

OGGETTO: APPROVAZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL TRAFFICO URBANO (PPTU): “BOLOGNA CITTA’ 30”.

LA GIUNTA

Premesso che:

il Documento Unico di Programmazione (DUP) 2023-2025, tra gli obiettivi strategici per il mandato, al par. 5.4 “Rivoluzione ambientale e transizione ecologica” afferma che per migliorare la qualità dell'ambiente e della vita delle città è indubbiamente indispensabile un'azione efficace e lungimirante sulla mobilità, che sappia incrementare la sostenibilità ambientale, ma anche economica e sociale del sistema dei trasporti e la qualità e democrazia degli spazi pubblici della città. Bologna vuole agire in tale direzione proseguendo l'azione avviata negli anni passati e ponendosi come modello di riferimento non solo per il territorio metropolitano ma anche ad una scala regionale, nazionale ed europea;

lo strumento di pianificazione principale è 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. Esso 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;

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; descrivendo così 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;

tra le principali linee di azione individuate da PUMS e il PGTU sono indicate le misure necessarie affinché muoversi a piedi e in bicicletta, oltre che con il trasporto pubblico, diventi il modo più comune e sicuro di spostarsi, sviluppando progetti che facciano il più possibile ricorso alle opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e alle potenzialità di redistribuzione più democratica e messa in sicurezza dello spazio urbano delle strade e piazze della città prioritariamente in favore delle persone e della mobilità attiva di pedoni e ciclisti, e che tengano conto in particolare dei fabbisogni della cosiddetta

utenza debole e garantiscano un miglioramento della sicurezza, dell'ambiente e più in generale della qualità della vita;

Premesso inoltre che:

nel 2020 l'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha approvato la risoluzione n. 74/299 "Migliorare la sicurezza stradale a livello globale". Con questo atto l'ONU ha proclamato il periodo 2021-2030 come secondo Decennio di azione per la sicurezza stradale, con l'obiettivo di ridurre di almeno il 50% i decessi e i feriti da incidenti stradali dal 2021 al 2030. Considerando l'incidentalità stradale un primario problema di salute pubblica, l'ONU ha dato mandato all'Organizzazione Mondiale della Sanità di preparare un "Piano d'azione", quale documento guida per sostenere l'attuazione degli obiettivi approvati, il cui pilastro portante è la gestione adeguata dei limiti di velocità;

nel 2021 il Parlamento europeo, con risoluzione n. 2021/2014(INI), ha approvato il "Quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021/2030 - prossime tappe verso l'obiettivo zero vittime", che recepisce nell'ordinamento dell'Unione europea gli orientamenti di livello internazionale e contiene le raccomandazioni conseguenti agli Stati membri. Nel citato atto strategico si osserva che "l'eccesso di velocità è un fattore chiave degli incidenti stradali mortali e un fattore aggravante nella maggior parte degli incidenti"; si raccomanda di "applicare limiti di velocità sicuri, in linea con l'approccio del 'safe system' per tutti i tipi di strada, quali velocità massime di 30 chilometri all'ora come regola generale nelle zone residenziali e nelle zone con un numero elevato di ciclisti e di pedoni", quali tipicamente sono le strade delle città, in particolare all'interno dei centri abitati; si invita a "dare priorità agli investimenti nel controllo della velocità e in una comunicazione di qualità sulla centralità della velocità e della sua gestione" nonché "ad applicare sanzioni dissuasive della velocità";

la Commissione europea, nel pubblicare i dati sull'incidentalità stradale nel 2021, ha evidenziato che: "Nelle aree urbane, gli utenti della strada vulnerabili (pedoni, ciclisti e utilizzatori di veicoli a motore a due ruote) hanno rappresentato poco meno del 70% del totale delle vittime. Gli incidenti con decessi che si sono verificati su strade urbane hanno visto coinvolti nella stragrande maggioranza dei casi automobili e autocarri, il che sottolinea la necessità di maggiori tutele per gli utenti della strada vulnerabili";

il 20 marzo 2023 la Commissione Europea ha pubblicato il secondo Rapporto sull'implementazione della direttiva sul rumore ambientale, evidenziando che "è necessario uno sforzo molto maggiore per affrontare il rumore del trasporto su strada, che è ancora il principale inquinante acustico. Una serie sostanziale di ulteriori misure adottate a livello locale potrebbero ridurre il numero di persone cronicamente disturbate da rumore dei trasporti. Ciò richiederà una combinazione di misure, comprese significative riduzioni del traffico stradale e della velocità del traffico stradale nelle città". Le raccomandazioni contengono, in particolare, l'indicazione che "i piani d'azione sul rumore includano sistematicamente ... limiti di velocità su strada più bassi, dove sono presenti altri benefici collaterali come la sicurezza stradale";

in coerenza con gli atti di livello internazionale ed europeo fin qui richiamati, il nuovo "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030" (per brevità "PNSS", approvato lo scorso anno dal Governo italiano con delibera CIPESS n. 13/2022 ai sensi della legge n. 144/1999), attribuisce un'importanza centrale alla gestione della velocità per conseguire nel nostro Paese i target di dimezzamento di vittime e feriti gravi sulla strada;

in particolare, il Piano riconosce che: "Se si vogliono limitare le possibili conseguenze degli incidenti, occorre limitare le velocità, tenendo conto dei possibili eventi e dei soggetti potenzialmente coinvolti. Sulla base dei risultati della ricerca, si possono sintetizzare i seguenti principi cardine di questo approccio: dove ci possono essere impatti che coinvolgono veicoli e pedoni, la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h";

anche il "Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024" (approvato con d.m. MIMS 23 agosto 2022, ai sensi della legge 2/2018) ha abbracciato esplicitamente anche la più ampia prospettiva della "Città 30", individuando, tra gli interventi da realizzare per conseguire gli obiettivi di aumento della sicurezza e della quota modale ciclistica, "la generalizzazione del limite massimo di velocità dei 30 km/h (cd. 'Città 30') sulla rete viaria classificata di quartiere, interzonale e locale, per promuovere la pacifica

convivenza tra gli utenti della strada e salvaguardare l'incolumità di quelli più vulnerabili" e il "progressivo ridisegno dello spazio pubblico, in modo da rendere la strada davvero di tutti a partire dagli utenti più fragili, tramite la diffusione di dispositivi di moderazione del traffico e della velocità", al fine di "favorire lo sviluppo di una ciclabilità diffusa e sicura nelle città, garantendo complessivamente una rete stradale a misura di bicicletta";

Considerato che:

il programma di mandato 2021-2026 di questa Amministrazione si pone in linea con gli obiettivi di abbattimento dell'incidentalità e di miglioramento della sicurezza e della vivibilità stradale condivisi sul piano internazionale e sopra richiamati, e che a tal proposito ha fatto proprie 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 in quanto si inserisce pienamente nelle politiche attivate per l'obiettivo "zero morti sulle strade" entro il 2050 assunto da parte dell'Unione Europea;

la realizzazione della Città 30 si iscrive inoltre 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;

Considerato inoltre 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;

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;

Dato atto che:

la Giunta, su proposta del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture ha approvato con P.G. 729102/2022 in data 02/11/2022 le linee di indirizzo per la realizzazione del Piano Particolareggiato del Traffico Urbano (PPTU) "Bologna Città 30", individuando i contenuti di tale Piano il cui scopo è quello di 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;

il Settore Mobilità Sostenibile ed Infrastrutture ha pertanto provveduto ad individuare un professionista di comprovata capacità ed in possesso dei requisiti necessari per l'esecuzione della redazione del Piano Particolareggiato, procedendo con Determina Dirigenziale P.G. 717107/2022 in data 02/11/2022 ad affidare l'incarico alla Società Polinomia S.r.l.;

Visto che:

la società Polinomia, in stretto coordinamento con gli uffici comunali, ha condotto negli scorsi mesi una approfondita analisi tecnica che ha preso in considerazione dati statistici sull'uso, sui flussi e sull'incidentalità della rete stradale, arricchita anche da incontri e confronti con i principali portatori di interesse;

la documentazione prodotta ha rappresentato la base per le successive fasi di lavoro e di approfondimento, da parte del gruppo di lavoro composto dalla società incaricata e dagli UU.TT, per dettagliare in modo definitivo la proposta di perimetrazione e della rete;

in esito a tale percorso, è stato predisposto il Piano Particolareggiato del Traffico Urbano "Città 30", coerente con gli obiettivi dell'Amministrazione, oggetto di approvazione con il presente provvedimento;

è opportuno evidenziare che il Piano contribuisce a dare maggiore coerenza alle politiche e agli interventi già delineati ed in atto da parte dell'Amministrazione ed è pertanto concepito come uno strumento incrementale attuabile attraverso l'implementazione di due linee di azione per la modifica della circolazione: ordinanze per la disciplina della circolazione e progetti per interventi di messa in sicurezza o modifica dello spazio pubblico;

la disciplina della circolazione verrà attuata mediante nuova segnaletica, che verrà realizzata successivamente all'approvazione del presente atto, tenuto conto che gli attuali interventi di disciplina con limiti di velocità inferiori ai 30 km/h rimarranno inalterati (cod.int. 6787 - Cap. R63322-000);;

la modifica dello spazio pubblico verrà realizzata grazie alla sistematizzazione di interventi già programmati e in corso di attuazione, come rappresentato nella tavola degli interventi e descritto nella relativa tabella di accompagnamento come da file denominato "Tavola degli interventi e tabella riassuntiva", allegato riepilogativo in atti alla presente deliberazione, il cui ammontare complessivo è, ad oggi, stimato in circa 24 milioni di euro di interventi in corso di progettazione e/o attuazione;

Dato inoltre atto che:

l'installazione della necessaria segnaletica stradale interessa tutto il territorio comunale e necessita quindi un congruo arco di tempo per la sua completa attuazione, stimato in circa tre mesi;

è necessario organizzare campagne di comunicazione affinché la cittadinanza sia capillarmente informata della nuova disciplina ed è indispensabile sensibilizzare gli utenti della strada a modificare gradualmente le proprie abitudini adeguando la propria guida ai nuovi limiti, anche attraverso iniziative sul territorio da parte della Polizia Locale;

si ritiene necessario e sufficiente assicurare un periodo di 6 mesi per tali attività di comunicazione e sensibilizzazione garantendo un graduale accompagnamento alla nuova regolamentazione, e dando effettività del provvedimento con adozione e vigenza delle relative ordinanze a partire dal 01.01.2024;

Dato atto che il presente provvedimento approva documenti di pianificazione settoriale di secondo livello restando quindi la loro attuazione subordinata alla redazione ed approvazione del terzo livello, di carattere esecutivo (progetti esecutivi e ordinanze stradali), come previsto dalla citata Direttiva Ministeriale 1995 per la redazione dei Piani Urbani del Traffico (PUT), limitatamente agli stanziamenti di bilancio tempo per tempo vigente;

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 ;

Ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 Agosto 2000, n. 267 si richiede e prende atto del parere favorevole in ordine alla regolarità contabile espresso dal Responsabile dei servizi finanziari;

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

A voti unanimi e palesi

DELIBERA

1. DI APPROVARE il Piano Particolareggiato del Traffico Urbano (PPTU) “Bologna Città 30” allegato al presente atto come parte integrante e sostanziale, composto dai seguenti elaborati:

Relazione generale - prima parte “Bo30 Vol I vers 2_0”

Relazione generale - seconda parte “Bo 30 Vol II vers 2_0”

Stima impatto sul benessere sociale “Bo 30 Vol I All A vers 2_0

Tavola “Strategia Generale” , Tavola “Stato Attuale” , Tavola “Attuazione Città 30” (Allegato 1 Tavole)

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 laddove necessario, limitatamente agli stanziamenti di bilancio tempo per tempo vigente;

3. DI DARE MANDATO ai settori competenti di avviare le azioni di comunicazione e sensibilizzazione sul territorio limitatamente agli stanziamenti di bilancio tempo per tempo vigente;

4. DI DARE MANDATO al Settore Mobilità Sostenibile di procedere con l’installazione della segnaletica orizzontale e verticale, con previsione di completamento degli interventi entro il prossimo mese di settembre e di adottare le relative ordinanze stradali con vigenza a partire dal 01 gennaio 2024 limitatamente agli stanziamenti di bilancio tempo per tempo vigente;

DELIBERA

DI DICHIARARE il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D. Lgs. 18 Agosto 2000, n.267, al fine di consentire il celere avvio delle procedure di attuazione del Piano;

Il Sindaco
Matteo Lepore

La Vice Segretario Generale Vicario
Lara Bonfiglioli

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