



Comune di Bologna

Mobilità Sostenibile e Infrastrutture

Proposta N.: **DG/PRO/2020/192**

OGGETTO: APPROVAZIONE DI PIANI PARTICOLAREGGIATI DEL TRAFFICO URBANO (PPTU); PIANO DELLA SICUREZZA STRADALE URBANA (PSSU), PIANO DELLE AZIONI PER L'ACCESSIBILITA' (PAA), PIANO PER LA MOBILITA' CICLABILE EMERGENZIALE (PMCE), PIANO PER LA PEDONALITA' EMERGENZIALE (PPE).

LA GIUNTA

Premesso che:

il Comune di Bologna è da tempo attivo nello sviluppo di politiche di mobilità sostenibile, contrastando gli effetti negativi provocati dal traffico nell'area urbana, considerando tra gli obiettivi prioritari il risanamento e la tutela della qualità dell'aria; il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) metropolitano, approvato dalla Città Metropolitana il 27.11.2019, un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale medio lungo, ma con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, che sviluppa una visione di sistema della mobilità e si correla e coordina con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale, ha tra gli obiettivi guida, che determineranno poi tutta la complessità dei provvedimenti, delle misure e dei progetti, quello della riduzione dei flussi di traffico nei centri abitati, con l'impegno di ridurre le emissioni climalteranti anche nel settore della mobilità almeno del 40% entro il 2030 e di creare le condizioni affinché successivamente possano continuare a diminuire per raggiungere livelli minimi entro il 2050;

le linee programmatiche di indirizzo del mandato amministrativo 2016-2021, tra i cambiamenti principali in materia di mobilità sostenibile, prevedono politiche e progetti integrati con la pianificazione urbanistica, in relazione anche all'evoluzione demografica e al contrasto alla dispersione insediativa. La mobilità si affronta mettendo in campo una visione strategica ed, in quest'ottica, alle politiche generali della mobilità definite dal PUMS, si affianca il nuovo PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) approvato dal Consiglio Comunale con Delibera P.G. 540417/2019 del 02.12.2019, per la loro declinazione alla scala locale di Bologna; un modello di mobilità "convergente", ossia un approccio coordinato in grado di migliorare le attuali criticità per rendere ancora di più Bologna la città delle opportunità attraverso la capitalizzazione degli investimenti infrastrutturali fatti in questi anni. Un concetto di mobilità che sostenga la crescita economica e l'abitabilità della città, aiutandoci a tenere in equilibrio i tempi di vita delle persone, le cui implicazioni sulle qualità dello spazio pubblico urbano sono declinate nelle strategie del nuovo Piano Urbanistico Generale assunto dalla Giunta con delibera DG/PRO/2020/44 del 18 febbraio 2020, e sono state sperimentate in questi anni nei Laboratori di Quartiere, in special modo attraverso il Bilancio Partecipato, condotto in collaborazione con la Fondazione Innovazione Urbana.

Dato atto che la Direttiva Ministeriale del 12.04.1995 (pubblicata in G.U., Suppl. Ord. del 24.6.95),

recante indicazioni per la redazione dei Piani Urbani del Traffico (PUT), prevede 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 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.

Nell'attuale emergenziale contesto sociale, economico e ambientale provocato dal COVID 19, risulta necessario programmare ancora con maggiore incisività iniziative di mobilità sostenibile, anche in previsione della riapertura delle attività didattiche e la ripresa massiccia di tutto il tessuto produttivo, commerciale e professionale del nostro territorio. Il Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture ha pertanto proceduto ad elaborare i tre piani particolareggiati del traffico urbano (PPTU) allegati quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, presentandoli ed illustrandone preliminarmente i contenuti salienti nella IV Commissione Consiliare Mobilità, Infrastrutture e Lavori Pubblici: PSSU e PAA in data 28/02/2020, PMCE e PPE in data 15/05/2020.

La citata Direttiva Ministeriale del 1995 per detti Piani di dettaglio non prevede la fase di approvazione da parte del Consiglio Comunale, ma diviene - invece - ancor più essenziale la fase di presentazione pubblica attraverso "campagne informative", propedeutiche all'entrata in esercizio degli interventi di Piano.

Piano della Sicurezza Stradale Urbana (PSSU)

La citata Delibera di Consiglio P.G. 540417/2019 con la quale è stato approvato il nuovo PGTU, in relazione al Piano Sicurezza Stradale Urbana (PSSU) ha preso atto dei suoi contenuti, inserendolo quale documento in atti, ma non lo ha "approvato" in quanto costituisce Piano Particolareggiato del Traffico Urbano (PPTU); essendo stato già in precedenza adottato dalla Giunta nell'ambito della delibera P.G. 502446/2018 di adozione del PGTU (con i dati di incidentalità al 31/12/2016) è entrato in vigore a seguito dell'approvazione del PGTU stesso, ed è stato oggetto di successivo aggiornamento da parte degli uffici, con i dati di incidentalità a tutto il 2018 compreso, e quindi da approvarsi con il presente provvedimento, in linea con i contenuti e gli indirizzi del nuovo PGTU e dell'attuale PSSU:

- perseguire gli obiettivi di riduzione dei morti per incidente stradale proposti dal PNSS (piano nazionale sicurezza stradale) Orizzonte 2020, con estensione dell'impegno da parte del Comune di Bologna anche al dimezzamento dei feriti per incidente stradale al 2020;

- stabilire, attraverso l'individuazione di "punti neri", un criterio di scelta e priorità degli ambiti, basato su dati numerici oggettivi e non solo su pericolosità percepita, cui destinare in via prioritaria le risorse economiche, derivanti dai proventi delle sanzioni per violazioni del Codice della Strada, al fine di proporre, progettare ed attuare interventi di ingegneria del traffico (es: adeguamento di infrastrutture e/o modifiche alla regolamentazione del traffico);

- affrontare le azioni di altra natura (es: enforcement, educazione, ecc. come individuate dal PNSS Orizzonte 2020) con il massimo coinvolgimento e partecipazione possibile, anche economica, di Settori ed Enti coinvolti (es: Osservatorio per la Sicurezza Stradale, 118, Città Metropolitana, Polizia Municipale, Polizia Stradale, ecc.).

Piano delle Azioni per l'Accessibilità (PAA)

Il Piano descrive le modalità operative per garantire il migliore livello di accessibilità allo spazio pubblico, attraverso l'abbattimento delle barriere architettoniche. È importante evidenziare che il concetto di non accessibilità e di limitazione sono riferiti non solo alle persone con disabilità motoria, sensoriale, cognitiva, ma a tutti i fruitori dello spazio pubblico. Per questo motivo, la mobilità accessibile, costituisce un fattore prioritario per la città di Bologna, in primo luogo per quel che riguarda la risposta ad una "città accessibile" ma soprattutto in riferimento all'incidenza sulla qualità della vita delle persone.

Le linee di indirizzo strategico riguardano il fatto di progettare la complessità degli spazi urbani con un approccio inclusivo, sagomandoli alle esigenze della collettività e non viceversa, e promuovere il concetto di accessibilità urbana, costruendo un programma strategico per l'accessibilità degli spazi pubblici favorendo l'integrazione sociale e la sicurezza, la qualità della vita e la mobilità.

Il Piano prevede interventi di manutenzione ordinaria, interventi di manutenzione straordinaria e programmi/progetti di riqualificazione di strade/piazze/marciapiedi, implementazione dei sistemi tecnologici per la mobilità, interventi per il miglioramento della sicurezza stradale, sviluppo della rete ciclabile e dei percorsi ciclo pedonali.

Piano per la Mobilità Ciclabile Emergenziale (PMCE)

Il documento assunto dal PUMS e dal PGTU come riferimento per lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito comunale è il Biciplan di Bologna, approvato con il PUMS e recepito dal PGTU per il territorio comunale, che individua una rete ciclabile strategica lungo una serie di direttrici urbane in stretto coordinamento con la "Bicapolitana", la rete ciclabile di livello metropolitano delineata dal PUMS.

Considerato il manifestarsi dell'emergenza Covid-19, con il calo di attrattività del trasporto pubblico derivante dalle conseguenti esigenze sanitarie di distanziamento interpersonale, il Comune di Bologna ha predisposto il Piano per la mobilità ciclabile emergenziale, finalizzato tra l'altro ad innalzare fin da subito il grado di competitività della bicicletta rispetto all'utilizzo dell'auto privata ed evitare un arretramento rispetto agli obiettivi di diversione modale fissati dalla vigente pianificazione, oltre che per evitare una maggiore congestione della rete stradale urbana.

Basandosi sulle linee guida progettuali del Biciplan, il suddetto PMCE prevede di adeguare il canale stradale a standards maggiormente rispondenti alle esigenze dell'utenza ciclistica, con impatti nulli o minimi sull'assetto della sosta, utilizzando in prevalenza i seguenti dispositivi progettuali:

- corsie ciclabili monodirezionali in carreggiata, con riferimento sia alle corsie ciclabili valicabili e ad uso promiscuo introdotte dal DL 34/2020 sia alle piste ciclabili riservate in carreggiata previste dalla normativa consolidata (DM 557/1999);
- apertura delle corsie preferenziali al transito delle biciclette;
- interventi di moderazione della velocità volti a creare percorsi promiscui veicolari e ciclabili in carreggiata con una segnaletica atta a evidenziare la presenza dei ciclisti.

Lo strumento operativo per realizzare in maniera rapida tali interventi è rappresentato nella maggior parte dei casi dal vigente contratto di Global Service per la manutenzione del patrimonio stradale, cogliendo l'occasione fornita dal rifacimento programmato di ampi tratti della rete viaria per ridefinire l'assetto del canale stradale adeguandolo alle suddette esigenze di agevolazione della mobilità ciclistica. In particolare si prevede l'anticipazione al 2020 dell'attuazione di circa 10 km di rete ciclabile già pianificata, la cui cantierizzazione era originariamente prevista nel 2021. Al suddetto blocco di interventi se ne aggiunge un altro per altri circa 13 km di nuova rete ciclabile già appaltati e in corso di realizzazione, la cui ultimazione è prevista tra il 2020 e il 2021.

Per tali interventi, illustrati a livello schematico nel PMCE, si prevede una successiva fase di puntuale

verifica tecnica in sede di progettazione di maggiore dettaglio, seguita dall'emissione di specifiche ordinanze di traffico che ne dispongono l'attuazione.

Piano per la Pedonalità Emergenziale (PPE)

Il manifestarsi dell'emergenza Covid-19, con le conseguenti esigenze sanitarie di distanziamento interpersonale, ha imposto, e continua ad imporre, di vivere in maniera differente la città e i suoi spazi, in particolare quelli destinati alle relazioni sociali. In questa situazione, la dimensione della "prossimità" e la presenza di spazi pubblici diffusi in tutta la città, rappresentano un enorme valore nella dimensione qualitativa della vita delle persone. In affiancamento al Piano della Mobilità Ciclabile Emergenziale (PMCE), il Comune di Bologna ha quindi predisposto anche il Piano per la Pedonalità Emergenziale (PPE), finalizzato alla definizione di nuovi spazi per le relazioni sociali, basandosi sulle strategie del PGTU, quali:

- la tutela delle zone residenziali e delle aree scolastiche, sia dal punto di vista ambientale e della sicurezza stradale, oltre che della fruibilità e della qualità complessiva;
- l'individuazione, anche fuori dal Centro Storico, di zone che possano costituire centralità nei quartieri, da connotare come aree a prevalente vocazione pedonale;
- la realizzazione di interventi specifici in prossimità delle aree scolastiche per la creazione di percorsi protetti casa-scuola da effettuare a piedi o in bicicletta e per la limitazione del traffico nelle ore di ingresso e uscita.

Il documento individua due strategie individuate come misura straordinaria per la tutela della pedonalità e della sicurezza:

- 1) interventi a tutela delle attività commerciali, ovvero l'ampliamento straordinario dei dehors (già in fase attuativa);
- 2) interventi a tutela della socialità e della sicurezza, ovvero l'introduzione di nuove aree pedonali diffuse fuori dal Centro Storico.

Per quanto concerne il secondo punto, viene inizialmente descritta la metodologia utilizzata per selezionare le localizzazioni ipotizzate, partendo da un ampio ventaglio di proposte derivanti da percorsi che si sono venuti a creare spontaneamente e parallelamente durante il lockdown tra i tecnici del Comune di Bologna e della Fondazione Innovazione Urbana, ed integrate con proposte individuate da cittadini e associazioni che si sono attivati nello stesso periodo per proporre soluzioni temporanee di risposta all'emergenza. Successivamente, individua una lista di interventi possibili, che vengono suddivisi in tre tipologie operative: spazi dedicati all'accesso scolastico, al gioco (playground) e alla socialità mediante operazioni di riqualificazione urbana. Infine, vengono individuate le modalità operative: una prima fase di sperimentazione, rapida e leggera, una successiva di monitoraggio e confronto con le comunità e, infine, una di eventuale realizzazione definitiva, anche mediante opere strutturali progettate in alcuni casi tramite concorsi di architettura.

E' opportuno evidenziare che il Piano è concepito come uno strumento incrementale, quindi integrabile nel tempo da altre proposte in relazione alle contingenze e opportunità non prevedibili allo stato di redazione dello stesso. Per tali interventi, illustrati a livello tipologico nel PEE, si prevede comunque una successiva fase di progettazione di maggiore dettaglio, seguita da appositi provvedimenti che ne dispongano l'attuazione.

Dato atto che la presente deliberazione non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente, trattandosi di documenti di pianificazione settoriale di secondo livello e restando quindi la loro attuazione subordinata alla redazione ed approvazione del terzo livello di pianificazione, di carattere esecutivo, come previsto dalla citata Direttiva Ministeriale 1995 per la redazione dei Piani Urbani del Traffico (PUT), ed alla copertura contabile dei diversi interventi.

Sentito il Settore Ambiente e verde

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 APPROVARE i seguenti piani Particolareggiati del traffico urbano (PPTU):

- Piano della Sicurezza Stradale Urbana (PSSU)
- Piano delle Azioni per l'Accessibilità (PAA)
- Piano per la Mobilità Ciclabile Emergenziale (PMCE)
- Piano per la Pedonalità Emergenziale (PPE)

2. DI DARE ATTO che l'attuazione degli interventi avverrà tramite Piani esecutivi del traffico urbano (PETU), mediante provvedimenti di competenza del direttore del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, previa copertura contabile degli stessi.

Il Segretario Generale
Roberto Finardi

La Vice Sindaca
Valentina Orioli

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