECONDA DEL D.LGS.152/06)"*.

Considerato che per il combinato disposto delle norme sopra richiamate (procedura approvativa PUMS/PGTU e procedure ambientali per il PUMS), nel rispetto del principio di economicità e non duplicazione del procedimento, il periodo di pubblicazione è da intendersi stabilito in gg.60 per il rispetto delle norme in materia di consultazione/partecipazione previste dalla legge in materia ambientale con riferimento al PUMS (art.14 comma 4 D.Lgs. 152/2006), al quale si allinea il PGTU per i motivi già detti.

Con il presente provvedimento si procede pertanto all'adozione del PGTU, in concomitanza con l'adozione del PUMS da parte del Sindaco Metropolitano, a cui seguirà la pubblicazione dei Piani ed il deposito per 60gg. per la libera presa visione e l'eventuale formulazione di osservazioni; durante la fase di deposito del PGTU avverrà altresì la consultazione formale dei Quartieri cittadini.

Scaduti i termini di deposito si procederà alla verifica delle osservazioni pervenute, e degli esiti della consultazione dei Quartieri, provvedendo a redigere un documento di controdeduzioni.

L'Autorità competente in materia ambientale (Regione) procederà quindi alla fase di valutazione ambientale in cui è prevista la convocazione di una seconda Conferenza dei servizi per la consultazione e decisione, finalizzata all'emanazione del Parere Motivato di VAS sul PUMS (art. 15 D.Lgs 152/06), valido per i motivi già indicati anche per il PGTU.

La procedura si concluderà quindi con l'approvazione in via definitiva del PUMS da parte del Consiglio Metropolitano (completo di VAS) e del PGTU da parte del Consiglio Comunale di Bologna.

Dato atto che il presente PGTU:

- non contiene la specifica disciplina dei passi carrabili, la quale rimane normata, oltre che dal D.Lgs. 285/92 (Nuovo Codice della Strada) e dal D.P.R. 495/92 (Regolamento attuativo), dall'apposito

Regolamento Passi Carrabili del Comune di Bologna (approvato con Delibera di Consiglio P.G. 284002/2012, Odg 13 del 3 aprile 2013) al quale si fa integralmente rinvio;

- non modifica il vigente Regolamento Viario del Comune di Bologna (approvato con Delibera di Consiglio P.G. 292906/2008, Odg 11 del 16 aprile 2009): sulla base della nuova classifica funzionale della rete stradale, di cui sono sinteticamente rappresentate nel prospetto allegato al PGTU le specifiche caratteristiche associate alle varie classi di strade che la compongono, si procederà successivamente ad aggiornare il Regolamento Viario; per l'aggiornamento si terrà conto anche delle indicazioni contenute nelle Linee Guida per la progettazione della città ciclabile facenti parte del Biciplan.

Sentiti in merito: Settore Ambiente e Verde, Area Economia e Lavoro, Area Sicurezza Urbana Integrata, Settore Piani e Progetti Urbanistici.

Dato atto che la presente deliberazione non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente.

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 e della dichiarazione del Responsabile dell'Area Risorse Finanziarie che il parere in ordine alla regolarità contabile non è dovuto.

Su proposta del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, congiuntamente al Dipartimento Lavori Pubblici, Mobilità e Patrimonio.

A voti unanimi e palesi

## DELIBERA

1. DI ADOTTARE il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), allegato al presente provvedimento di cui costituisce parte integrante e sostanziale, ed i suoi allegati:

- 1) Piano Sicurezza Stradale Urbana (PSSU)
- 2) Biciplan, approvato formalmente nel PUMS, e che il PGTU recepisce come proprio per la parte relativa al territorio comunale
- 3) Partecipazione, Laboratori quartieri
- 4) Cartografia:
  - a) tavola sintetica della Classifica Funzionale
  - b) quadro d'insieme delle aree regolamentate

2. DI DARE ATTO che il presente provvedimento è rilevante ai fini dell'amministrazione trasparente di cui al D.Lgs. 33/2013 e sarà pubblicato sul sito Internet del Comune, sia nell'apposita sezione dedicata alla Mobilità sia nella sezione "Amministrazione Trasparente - Pianificazione e Governo del Territorio".

3. DI DISPORRE, per le motivazioni richiamate in premessa, la durata di 60gg. di pubblicazione ai fini delle osservazioni, a decorrere dalla data che concorderanno Città Metropolitana e Comune per il necessario allineamento dei due strumenti di pianificazione (PUMS e PGTU).

4. DI DARE ATTO infine che l'iter procedurale approvativo sarà quello dettagliatamente descritto in premessa.

Il Segretario Generale  
Roberto Finardi

Il Sindaco  
Virginio Merola

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