



COMUNE DI BOLOGNA

ASSESSORATO ALLA MOBILITA' ED AI LAVORI PUBBLICI

**IL NUOVO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
Linee di indirizzo**

Testo approvato dalla Giunta Municipale il 19 aprile 2005

PGTU: linee di indirizzo.

L'avvio dell'elaborazione del nuovo PGTU avviene in un momento particolarmente significativo: contemporaneamente, infatti, si stanno impostando altri importanti strumenti di pianificazione di scala comunale e provinciale, come il piano strutturale comunale (PSC), il piano della mobilità provinciale, il piano di gestione della qualità dell'aria. Siamo quindi nella condizione più favorevole per intrecciare fra loro questi diversi processi, costruendo un quadro coerente di programmazione del territorio, della mobilità, dell'ambiente.

Ciò comporta innanzi tutto un'interazione forte con la Provincia e i Comuni contermini al fine di definire un quadro analitico condiviso dei fenomeni di mobilità e degli obiettivi di fondo.

In relazione alle forte criticità rappresentata dai veicoli commerciali nella ZTL si procederà ad implementare misure volte a razionalizzare/ottimizzare il sistema di distribuzione, anche con ulteriori differenziazioni delle modalità di accesso in funzione del livello di emissioni inquinanti, anticipatamente rispetto al nuovo PGTU.

Il processo di formazione del nuovo PGTU è strutturato in modo da favorire la più larga partecipazione delle organizzazioni della società civile e dei cittadini: infatti, non soltanto vengono previste le classiche fasi di consultazione, nelle quali i quartieri giocheranno un ruolo fondamentale, ma tutta la fase di elaborazione delle proposte si svilupperà in dialogo continuo con tutti i portatori di interessi generali (associazioni, comitati, forze economiche e sociali) sul modello di Agenda 21.

Naturalmente a valle dell'approvazione del PGTU dovranno essere definiti i piani particolareggiati di quartiere.

L'elaborazione del nuovo PGTU interviene in una fase nella quale si apriranno molti grandi cantieri che sono destinati a produrre significative perturbazioni della mobilità cittadina: è quindi estremamente importante che le misure contenute nel piano ci mettano in condizione di evitare una paralisi del traffico altrimenti facilmente prevedibile.

Il quadro infrastrutturale.

Le scelte fondamentali sono state chiaramente definite nel piano territoriale provinciale (PTCP) e nel programma di mandato del Comune di Bologna.

La rete fondante del sistema di mobilità bolognese è costituito dal servizio ferroviario metropolitano (SFM), cui si connettono i sistemi di trasporto rapido urbani, formati dalla linea 1 di metrotramvia (sulla direttrice fiero – centro – Borgo Panigale) e dalla filovia a guida vincolata CIVIS (sulla

direttrice centro – San Lazzaro)), a cui si aggiungono le direttrici già elettrificate (filovie 13, 14, 32/33).

Su questa rete fondamentale deve ristrutturarsi il servizio di trasporto pubblico su gomma con gli obiettivi di migliorare regolarità e frequenza e di ridurre ulteriormente le emissioni.

Le due grandi porte di accesso della città e della regione, costituite dalla stazione centrale e dall'aeroporto devono essere adeguate ai compiti loro assegnati e messe in rete attraverso un collegamento rapido commisurato alla domanda potenziale. In particolare per quanto riguarda la stazione è necessario superare l'ottica del semplice restyling per trasformarla in una struttura funzionale all'accoglienza di 150.000 passeggeri/giorno e contemporaneamente in grado di essere elemento di ricucitura del territorio urbano e di primaria integrazione della mobilità collettiva.

Una grande attenzione deve essere dedicata allo sviluppo dell'interporto e del centro agroalimentare come tasselli fondamentali di un assetto logistico avanzato.

Per quanto concerne la rete stradale, ferma restando la scelta del passante autostradale nord con il conseguente recupero alle funzioni di distribuzione urbana dell'intera infrastruttura autostrada/tangenziale, si confermano le priorità del nuovo casello della Fiera, del completamento dello svincolo dell'aeroporto, del completamento dell'asse dell'89, la soluzione del "nodo" di Rastignano e il completamento dell'intermedia di pianura e della Lungo Savena, le definizioni della lungo Reno

Completano il quadro infrastrutturale i parcheggi d'interscambio, connessi con la rete stradale e con il servizio di tpl, già oggetto di attenzione nel *Piano straordinario per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile*.

Le linee guida del PGTU

Il nuovo PGTU è destinato ad intervenire in una situazione in cui i grandi investimenti necessari per realizzare il quadro infrastrutturale di cui sopra non avranno ancora prodotto effetti positivi, ma soltanto cantieri, che inevitabilmente produrranno aggravio delle condizioni circolatorie in tutta la città.

Ciò premesso appare necessario delineare di seguito alcuni principi ispiratori del piano.

- Obiettivo fondamentale del piano è quello di garantire il diritto all'accessibilità sostenibile di tutte le parti della città: questo significa che alcune destinazioni saranno accessibili solo con determinati mezzi, compatibili con le caratteristiche dei luoghi e con le complessive esigenze di tutela della salute, della qualità dell'aria e del patrimonio storico.
- Punto centrale nella definizione degli interventi sarà la sicurezza stradale perseguita sia attraverso strategie generali sia con interventi locali.

- Il piano dovrà, per quanto possibile, basarsi su provvedimenti la cui applicazione sia autoregolata, riducendo al minimo la dipendenza dal controllo umano.
- Lo spazio pubblico, sopra tutto nelle zone di più densa urbanizzazione, rappresenta una risorsa scarsa e preziosa il cui utilizzo non può che essere subordinato all'interesse collettivo: l'uso privato degli spazi pubblici deve, di norma, essere oggetto di pagamento.
- Fra gli strumenti a disposizione del PGTU sembra opportuno introdurre la possibilità della tariffazione alla circolazione dei veicoli in ambiti sensibili (road-pricing).
- Le principali arterie cittadine presentano sezioni stradali tali da rendere impossibile la compresenza di tutte le funzioni classicamente attribuite alle strade (trasporto pubblico, traffico automobilistico, motociclistico, ciclabile, pedonale, sosta, etc.) se non al prezzo di una congestione intollerabile: si tratta quindi di fare delle scelte.
- La restante rete locale dovrà essere oggetto di interventi di riqualificazione legati non alla singola strada ma al complesso della sottorete stradale che costituisce l'isola ambientale, cioè all'ambito territoriale circoscritto dalla rete viaria principale, avendo così la possibilità di attuare efficaci politiche di moderazione del traffico e di permeabilità ciclabile.
- L'uso di mezzi ad elevato tasso di inquinamento deve essere limitato, in particolare nelle zone più sensibili, e va incoraggiato il ricambio e la conversione verso motorizzazioni meno inquinanti anche con incentivazioni economiche.
- L'applicazione massiccia di tecnologie innovative è indispensabile per garantire interventi sulla mobilità in quanto oltre a rendere più efficienti i sistemi ne consentono una migliore accessibilità dei cittadini. All'interno del PGTU dovranno essere perseguiti ulteriori fasi di progettazione ed implementazione della telematica applicata alla sosta, al TPL, ai semafori, all'informazione e al controllo.

Il trasporto pubblico

L'evoluzione della motoristica e dei sistemi di abbattimento delle polveri nei mezzi più vecchi, unitamente alle politiche di limitazione della circolazione privata nelle zone sensibili, ha progressivamente ridotto la quantità degli inquinanti migliorando nel complesso la qualità dell'aria,. Tuttavia la situazione, anche per la diminuzione dei valori ammessi dalla Unione europea, è tale che, se non intervengono modifiche radicali nei comportamenti, non vi saranno alternative al blocco della circolazione veicolare per più giorni alla settimana: una prospettiva che la città non può assolutamente permettersi. Si può esprimere questa condizione con un paradosso: se vogliamo avere la possibilità di continuare ad utilizzare l'autovettura dobbiamo utilizzarla di meno e in modo più intelligente.

Questo significa che occorre fare di tutto per dare al servizio di trasporto pubblico un'efficienza che oggi è resa impossibile non tanto da una carenza di mezzi quanto dal fatto che questi mezzi si devono muovere in condizioni circolatorie sfavorevoli in mezzo ad un traffico promiscuo.

Coerentemente con i principi sopra enunciati si ritiene necessario costruire su tutte le principali radiali percorsi protetti e riservati per i mezzi del trasporto pubblico, puntando sulla regolarità e la frequenza del servizio per assicurare un'agevole accessibilità a tutto il territorio cittadino.

Date le dimensioni delle strade ciò può essere ottenuto soltanto attraverso operazioni complesse e di grande impegno, che non si limitino soltanto a tracciare delle strisce gialle sulla carreggiata. In particolare occorre prevedere:

- la soppressione di un numero assai ragguardevole di posti auto per la sosta al fine di recuperare lo spazio necessario alle corsie riservate e alle piste ciclabili;
- l'individuazione di spazi e strutture di parcheggio che compensino, per quanto possibile, la sosta su strada eliminata, utilizzando a questo fine anche contenitori esistenti, creando le condizioni che rendano economicamente sostenibile l'investimento;
- la realizzazione di isole ecologiche che, ove possibile, eliminino la presenza su strada dei contenitori per i rifiuti urbani;
- l'estensione sistematica del telecontrollo RITA a presidio delle corsie riservate;
- l'estensione delle priorità semaforica legata al telecontrollo della flotta tpl;
- la filoviarizzazione delle direttrici principali: l'aumento della rete filoviaria renderà ancor più determinante la tutela contro la sosta selvaggia, la cantieristica, gli eventi che interessano la sede stradale.
- Oltre a ciò sarà opportuno valutare anche una nuova gerarchia dei tempi di accesso al servizio di TPL e di accesso alla città: nello specifico si fa riferimento alle scuole ed in particolare poi alle scuole superiori per le quali gli orari di inizio e fine delle lezioni si sovrappongono spesso ai picchi di domanda degli spostamenti casa-lavoro. Tale situazione potrà trovare una ulteriore enfaticizzazione dai provvedimenti attivati per il centro storico dove hanno sede molti importanti istituti cittadini.

Sulla base di una tale riorganizzazione dell'infrastruttura sarà possibile ripensare all'organizzazione del servizio, che consenta alla rete di tpl di raggiungere una maggiore attrattività, tenendo conto della complessità degli spostamenti quotidiani dei cittadini e dei grandi attrattori di traffico urbano (ospedali, scuole, grandi centri commerciali). Ad integrazione della rete base, a servizio delle direttrici tradizionali e del centro storico, l'organizzazione del servizio potrà basarsi, tra l'altro, sulle seguenti linee di indirizzo:

- individuazione di collegamenti verso i principali poli attrattori periferici ed i nuovi insediamenti urbanistici, anche con interscambi esterni al centro storico;
- sistemi integrativi, anche a chiamata, che possano rendere più capillare l'offerta e fruibile la città anche negli orari serali e notturni.
- integrazione con altri sistemi di mobilità (car sharing, taxi, ncc).

Va poi proseguita l'azione di rinnovo del parco dei mezzi adibiti al tpl sotto il profilo ambientale e vanno infine considerati gli aspetti infrastrutturali per migliorare l'accessibilità ai mezzi di tpl (sistemazione dei marciapiedi di fermata, creazione di percorsi protetti e accessibili per favorire l'interscambio fra linee e quindi una maggior connessione della rete, ecc.).

Politica della sosta

La politica della sosta deve essere orientata all'obiettivo di ridurre per quanto possibile l'occupazione delle sedi stradali. A tal fine occorre attivare la realizzazione di parcheggi che, lungo le direttrici del trasporto pubblico assicurino adeguato sostegno all'interscambio e alla sosta dei residenti.

Per altro non si può non prendere atto che nel centro storico si sono rivelate pressoché inesistenti le possibilità di realizzare parcheggi pertinenziali: l'attivazione di SIRIO ha permesso un sostanziale riequilibrio fra i posti auto su strada e la popolazione residente all'interno della ZTL, tuttavia questo non appare sufficiente alla luce dell'attuale dotazione di auto per famiglia e della pressione determinata dalla domanda di sosta di coloro che dopo le ore 20 si recano nel centro storico per fruire dei servizi culturali e conviviali che ivi hanno sede. Di qui una prima proposta di estendere sino alle ore 24 la sosta a pagamento nella ZTL a partire dai settori in cui la domanda e l'offerta risultano più equilibrate anche in relazione alla presenza di importanti aree di sosta/parcheggi.

La copertura territoriale del piano sosta dovrà, inoltre, attestarsi sulla corona dei parcheggi di interscambio, da completarsi nella zona Est, che verranno così meglio utilizzati; in relazione alle criticità emerse nell'attuazione delle zone di frangia queste potranno essere trasformate in zone a pagamento della sosta utilizzando come delimitazione della stesse evidenti discontinuità territoriali (linee ferroviarie, assi viari importanti, ...).

Per quanto riguarda i fenomeni di inciviltà della sosta in doppia fila e in condizioni di intralcio alla circolazione la parola d'ordine dovrà essere tolleranza zero.

I sistemi integrativi di mobilità

Car sharing: il punto che si vuole aggredire è quello della moltiplicazione delle auto per famiglia: per lo più la seconda o terza auto resta largamente inutilizzata e impegna per molte ore al giorno il

suolo pubblico, che rappresenta una risorsa scarsa e preziosa. Il servizio di car sharing gestito da ATC ha al momento il suo tallone d'Achille nella scarsa disponibilità di mezzi e nella scomodità dei punti di presa in carico e di restituzione. Si potrebbero individuare due aree pilota di limitate dimensioni, una in centro e una in periferia, per sperimentarvi un complesso di provvedimenti che, accompagnati da un'offerta molto consistente e spazialmente distribuita (anche in connessione con la rete tpl) di mezzi car sharing, permetta alle famiglie di verificare la possibilità di rinunciare alla seconda auto in proprietà.

Occorre inoltre favorire l'integrazione fra flotte aziendali e car sharing.

Sulla mobilità ciclabile si rinvia al contenuto del piano straordinario per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile già approvato come variante al PGTU vigente.

Per la mobilità pedonale occorre incrementare le aree pedonali e le aree a traffico calmierato, recuperando nuove centralità di spazi pubblici di relazione anche in periferia.

Negli interventi stradali e in generale sugli spazi pubblici diventa ancor più necessario, anche in considerazione della sempre maggiore incidenza della popolazione anziana e con ridotta capacità motoria, dedicare attenzione progettuale e risorse al superamento delle barriere architettoniche.

Più in generale il punto di vista dell'utenza debole deve orientare tutte le azioni: ad esempio, si deve mettere a punto un modo di progettare e realizzare le rotatorie che non consideri, come sinora è per lo più avvenuto, soltanto le esigenze veicolari, ma anche e prioritariamente quelle dei ciclisti e dei pedoni.

SIRIO

L'attivazione del sistema consente oggi di modulare il controllo degli accessi in modo efficace e flessibile: ciò consente, ancor prima della sua evoluzione (in corso) verso una tecnologia trasponder, di fare alcune operazioni di qualche rilievo. Anzi tutto si può dare risposta a quei cittadini che, pur non potendo essere autorizzati ad accedere al centro storico, possono avere l'esigenza sporadica di accedervi con l'autovettura: il sistema può consentire l'accesso a pagamento non più di tre/quattro volte al mese. Inoltre la completa attivazione di tutti i varchi, unitamente al riesame dei provvedimenti di circolazione che interessano alcuni accessi oggi privi di installazione, rende possibile l'estensione dei provvedimenti di pedonalizzazione del week end a tutta la ZTL, superando l'attuale presidio dei varchi da parte della Polizia municipale. Infine si propone di completare il sistema con il posizionamento di ulteriori telecamere impedendo gli attraversamenti della ZTL e perfezionando la copertura degli accessi e delle uscite dalla ZTL per dividere il centro in quadranti ai quali riferire le autorizzazioni dei residenti.

Il rinnovamento delle flotte e le politiche di mobility management

Negli accordi di mobility management che verranno stipulati con le imprese (pubbliche o private) una particolare attenzione sarà dedicata alla sostituzione dei mezzi che compongono le flotte aziendali con mezzi a ridotto impatto ambientale. Nella stessa linea occorre muoversi nei confronti dei soggetti professionali dell'autotrasporto merci e persone.

La conversione dei veicoli privati sarà incentivata sia con le risorse finanziarie reperibili attraverso i programmi del Ministero dell'Ambiente, sia con il divieto di utilizzare i mezzi più vetusti e inquinanti negli ambiti particolarmente sensibili.

Particolare attenzione verrà prestata al mobility management dei/delle principali poli/aree generatori-attrattori di traffico integrando/superando l'ambito operativo della singola azienda.

Sempre nell'ambito delle politiche di mobility management dovranno essere ulteriormente sviluppate e promosse, ad integrazione di quanto sopra o in via principale, progetti che favoriscano anche da un punto di vista tariffario l'utilizzo del mezzo pubblico attraverso la proposizione di accordi commerciali tra Comune, gestore del TPL ed imprese, che prevedano l'acquisto a prezzi speciali di abbonamenti annuali validi per l'intera rete .

Una modalità in grande espansione: motocicli e ciclomotori

Negli ultimi anni la limitata riduzione del traffico automobilistico in città è stata ampiamente compensata dalla vera e propria esplosione del traffico motociclistico: il fenomeno va indagato con apposite ricerche, ma sin d'ora si può dire che richiede una risposta organica. Esso pone, infatti, una molteplicità di problemi, che riguardano la necessità di spazi per una sosta ordinata, la compatibilità con gli altri utilizzatori della strada, l'educazione alla sicurezza propria ed altrui, etc.

L'uso del motoveicolo può essere considerato un fatto positivo rispetto all'autoveicolo privato, in considerazione del suo minore ingombro (sia in movimento che da fermo), soltanto a condizione che rispetti interamente la disciplina della circolazione e della sosta e che le emissioni si mantengano rigorosamente all'interno dei limiti fissati dalla normativa comunitaria. Ciò comporta che il processo di sostituzione dei vecchi mezzi (in particolare a due tempi) deve essere incoraggiato anche ponendo limiti seri al loro utilizzo e, sopra tutto, facendoli rispettare. In particolare si tratta di verificare la possibilità di utilizzare SIRIO per controllare l'accesso al centro storico dei soli mezzi che rispondano alle norme euro 1 ed euro 2 (anche eventualmente mediante la tariffazione degli accessi).

Nell'esame della regolamentazione della circolazione e della sosta, deve essere inoltre considerata una categoria "emergente" di motoveicoli di maggiori dimensioni (es. quadricicli), il cui impatto

sulla circolazione e soprattutto sulla sosta e sulle zone a traffico limitato è ben diverso da quello dei ciclomotori e motocicli "tradizionali".

Tecnologie innovative applicate alla mobilità

E' difficile oggi immaginare interventi sostanziali sulla mobilità urbana senza lo sfruttamento delle nuove tecnologie disponibili che da una lato garantiscono economicità ed automazione (es. SIRIO, RITA) e dall'altro sono accessibili ad una parte sempre più alta della popolazione (es. PC, cellulare).

Pertanto risulta importante cogliere le opportunità che il mondo dell'innovazione ci offre per migliorare il rapporto coi cittadini: è auspicabile vedere nel cellulare, alla portata di tutti, lo strumento privilegiato per ricevere informazioni in tempo reale e per poter effettuare pagamenti di bus, sosta ed eventualmente road-pricing; è necessario garantire l'integrazione tariffaria dei diversi servizi di trasporto pubblico locale su gomma e ferro fornendo al cittadino una tessera multiservizio, quale chiave d'accesso a tutta la mobilità (bus, sosta, car sharing, treno, taxi, road-pricing); è inoltre necessario ampliare lo spettro delle modalità di pagamento aprendosi a quelle nuove che vanno affermandosi sul mercato come internet e carta di credito; nell'ottica di migliorare l'interazione del cittadino e quindi per migliorare l'accessibilità ai servizi, si vuole informatizzare la gestione dei permessi alle ZTL, la prenotazione di parcheggi o di servizi di trasporto pubblico a chiamata; anche l'aspetto circolatorio può beneficiare di tecnologie innovative.

In questo contesto è necessario riprendere l'idea di integrare i sistemi di governo del trasporto pubblico e privato per permettere un "salto di qualità" nella gestione della mobilità urbana.

Aspetti commerciali e di comunicazione

Il PGTU dovrà essere accompagnato da specifiche azioni di comunicazione e informazione che seguano la fase di presentazione ed integrino ciascuno sviluppo fornendo un'immagine positiva delle varie azioni.

La sicurezza

La sicurezza stradale deve essere migliorata con interventi infrastrutturali e/o circolatori idonei a risolvere le situazioni di massimo rischio individuate sulla rete viaria; di particolare rilevanza appare l'adozione di norme e criteri uniformemente applicabili relativamente ai dispositivi e alle misure di moderazione del traffico e della velocità.

Deve essere valutata con attenzione l'installazione in determinati punti (ad esempio in abbinamento ai dissuasori, in avvicinamento a cantieri, in zone residenziali/commerciali) di rilevatori fissi o mobili con display per segnalare la velocità effettiva agli automobilisti (non necessariamente a scopo sanzionatorio).

La sicurezza stradale deve inoltre essere perseguita puntando su un più responsabile comportamento degli utenti della strada da perseguire con:

- Educazione nelle scuole
- Educazione all'uso del motociclo
- Valorizzazione del ruolo delle scuole guida

Attività repressiva della polizia municipale: per le caratteristiche di autocontrollo che il nuovo PGTU vuole assumere i compiti del vigile urbano nel campo della mobilità dovrà maggiormente orientarsi al veicolo in movimento ed alla repressione delle infrazioni a ciò connesse.