



**Comune
di Bologna**

Mobilità Sostenibile e Infrastrutture

Proposta N.: **DG/PRO/2022/345**

**OGGETTO: APPROVAZIONE DELLE LINEE DI INDIRIZZO PER LA
REALIZZAZIONE DEL PIANO "BOLOGNA CITTA' 30".**

LA GIUNTA

Premesso che:

con Delibera di Consiglio Comunale Rep. DC/2021/123 , DC/PRO/2021/133 , PG n. 579986/2021 del 23/12/2021, è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2022 - 2024 (DUP), sezione strategica e sezione operativa;

con Delibera di Giunta Rep. DG/2021/297 , DG/PRO/2021/312 , PG n. 582329/2021 del 23/12/2021, è stato approvato il Piano della Performance-piano dettagliato degli obiettivi assegnati ai Dipartimenti, Aree, Settori, Istituzioni ed Quartieri per l'anno 2022.

Il Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Bologna è stato approvato il 2/12/2019 (con Delibera di Consiglio P.G. 540417/2019); il PGTU rappresenta lo strumento attraverso il quale si intende procedere all'attuazione, in uno scenario di breve-medio termine, delle concrete azioni individuate a livello generale nell'ambito del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Bologna (approvato il 27/11/2019), di cui è componente attuativa per il territorio del Comune di Bologna.

Considerato che:

L'obiettivo generale di PUMS e PGTU è quello di promuovere una diversa ripartizione modale degli spostamenti che riduca del 20% gli spostamenti con il mezzo motorizzato privato a vantaggio della mobilità "attiva" (spostamenti a piedi e in bicicletta). Per perseguire questo obiettivo lo spostamento a piedi e in bicicletta deve essere visto spontaneamente come la "prima scelta"; la condizione necessaria, anche se non sufficiente, perché avvenga questa evoluzione culturale è che lo spostamento a piedi e in bicicletta sia percepito come "sicuro".

Nel PSSU di Bologna (Piano Sicurezza Stradale Urbana) allegato al PGTU 2019 il capitolo 3 è interamente dedicato al tema dell'incidentalità, con un'analisi estremamente dettagliata che comprende l'individuazione dei "punti neri", l'analisi sulle localizzazioni a maggiore incidentalità e prime valutazioni sull'individuazione dei "punti neri" in particolare per pedoni e ciclisti e mobilità scolastica.

Il capitolo 4 del PSSU è interamente dedicato alle strategie per raggiungere l'obiettivo generale di riduzione dell'incidentalità. In esso sono definite le linee di indirizzo, individuate le azioni a maggiore efficacia, elencati alcuni interventi infrastrutturali sulle localizzazioni a maggiore incidentalità. Vengono delineate inoltre iniziative di tipo gestionale come il rafforzamento dell'applicazione delle regole della strada e il rafforzamento della governance.

La governance della sicurezza stradale è tema complesso e di assoluta rilevanza tanto da essere oggetto del PNSS 2030. Il tema investe aspetti progettuali e manutentivi

dell'infrastruttura, pianificatori relativamente all'evoluzione del territorio e attività insediate, autorizzativi relativamente alle attività e funzioni permesse in ambito stradale e, in ultima analisi, organizzativi dell'Ente in ragione di come si intende rapportare il tema della sicurezza stradale a queste molteplici competenze specifiche.

Considerato inoltre che:

Con riferimento al PNSS 2030, il controllo della velocità è una delle azioni a cui è riconosciuta un'elevata efficacia sia nella limitazione del numero di incidenti sia nella riduzione dei loro effetti negativi.

L'incidentalità stradale grave non è infatti una conseguenza diretta e inevitabile della mobilità di persone e cose, ma lo è essenzialmente delle modalità - cioè dei modi e dei comportamenti - con le quali la domanda di mobilità è oggi soddisfatta. In particolare l'analisi dell'incidentalità identifica nell'alta velocità e nella distrazione alla guida le principali cause di incidenti. Il problema appare particolarmente grave negli ambiti urbani, nei quali la maggioranza delle vittime appartiene ai segmenti di mobilità più vulnerabili, cioè bambini, anziani e persone disabili, ma anche dai comportamenti più sostenibili, cioè pedoni e ciclisti, il che aggiunge al fenomeno un tratto di profonda iniquità. Per questi motivi l'obiettivo dell'azzeramento dei morti e dell'incidentalità grave si è ormai imposto con piena e non più eludibile evidenza all'attenzione e alla responsabilità di tutti, a partire dai pubblici decisori.

Da questa consapevolezza nasce l'esplicita assunzione dell'obiettivo "zero morti sulle strade" entro il 2050 da parte dell'Unione Europea e si sviluppano le molte azioni e iniziative assunte per raggiungere tale obiettivo, fra le quali la proposta della "Città 30", che si iscrive pienamente e positivamente in questo percorso, e si è diffusa rapidamente in moltissime città fra cui Bruxelles e Parigi, ma anche la decisione dirompente del governo spagnolo che dall'11 maggio 2021 ha ridotto a 30 km/h il limite di velocità su tutte le strade urbane con una corsia per senso di marcia.

Nel PSSU si evidenzia come il numero dei morti nel Centro abitato di Bologna si sia fortemente ridotto negli ultimi 25 anni, ma è ancora lontano dall'obiettivo di azzeramento; per questo si ritiene necessario un ulteriore salto di qualità nelle politiche per la sicurezza stradale.

In linea con queste considerazioni, "ridurre al minimo gli incidenti causati dalla mobilità" è uno dei quattro obiettivi generali del PUMS di Bologna e di conseguenza la sicurezza stradale intesa come riduzione dell'incidentalità è stata affermata come uno dei quattro principi del PGTU approvato nel 2019; nello stesso piano è indicato che riduzione della velocità veicolare ed aumento della visibilità sono due elementi fondamentali per l'innalzamento della sicurezza, specialmente in riferimento agli utenti più vulnerabili. Il PGTU riconosce inoltre i principi dello spazio condiviso e le regole da implementare per una nuova rete stradale sostenibile e sicura, fra i quali il tema della "Città 30" principalmente inteso come azione volta alla tutela della mobilità attiva.

Dato atto che:

alla luce di tutte queste considerazioni, numerosi interventi volti al miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione stradale e riduzione dell'incidentalità sono già stati progettati e realizzati nel corso degli ultimi decenni rivolgendo l'attenzione principalmente ai "punti neri" dell'incidentalità individuati dal Piano della Sicurezza Stradale, ovvero le localizzazioni dove il numero e l'esito degli incidenti hanno comportato il costo sociale più elevato. Ad oggi si possono elencare 70 "Zone 30" e 40 "Zone Residenziali" realizzate nel centro abitato di Bologna.

Tali interventi, riguardanti principalmente gli assi stradali e le intersezioni di rete principale e secondaria, hanno comportato la realizzazione di rotatorie, di nuove piste ciclabili e marciapiedi, la protezione di intersezioni e attraversamenti pedonali/ciclabili mediante

semaforizzazioni, rialzi e realizzazioni di isole e penisole spartitraffico e salvagente, l'adeguamento/allargamento di percorsi esistenti, l'apposizione di limiti di velocità più stringenti in corrispondenza di poli scolastici, aree verdi, e poli attrattori di mobilità con alta frequentazione di utenti deboli in genere.

Altri interventi anticipatori dell'attuazione della "Città 30" sono già stati progettati e realizzati negli anni passati, basandosi sull'individuazione di alcune Isole Ambientali, ossia aree urbane costituite da viabilità locale, i cui confini sono definiti dalla maglia viaria di rete principale e secondaria, e specificamente connotate come aree residenziali, dove più intensi sono gli spostamenti a dimensione strettamente locale, da incentivare a piedi e in bicicletta.

I principali interventi adottati per la caratterizzazione di tali ambiti, regolamentati come "zone 30", con limite massimo di velocità 30 km/h, consistono nella realizzazione di opere infrastrutturali per la moderazione della velocità e segnaletica stradale specifica, in modo da rendere evidente e riconoscibile l'ingresso in un'area con regole e caratteristiche particolari secondo uno standard unitario, e sono sintetizzabili in:

- realizzazione di "porte di accesso" rialzate sul perimetro della zona, costituite da attraversamenti rialzati ed evidenziate con specifica colorazione e segnaletica;
- modifica della geometria stradale nelle vie interne alla zona, mediante rialzi della pavimentazione stradale in corrispondenza di intersezioni e principali punti di attraversamento, con speciale attenzione alle scuole e creazione di piazze e strade scolastiche, e/o messa in opera di altri dispositivi di dissuasione, quali dossi e cuscini rallentatori;
- modifiche circolatorie utili a evitare o disincentivare fortemente l'attraversamento della zona, adottando schemi circolatori e sensi unici di marcia che rendano sconveniente l'utilizzo delle vie interne come percorsi alternativi alla viabilità principale, riducendo allo stesso tempo i conflitti veicolari sulle intersezioni;
- riorganizzazione e ottimizzazione della sosta veicolare, modificando ove possibile la geometria della carreggiata con la creazione di chicanes, e massimizzando al contempo l'offerta di stalli;
- tracciamento di segnaletica orizzontale integrativa, colorazione di attraversamenti pedonali e ciclabili, simboli e loghi sulla pavimentazione, ecc.
- regolamentazione come "zone residenziali", con norme specifiche di comportamento identificate principalmente nel limite massimo di velocità 10 km/h e nella precedenza ai pedoni su tutta la sede stradale, negli ambiti privi di marciapiedi e percorsi pedonali, con limiti dimensionali delle strade non superabili e geometria delle sedi stradali già naturalmente configurata per assicurare una reale moderazione del traffico.

Per una ottimale realizzazione della "Città 30" è opportuno adottare analoghi interventi di moderazione del traffico e dissuasione degli eccessi di velocità, estendendo tali tipologie di opere alle altre Isole Ambientali presenti nel Centro Abitato non ancora interessate da specifici interventi, ovvero configurando progressivamente l'intera rete locale e residenziale come "zona 30" in maniera estensiva, rispetto alla quale il limite di velocità di 50 km/h costituisce una eccezione per alcune direttrici stradali, incentivando una mobilità il più possibile sostenibile e non motorizzata nella fruizione del contesto di vicinato, dando priorità alla sicurezza degli spostamenti lenti degli utenti vulnerabili con un approccio integrato che considera la qualità dello spazio urbano condiviso con priorità pedonale. E' noto infatti che gli effetti fisici degli impatti a 30 km/h e a 50 km/h sono sensibilmente diversi, nel primo caso con conseguenze generalmente meno gravi per le persone coinvolte.

Considerato infine che

Il programma di mandato 2021-2026 di questa Amministrazione ha accolto le sollecitazioni provenienti dalla società civile sul tema della sicurezza stradale, con particolare riferimento alla campagna "Bologna 30" che è stata premiata come migliore campagna di mobilità sostenibile per il 2021 in Europa.

La realizzazione della Città 30 si iscrive pienamente negli obiettivi della Cities Mission delle città intelligenti e a impatto climatico zero entro il 2030, di cui Bologna fa parte insieme ad altre 8 città italiane, e offre una base essenziale alla realizzazione del progetto bandiera “Impronta verde”, poiché contribuisce alla creazione di una rete di spazi adatti alla mobilità lenta, ciclabile e pedonale, e alle relazioni di prossimità.

Per realizzare gli obiettivi di mandato è già stata orientata una consistente mole di investimenti pari a circa 14 milioni di Euro, ma le azioni già previste necessitano di trovare armonizzazione e piena comunicazione alla cittadinanza entro un piano unitario.

Di seguito si riporta la tabella degli interventi in programmazione/esecuzione 2022-2023:

INTERVENTI IN PROGRAMMAZIONE/ESECUZIONE 2022-2023		
COD. INT.	OGGETTO	IMPORTO
INTERVENTI PEDONALITA'		
6446	Lavori di riqualificazione, rifunzionalizzazione e sicurezza dei percorsi pedonali nei Quartieri	€ 900.000,00
5607	Ripristino pavimentazione litica assi viari centro storico 1° stralcio	€ 1.200.000,00
INTERVENTI CICLABILITA'		
6592	REACT EU - Ciclo Salus	€ 800.000,00
6662	Percorsi ciclabili BIKE TO WORK 2021	€ 2.201.617,38
6581	REACT EU - Attuazione del Piano per la Mobilità Ciclabile e Pedonale Emergenziale	€ 500.000,00
6579	REACT EU - Attuazione del Biciplan della Città di Bologna - Fase 2	€ 3.000.000,00
6681	M2C2 Investimento 4.1: Rafforzamento della mobilità ciclistica (ciclovie urbane) del PNRR	€ 3.491.999,00
INTERVENTI PSSU		
6733	Interventi di miglioramento della sicurezza stradale e delle connessioni ciclabili	€ 175.861,80
6580	REACT EU - Tutela delle aree scolastiche	€ 500.000,00
6258	Attuazione PSSU punti neri: messa in sicurezza e interventi di segnaletica delle strade di proprietà dell'ente LOTTO 2	€ 800.000,00
6288	Attuazione PSSU interventi per il miglioramento della sicurezza stradale: riqualificazione e interventi di segnaletica delle strade di proprietà dell'ente	€ 400.000,00
TOTALE		13.969.478,18

Coerentemente con le linee di indirizzo sopra riportate e con le linee di mandato esplicitate nel DUP, il progetto della Città 30 si iscrive pienamente e positivamente in questo percorso per ottenere sensibili miglioramenti per la sicurezza dell'utenza debole e comunque un generalizzato beneficio in termini di riduzione dell'incidentalità stradale.

La Città 30 è un'innovazione che richiede non solo lo sviluppo di specifiche tecniche per la sua corretta implementazione, ma anche un'ampia azione di informazione e sensibilizzazione di tutti i cittadini, e attività di presidio e controllo della velocità, sia manuale che elettronico.

Questa Amministrazione intende elaborare e realizzare il Piano di "Bologna Città 30".

A questo scopo intende impegnarsi a:

- realizzare gli interventi secondo gli indirizzi strategici sopra riportati;
- elaborare un Piano Particolareggiato del Traffico Urbano (PPTU) in attuazione del PGTU 2019, quale strumento di secondo livello di pianificazione previsto dalla normativa vigente sui PUT (Piani Urbani del Traffico), che dovrà definire le linee fondamentali per la perimetrazione della Città 30 e delle zone moderate, stabilire la metodologia per il trattamento della viabilità e della circolazione, descrivere i criteri prioritari per l'attuazione delle misure da mettere in campo;
- elaborare un piano di consultazione della cittadinanza e delle categorie economiche e sociali, e di comunicazione al fine di condividere e accompagnare queste trasformazioni e sensibilizzare gli utenti della strada sul tema della velocità e degli stili di guida pericolosi ed energivori;
- accompagnare le misure assunte con un programma di controlli adeguato.

Sulla base del presente atto di indirizzo si dà mandato agli uffici tecnici di avviare le attività - conoscitive, progettuali, partecipative - necessarie per procedere alla realizzazione della "Città 30", con particolare riferimento anche alla prossima edizione del Bilancio Partecipativo nei Quartieri di Bologna tramite le assemblee e i laboratori previsti e al confronto con gli operatori del TPL per condividere le prossime modifiche della rete.

Si dà inoltre mandato agli Uffici di lanciare una campagna dedicata all'educazione stradale e alla guida sicura, facendo perno sulla decennale esperienza del Comune di Bologna in questo campo, sul lavoro della Polizia Locale nelle scuole, e in collaborazione con la Città Metropolitana e con le tante realtà civiche e istituzionali che si occupano della materia.

In dettaglio, la redazione del Piano Particolareggiato del Traffico Urbano, si svolgerà secondo le seguenti fasi di lavoro:

1. Analisi del quadro di riferimento: PUMS, PGTU, opere strategiche in corso di realizzazione (nuove linee tranviarie)
2. Definizione dell'ipotesi preliminare di programma attuativo
3. Acquisizione ed elaborazione dei dati di incidentalità stradale
4. Analisi delle funzioni urbanistiche con sopralluoghi
5. Informazione e consultazione delle categorie economiche e parti sociali, nonché della cittadinanza attraverso i Laboratori di Quartiere
6. Approfondimento degli aspetti normativi per l'attuazione della Città 30
7. Perimetrazione della "Città 30" e isole ambientali (I.A.) con verifica della classificazione stradale vigente
8. Metodologia e indirizzi per il "trattamento" della viabilità, circolazione e sosta nelle Isole Ambientali
9. Redazione degli indirizzi per la progettazione della segnaletica Città 30, con produzione di disegni di casi prototipali
10. Stato di attuazione delle isole ambientali esistenti e di previsione
11. Definizione dei criteri di priorità attuative delle isole ambientali
12. Partecipazione alle sedute di impostazione/verifica della progettazione della segnaletica
13. Elaborazioni finalizzate alla comunicazione pubblica

La redazione di questo Piano Particolareggiato del Traffico dovrà essere completata entro la primavera 2023 così da consentirne l'approvazione entro l'estate del medesimo anno e poter avviare la successiva fase esecutiva.

A questo scopo si prevede il seguente percorso attuativo:

- affidamento di un incarico di servizi di ingegneria per la redazione del Piano Particolareggiato del Traffico per la realizzazione della "Città 30";
- redazione dei Piani Esecutivi del Traffico Urbano (PETU), quale terzo ed ultimo di livello di pianificazione prevista per i PUT (ordinanze stradali, tavole segnaletica), per l'avvio degli interventi su strada (segnaletica "Città 30") e prosieguo degli interventi di implementazione delle "Zone 30" già previsti nel vigente programma dei LL.PP.

Al fine di dare una prima attuazione a quanto sopra specificato nel vigente Programma dei LL.PP. l'Amministrazione Comunale ha già finanziato un intervento (C.I. n. 6787) per Euro 100.000.

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, in quanto trattasi di atto di indirizzo e che pertanto l'attuazione rimane subordinata ai provvedimenti di natura amministrativa e contabile già indicati in premessa.

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

Informata la Polizia Locale e l'Ufficio Spazio Pubblico e Impronta Verde.

A voti unanimi e palesi

DELIBERA

1. DI APPROVARE gli indirizzi contenuti in premessa, quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, con il fine di elaborare un Piano Particolareggiato del Traffico Urbano (PPTU) di attuazione del PGTU 2019, che dovrà definire le linee fondamentali per la perimetrazione della Città 30 e delle zone moderate, stabilire la metodologia per il trattamento della viabilità e della circolazione, descrivere i criteri prioritari per l'attuazione delle misure da mettere in campo.