

 <p>Atto di Consiglio di Quartiere</p>	<h2>Quartiere Navile</h2>	<p>P.G. N.: 51871/2019 N. O.d.G.: 7/2019 Data Seduta : 07/03/2019 <input type="checkbox"/> Dati Sensibili Favorevole</p>
<p>Oggetto: ESPRESSIONE DI PARERE IN MERITO AL NUOVO PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) DEL COMUNE DI BOLOGNA . ADOZIONE.</p>		
<p>- Espressione di parere -</p>		

Informazioni Iter

Il Consiglio del Quartiere Navile
riunito nella seduta del 7 marzo 2019

Vista la richiesta pervenuta dalla Segreteria Generale in data 10 gennaio 2019, ai sensi degli artt. 10 - 11 del Regolamento sul Decentramento, in ordine al parere dei Consigli di Quartiere in relazione alla Delibera di Giunta P.G. n. 502446/2018 con la quale è stato adottato il nuovo PGTU e suoi allegati ;

Tenuto conto che l'elaborazione del nuovo PGTU è avvenuta contemporaneamente alla redazione del PUMS metropolitano, 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;

EVIDENZIANDO IN PREMESSA 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: "*Ai Comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico.*"

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 .

L'adozione del nuovo PGTU da parte della Giunta Comunale è avvenuta in concomitanza con l'adozione del PUMS da parte del Sindaco Metropolitano, a cui è seguita 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 è avvenuta altresì la consultazione formale dei Quartieri cittadini che si conclude entro il giorno 11 marzo 2019.

SI SPECIFICA CHE

E' obiettivo del PGTU garantire un miglioramento del confronto con i cittadini, e in particolare attraverso il rapporto con le associazioni e le consulte, nella formulazione dei piani di settore e dei progetti e nella successiva fase attuativa, al fine di individuare soluzioni che nascano dalla conoscenza dei reciproci obiettivi e fabbisogni, anche attraverso percorsi continui di coinvolgimento e di informazione che vadano oltre gli obblighi normativi.

In tale ottica è significativo l'impegno a rafforzare il rapporto tra Quartieri e Comune, anche alla luce del recente accorpamento con la ridefinizione dei confini che ha portato da nove a sei il numero dei municipi, in quanto essi offrono uno specifico presidio territoriale ed una maggiore informazione e consapevolezza delle problematiche a livello puntuale. Ciò può consentire di rendere più efficaci le soluzioni progettuali di cui sopra grazie ad una maggiore conoscenza dei bisogni e delle esigenze del territorio.

In collaborazione con la Fondazione per l'Innovazione Urbana, è stato avviato nella primavera ed estate 2018 un percorso di informazione e ascolto della cittadinanza in ogni quartiere, al fine di costruire scenari di progetto (temi e bisogni prioritari a livello di quartiere), contribuendo alla stesura del PGTU, nel quadro degli obiettivi strategici del PUMS.

Le indicazioni e le sollecitazioni pervenute durante i laboratori hanno rappresentato un importante contributo per la formulazione del nuovo PGTU e ne rappresentano 6 specifici documenti allegati al PGTU stesso.

Il Comune di Bologna si è impegnato nella successiva fase attuativa a recepire queste sollecitazioni rispondendo alle esigenze di mobilità delle diverse tipologie di utenti (pedonale, ciclabile, trasporto pubblico, trasporto privato, etc.) mediante i consueti strumenti progettuali e, per i temi che necessitano di un ulteriore livello di approfondimento, ad implementare ulteriori percorsi di confronto con i cittadini per arrivare a progettare soluzioni condivise ed efficaci.

FORMULA LE SEGUENTI OSSERVAZIONI

MOBILITA' PEDONALE CAP. 4.1

Si valutino proposte di piccole pedonalizzazioni, anche non continuative durante la settimana, in punti del Quartiere Navile all'interno di progetti condivisi, allo scopo di implementare la possibilità di fruizione dello spazio pubblico, favorendo in particolare progetti collegati con la riqualificazione urbanistica e commerciale.

Occorre sempre più attenzione alla sicurezza degli attraversamenti pedonali, valutando in maniera più condivisa gli interventi necessari .

Separare ciclisti, pedoni, auto, accompagnati da misure per ridurre la velocità degli autoveicoli e per evitare che le aree di parcheggio la condizionino negativamente. Si propone di **estendere le zone 30 con dissuasione della velocità** (in particolare nelle zone di Corticella Vecchia - Villaggio Rurale compreso -, Pescarola e Noce dove le condizioni sono già mature e occorre iniziare a progettare una zona testa in zona Bolognina ovest)

Per rendere sicure le aree intorno alle scuole e ai luoghi di cultura bisognerebbe istituire delle zone con chiusura delle strade intorno alle scuole; sistematizzazione dei progetti Pedibus e bicibus per la sicurezza dei bambini (nelle aree adiacenti alle scuole; occorre partire subito con una sperimentazione attorno alle **scuole Acri** che favorisca maggiore sicurezza e il raggiungimento a piedi della scuola; individuare politiche complessive su questo tema per le quali occorre prevedere adeguate risorse.

Si condivide il passaggio dal concetto di **“zone 30”** a quello di **“Città 30”**, con velocità massima a 30 km/h nella rete urbana (esclusi gli assi primari di circolazione).

MOBILITA' CICLISTICA CAP . 4.2

Emerge in generale un problema di collegamenti tra le piste ciclabili del Quartiere e quelle al di fuori di esso, sia verso il centro ma anche verso i comuni limitrofi.

Come per il trasporto pubblico viene indicata, come asse critico di collegamento anche per le ciclabili quello est- ovest, mentre in alcune zone emerge una vera e propria assenza di piste. Emerge inoltre un problema di manutenzione, ma anche di sicurezza, sia per una scarsa segnaletica e visibilità delle piste ciclabili, ma anche in virtù dell'urbanistica del Quartiere, caratterizzato da strade grandi con elevati flussi traffico/velocità.

Occorre preservare e rafforzare la **permeabilità ciclabile, e pedonale, della stazione Alta Velocità** come raccordo virtuoso fra Bolognina e centro storico per la mobilità dolce.

RETE URBANA TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO CAP . 4.3

Il Quartiere Navile ha posto in questi anni con forza il tema del miglioramento della qualità dell'aria ed il consolidamento di nuovi stili di vita mediante: il Piano sosta, il sostegno ai piani di filoviarizzazione, la riconversione della centrale di Corticella, lo sviluppo di percorsi ciclopedonali e zone 30.

Occorre proseguire su una organizzazione del trasporto pubblico che possa servire in maniera efficace i principali poli attrattori del Quartiere Navile .

Occorre pensare ad un **collegamento dei poli della conoscenza** del Quartiere Navile, utilizzando la linea di cintura dall'ex mercato Ortofrutticolo fino al Quartiere San Donato intercettando i poli della conoscenza del quartiere (CNR, Aldini, Tecnopolo, ecc.).

Manca un bus che possa servire dalla zona Dozza, passando per Corticella, Bolognina, Lame e poi via Emilia intercettando tutti punti di interesse civico (centri

civici, Casa della Salute, Istituti Superiori, ecc.), transitando per l'area del Lazzaretto e arrivando all'Ospedale Maggiore.

Forte è la richiesta di avere più servizio negli orari serali e notturne .

Rispetto alla futura **chiusura di via Zanardi** occorre elaborare una proposta che mantenga il **servizio in tutti in punti serviti dalle linee attuali, garantendo un adeguato collegamento con il centro città e i servizi sociali del Quartiere** (centro civico - Casa della Salute - centro città) cercando anche di affrontare le carenze attuali: bus al Lazzaretto e collegamento dalla zona Noce verso l'Istituto Salvo d'Acquisto. Occorre prestare attenzione alla zona "Oca" e alla via De Gama in prossimità della futura stazione Sfm Zanardi che con la chiusura di via Zanardi necessita di una riorganizzazione delle linee per poter servire i cittadini che adesso utilizzano in maniera importante le fermate attuali .

Chiediamo che prima della chiusura definitiva di via Zanardi si predisponga il sottopasso ciclopedonale fra via De Gama e via Zanardi .

Per l'assetto generale della zona Lame occorre accelerare con i tempi di progettazione e finanziamento dell'asse dell'89 che dovrà collegare la via Terracini alla via Marco Polo mediante un sottopasso .

Relativamente al TRAM , linea Rossa 1:

In previsione della progettazione e del finanziamento per la linea 1 del Tram che è previsto attraversi via Matteotti, Ferrarese e Creti, è necessaria la formale **costituzione di un gruppo di lavoro interdisciplinare, che coinvolga anche il Quartiere**, che veda la presenza di tutte le competenze per trattare le tematiche di cui sopra, che sia in grado di analizzare in maniera puntuale e capillare ogni singola questione e/o criticità e/o opportunità del territorio, sia in chiave di prossimità, sia per consentire una relazione punto a punto e corpo a corpo con i residenti e con tutti gli operatori di attività commerciali, produttive e culturali. Occorre assicurarsi che il progetto non riduca la sosta disponibile e che, come richiesto, si semaforizzi l'incrocio Algardi/Matteotti/Serra.

Per i progetti di filoviarizzazione :

Si proceda con l'avvio della elettrificazione della linea 25 e si lavori per mantenere le risorse per la linea 27 anche se si opta per la sua trasformazione in tram .

In merito all'avvio del **People Mover** confermiamo le seguenti richieste:

- all'Amministrazione Comunale di continuare a monitorare costantemente i test in corso e di ampliare il numero dei recettori e dei luoghi sui quali fare i rilevamenti ;
- di aggiornare il Quartiere Navile sull'andamento del piano di monitoraggio;
- di poter avere le adeguate garanzie sulla ulteriore realizzazione di ulteriori mitigazioni acustiche che si rendessero necessarie;
- un approfondimento in Commissione dedicata, sulle modalità di sosta nei pressi della fermata Lazzaretto e i collegamenti ciclo-pedonali dalle locali facoltà universitarie, dall'Istituto Rosa Luxemburg e da tutta la zona Lame, Pescarola in

particolare.

Rispetto al costo del biglietto nella tratta Lazzaretto/Stazione si chiede un approfondimento su come poter far valere gli abbonamenti al TPL .

SOSTA E PARCHEGGI CAP . 4.6

Occorre affinare al meglio il Piano Sosta in Quartiere che ha ottenuto l'importante risultato di ridurre la sosta di auto provenienti dalla zona nord dell'area metropolitana di Bologna.

Va studiata la possibilità di prevedere politiche specifiche di sosta in zona Lama sud , a cominciare dall'esperimento positivo di via Fantin .

Vanno studiate alcune agevolazioni tariffarie per chi è obbligato all'utilizzo dell'auto nell'esercitare azioni di cura e di assistenza di familiari o persone in difficoltà in genere.

Occorre rimuovere il disco orario in zona ippodromo, anche per i residenti, situazione non più necessaria per gli afflussi molto minori di persone verso l'Ippodromo dell'Arcoveggio.

INTERVENTI COLLEGATI AL PROGETTO PASSANTE DI BOLOGNA

Si ribadisce l'importanza dell'intervento relativo all'Intermedia di Pianura. In merito a ciò è prioritario dare attuazione quanto prima alla costruzione del ponte sul fiume Reno per collegare la zona di Calderara di Reno con quella del Trebbo di Reno .

Occorre:

- completare e realizzare barriere fonoassorbenti sul tracciato tangenziale/autostrada lungo tutto il percorso, senza soluzione di continuità, da via Stalingrado al Lazzaretto.
- realizzare un nuovo ponte veicolare e ciclo-pedonale sul fiume Reno, come imprescindibile integrazione al progetto del Passante, a sud della TAV, per il collegamento tra la rotonda di via Trionvirato e via del Chi all'incrocio con via Agucchi, per alleggerire il traffico sulla tangenziale creando un bypass funzionale al traffico cittadino, opera già prevista dal Piano Strutturale Comunale e richiesta anche dai cittadini nel corso degli incontri pubblici .
- realizzare una nuova uscita della tangenziale in prossimità del Lazzaretto, come prevista dal Piano Strutturale Comunale (PSC) vigente, con la doppia unzione di scaricare la tangenziale in quella zona e di sgravare il quadrante Lama del Quartiere Navile (in particolare Via Marco Polo, De Gama, Terracini e Nuova Roveretolo) ed il quadrante Santa Viola del Quartiere Borgo Panigale -Reno dal flusso di traffico da e per la zona Prati di Caprara.
- una serie di nuove rotonde sulle uscite di tangenziale Marco Polo, Via dei Terraioli, e via di Corticella/Giuriolo (in mancanza di questo intervento chiediamo l'istituzione di un semaforo)

- realizzare marciapiedi in via Colombo dalla rotonda Centro Navile fino a via dei Terraioli con ciclabile affiancata e l'installazione di una autovelox.
- l'allargamento del sottopasso ferroviario di via Colombo all'incrocio con via del Sostegno nella carreggiata in direzione nord.
- realizzare connessioni ciclo-pedonali in coerenza con il Biciplan del Comune di Bologna.
- con riferimento all'Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 Bologna-Padova nel tratto Arcoveggio-Ferrara sud, che si preveda una uscita della Tangenziale all'altezza di via Aposazza, con apposite complanari, per alleggerire l'uscita 6 diminuendo l'impatto sulla zona Croce Coperta e Arcoveggio, dovuto ai veicoli che vanno in direzione nord; si realizzi la rotonda Lipparini/Stendhal.

INTERVENTI DI DETTAGLIO RICHIESTI :

- verificare, in previsione del nuovo accesso al Kiss & Ride della stazione ad Alta Velocità e del completamento del primo tratto dell'asse Nord-Sud, una riorganizzazione dei sensi di marcia delle vie perpendicolari alla via Carracci
- studiare come risolvere i problemi inerenti l'uscita sulla via dell'Arcoveggio dal segue numerazione 54-54/7 dovuti all'alta velocità, mancanza di attraversamento pedonale, minuscole dimensioni del marciapiede sull'asse principale della via, interruzione della ciclabile;
- inserimento degli interventi d Via della Volta , illuminazione e senso unico
- inversione senso di marcia delle vie Zanichelli e Pesci
- mitigazione velocità, in attesa di una zona 30, in via delle Fonti
- creazione sensi unici in via Zanardi alla Noce nella zona del Caseggiato Acer verso il Giardino Zecchi
- si chiede di studiare la possibile inversione del senso di marcia di via Passerotti da Corticella a Saliceto
- pedonalizzazione reale all'interno del Mercato Albani
- istituire un divieto di sosta in via Martiri di Monte Sole in prossimità dell'incrocio con via Arcoveggio
- occorre mettere ordine alla sosta in via Marziale
- realizzare passaggio pedonale in via Molino di Pescarola dando continuità pedonale dalla zona del Centro Sportivo verso le scuole

segnalazioni già puntualmente effettuate e che saranno oggetto di ulteriori solleciti.

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

alla proposta di nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) adottata dalla Giunta con Delibera P.G. P.G. 502446/2018.

Il Presidente pone in votazione l'O.d.G. n. 7.

Esito della votazione:

Presenti n. 14

Favorevoli n. 8 (Centro Sinistra per Navile)

Contrari n. 2 (Insieme Bologna Città Metropolitana, Centro Destra per Navile)

Astenuti n. 4 (Movimento 5 Stelle, Coalizione Civica per Bologna)

Il Presidente dichiara approvato l'atto O.d.G. n. 7 a maggioranza.

Documenti allegati (parte integrante):

Documenti in atti :