



COMUNE DI
BOLOGNA

**LE AZIONI DELLA PIANIFICAZIONE IN
VARIANTE AL PGTU 2000**

BO₂
PIANO DELLA MOBILITA': UN PROGETTO DI GRANDE RESPIRO

**Assessore alla Mobilità
Maurizio Zamboni**

**Coordinamento generale
Paolo Ferrecchi**

**Coordinamento operativo
Gian Matteo Cuppini, Valeria Villani**

Settore Mobilità Urbana

**Cleto Carlini, Patrizia Finelli, Andrea Mazzetti, Carlo Michelacci, Federico
Paveggio, Daniele Bertocchi, Mauro Borioni, Cristina Calzolari, Fabio Cartolano,
Marco Depietri, Alessio Gazzi, Paolo Illice, Nicola Montanari, Andrea Mora, Paolo
Passarini, Leonardo Pradarelli, Ernesto Tassillo**

INDICE

1.1	l'attuazione del piano straordinario per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile a Bologna (PSQA)	4
1.2	Le aree pedonali	6
1.3	La mobilità ciclo-pedonale	9
1.4	Mobility management	12
1.5	Servizio Car sharing	14
1.6	Azioni a favore dell'utenza debole e interventi a favore della sicurezza stradale	16
1.7	Riconversione del parco veicolare privato	20
1.8	La riconversione della flotta di trasporto pubblico	23
1.9	I nuovi titoli ATC	26
1.10	I sistemi telematici a supporto della mobilità: il sistema SIRIO e RITA	27
1.11	Sistema STARS (Sanzionamento Transiti Abusivi Rosso Semaforico)	31
1.12	Interscambio e sosta	32
1.13	L'attuazione del Piano per la distribuzione delle merci in città	33

1.1 L'attuazione del piano straordinario per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile a Bologna (PSQA)

Il Piano Straordinario per la Qualità dell'Aria e la Mobilità Sostenibile a Bologna è stato adottato con Deliberazione consiliare O.d.G. 287 del 29/11/2004, P.G. 234634/2004, ratifica del 3° Accordo di programma sulla qualità dell'aria "per la gestione dell'emergenza da PM10 e per il progressivo allineamento ai valori fissati dalla UE di cui al DM 02/04/2002, n. 60", e approvazione del "Piano Straordinario per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile a Bologna", costituente adozione di parziale variante al vigente PGTU 2000; è poi stato approvato in via definitiva con Delibera del Consiglio Comunale O.d.g. n. 51 del 28 febbraio 2005 P.G. 29932/2005, la quale costituisce altresì approvazione di parziale variante al PGTU 2000, secondo le disposizioni dell'art. 34 L.R. 20/2000.

Segue una breve rendicontazione dell'attuazione delle azioni proposte, previa una sintesi degli effetti sul traffico nel territorio comunale a seguito dell'attuazione dell'Accordo di Programma Regionale sulla Qualità dell'Aria 2005 - 2006, per meglio contestualizzare l'ambito di azione in un quadro regionale.

L'Accordo di Programma per la qualità dell'aria, sottoscritto da Regione, Province e Comuni, individua il complesso di misure da applicare per il risanamento della qualità dell'aria ed in particolare per la riduzione delle concentrazioni di PM10 nel territorio regionale al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi sulla salute umana e sull'ambiente nel suo complesso.

Il piano 2005/2006 ha previsto due fasi:

- la prima dal 20 ottobre 2005 al 6 gennaio 2006, con limitazioni alla circolazione dal lunedì al venerdì per i veicoli pre-Euro, anche se provvisti di bollino blu;
- la seconda dal 7 gennaio al 31 marzo 2006, con limitazioni estese anche ai diesel Euro 1, e blocchi totali della circolazione nella giornata del giovedì al verificarsi di particolari situazioni (vedi accordo di programma regionale sulla qualità dell'aria 2005/2006).

I dati di traffico sono relativi a un campione della rete stradale, su cui sono presenti strumenti di misura fissa (spire poste in prossimità dei semafori), composto da alcune delle arterie più rappresentative di accesso/uscita alla città.

Si mette in evidenza che come giorno di riferimento viene assunto il giovedì 6 ottobre 2005, poiché è l'unico giorno scolastico e lavorativo non influenzato da manifestazioni fieristiche. Per i giorni monitorati si sono presi generalmente tutti i dati del martedì,

mercoledì e giovedì, ove disponibili, al fine di avere un confronto con il giorno di riferimento il più omogeneo possibile”.

Le riduzioni medie percentuali per ogni mese di provvedimento sono di seguito riportate (si tenga conto che nelle varie giornate del provvedimento vi erano giorni con la presenza di manifestazione fieristica)

1a fase:

<i>Riduzione media per ogni mese del 2005</i>	Riduzione media fascia oraria (8.30 - 12.30 / 14.30 - 19.30)	Riduzione media giornaliera (0.00 - 24.00)
Ottobre	-3,4%	-2,1%
Novembre	-2,9%	-3,0%
Dicembre	2,6%	3,0%

2a fase:

<i>Riduzione media per ogni mese del 2006</i>	Riduzione media fascia oraria (8.30 - 12.30 / 14.30 - 19.30)	Riduzione media giornaliera (0.00 - 24.00)
Gennaio	-2,8%	-4,3%
Febbraio	-3,1%	-4,0%
Marzo	-2,3%	-2,5%

E' importante mettere in evidenza come l'efficacia del provvedimento sia spalmata su più giorni a differenza del provvedimento di targhe alterne ove l'effetto era concentrato su un unico giorno. Quindi anche se le riduzioni percentuali sono inferiori nel singolo giorno, si deve tenere in considerazione che vi è un effetto complessivo che agisce su più giorni della settimana.

Infine si riportano le riduzioni di veicoli circolanti ottenute con il provvedimento di blocco del traffico nelle giornate del giovedì a seguito dell'attuazione della seconda fase dell'accordo di programma regionale sulla qualità dell'aria.

<i>Riduzione media per ogni mese del 2006 (Blocchi del traffico)</i>	Riduzione media fascia oraria (8.30 - 18.30)	Riduzione media giornaliera (0.00 - 24.00)
Gennaio	-32,0%	-21,8%
Febbraio	-28,6%	-18,7%
Marzo	-23,7%	-14,3%

1.2 Le aree pedonali

Il piano d'azione, volto principalmente a migliorare le condizioni di vivibilità del centro storico attraverso la riqualificazione di aree urbane compromesse dall'espropriazione di ogni spazio libero da parte delle auto e dalle sue conseguenze, ha comportato la realizzazione degli interventi di seguito descritti:

1. l'attuazione del programma di realizzazione di aree a traffico pedonale privilegiato protette da fittoni mobili e da altri inibitori d'accesso, integrando le pedonalizzazioni al processo di miglioramento dell'efficienza del TPL, della diffusione della ciclabilità diffusa e della razionalizzazione della distribuzione delle merci; nel dettaglio:

a) sono state attivate zone protette con fittoni mobili già installati:

-via del Pratello;

-via Montegrappa;

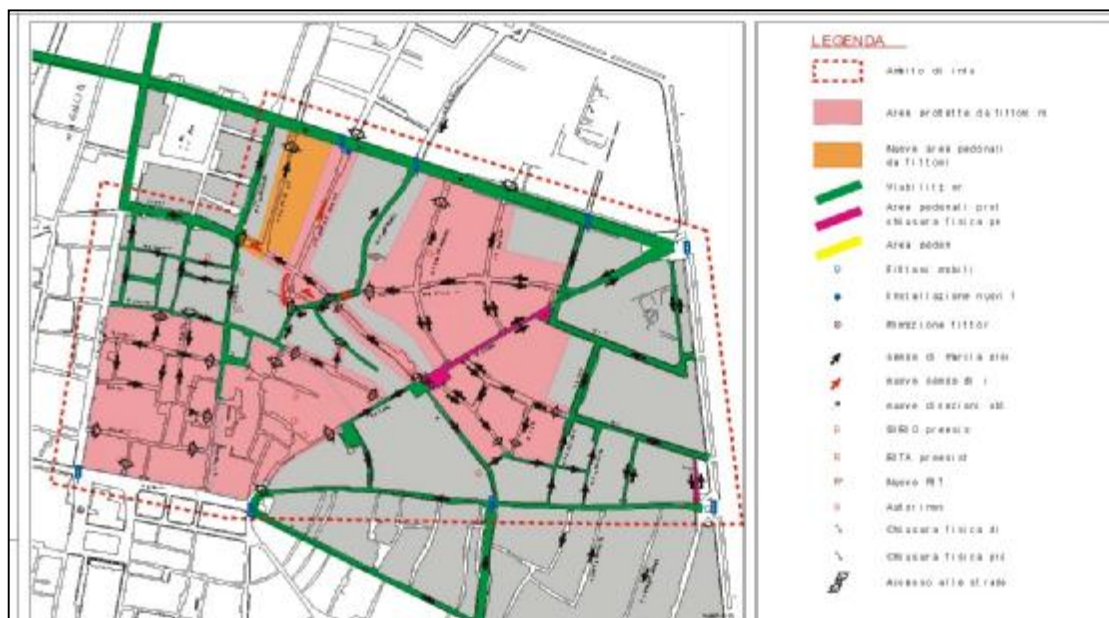
b) sono state realizzate nuove zone protette con fittoni mobili di nuova installazione:

-via Falegnami (ciclopedonale), attivato;

-via delle Moline (ciclopedonale), da attivare nell'autunno 2006. In via delle Moline, nell'ambito del progetto di riqualificazione urbana, sono in fase di attivazione i cantieri per la sistemazione della pavimentazione e dell'illuminazione;

c) è in fase di progettazione l'estensione a tutta via del Pratello della pedonalizzazione protetta con fittoni mobili di nuova installazione.

2. Nell'ambito dello studio volto ad individuare nuove aree a traffico pedonale privilegiato interne alla ZTL è attualmente in fase di verifica di fattibilità il progetto di progressiva pedonalizzazione di via Zamboni e della zona Universitaria, il cui controllo sarà realizzato integrando l'utilizzo dei dissuasori mobili con la tecnologia del sistema R.I.T.A. Con l'Università di Bologna sono in corso ulteriori analisi per giungere ad un Accordo che possa migliorare in generale l'accessibilità alle sedi universitarie ed in particolare nell'area interessata di cui si riporta lo schema progettuale del Comune di Bologna:



3. Utilizzo appropriato degli spazi pubblici: dal 13 marzo 2006 è stata restituita all'uso pedonale piazza S. Domenico, precedentemente utilizzata a parcheggio. Al fine di inibire la sosta impropria, è stata attivata la chiusura fisica con catena della piazza (in prossimità dell'attraversamento pedonale semaforizzato di via Garibaldi); è attualmente in fase di verifica di fattibilità un sistema automatico di controllo dell'accesso attualmente.
4. Pedonalizzazione domenicale della ZTL: il provvedimento, che si colloca nell'ambito delle iniziative di riqualificazione urbana del Centro Storico con l'obiettivo di migliorarne la vivibilità e la qualità ambientale, e che sino al 4 dicembre 2005 ha interessato solo il cuore del centro storico, dall'8 gennaio 2006 è stato esteso a tutto il territorio della Zona a Traffico Limitato. Tutte le domeniche, nelle fasce orarie 9,30 /12,30 e 15,30 / 18,30 è vietato il transito veicolare in tutta la ZTL, salvo autorizzati.
5. Nella strategia di riqualificazione di aree periferiche attraverso anche interventi circolatori l'Amministrazione ha portato a compimento la rivisitazione del progetto di via Ranzani che ha comportato l'autorizzare alla circolazione veicolare nella sede stradale sovrastante il cassone ferroviario della linea Bologna-Portomaggiore, in modifica della precedente autorizzazione della Regione relativa alla sola possibilità di sosta. Il nuovo progetto si affianca a quello relativo alla riqualificazione del comparto R5.8 (a e b) che prevede la realizzazione della bretella stradale da via San Donato a via Zanolini con due rotatorie in entrambe le intersezioni (oltre alla realizzazione di un parcheggio pubblico multipiano da circa 80 p.a. nelle vicinanze dell'Ospedale S. Orsola e un secondo con innesto dalla bretella stessa di circa 50 p.a.). La completa realizzazione dell'intervento, oltre al miglioramento della circolazione su via Ranzani e quindi dell'arco stradale via San Donato-Viali, consentirà il collegamento diretto tra

via Massarenti e i viali di circonvallazione nell'intersezione con via Ranzani evitando di caricare con importanti componenti di traffico il nodo critico di Porta Zamboni. La sistemazione di via Ranzani prevede l'approvazione del progetto esecutivo entro il 2006.

1.3 La mobilità ciclo-pedonale

La rete ciclopedonale nel Comune di Bologna

Il PSQA prima e le linee di indirizzo del PGTU poi si pongono come obiettivo la "ricucitura" delle discontinuità presenti nella rete ciclabile, con particolare riguardo ai collegamenti radiali tra il Centro Storico e la prima periferia. Le rilevazioni dei flussi ciclabili nei vari anni hanno dimostrato che negli itinerari caratterizzati da un buon grado di continuità e linearità si osserva un aumento costante dell'uso delle piste ciclabili da parte dei ciclisti; laddove invece le direttrici ciclabili risultano incomplete ed è necessario ricorrere alla circolazione in promiscuo con gli altri veicoli, l'uso della pista ciclabile tende a calare nel tempo.

Dall'approvazione del PSQA sono stati attuati i seguenti interventi:

- 1) Pista ciclabile di Via del Chiù (da Via Malvasia a Via Burgatti, zona Prati di Caprara)
- 2) Pista di Via Tanari-Casarini-Malvasia
- 3) Pista Cava Bruschetti (salvo connessione con Via del Triumvirato, in corso di completamento)
- 4) Passerella ciclopedonale sul Savena (Via Toscana)
- 5) Via Rimesse (sottopasso ciclopedonale e rampe di collegamento)

Si segnala in ultimo che, a fronte delle problematiche inerenti la sicurezza stradale delle biciclette e dei conflitti con le altre componenti veicolari in particolare nelle rotatorie, è stata effettuata una completa ricognizione delle stesse anche se già progettate con l'introduzione di misure correttive, finalizzate alla diminuzione dei conflitti bici/auto; inoltre è attualmente in fase di studio un abaco progettuale di riferimento per nuovi interventi.

PSQA (2004)	PGTU (2006)
Piste ciclabili esistenti: 61 km	Piste ciclabili esistenti: 69,5 km
Percorsi naturalistici esistenti: 16	Percorsi naturalistici esistenti: 22,5 km
TOTALE ESISTENTE: 77 km	TOTALE ESISTENTE: 92 km
Piste programmate / pianificate: 79 km	Piste programmate / pianificate: 80 km

Altri interventi ed iniziative realizzati per favorire la mobilità ciclabile in città

- "C'entro in bici" - E' un servizio gratuito di noleggio biciclette a prelievo automatico. Sono presenti 60 biciclette in 4 postazioni, situate in altrettanti punti della città: Via IV Novembre, Piazza XX Settembre, Parcheggio Tanari, Parcheggio Staveco. Ad oggi risultano iscritti al servizio circa 1.100 utenti.
- Progetto "Ravaldone" - Nato da una convenzione tra il Comune di Bologna e una Cooperativa sociale, è un servizio di recupero biciclette abbandonate nei vari punti della città, a scopo di recupero dei mezzi o riciclaggio dei materiali.
- Deposito biciclette custodito e videosorvegliato di Via IV Novembre - Situato in pieno Centro Storico, è un servizio attivo tutti i giorni a prezzi agevolati (biglietto giornaliero 0,50 € / mensile 8,00 €).
- Lotta al furto: marchiatura biciclette - Un giorno alla settimana nel parcheggio Tanari, il Comune di Bologna offre ai cittadini la possibilità di "marchiare" la propria bicicletta con i sistemi di riconoscimento Bikegurad e Securmark ad un prezzo speciale agevolato (5,00 € per la marchiatura meccanica e 25,00 € per il sistema a microchip).
- Al lavoro in bici - E' un progetto pilota in base al quale il Comune di Bologna ha acquistato 10 biciclette a pedalata assistita affidandole in comodato gratuito per un periodo di 3 mesi a propri dipendenti che si impegnano ad utilizzare il mezzo prevalentemente per il tragitto casa-lavoro e per eventuali spostamenti durante l'orario di lavoro. Al termine di tale sperimentazione, ed in caso di riscontri positivi sulle prestazioni dei mezzi, si prevede di dare avvio ad un noleggio pubblico di biciclette a pedalata assistita in alcuni parcheggi della città.
- Educazione stradale - Ogni anno gli agenti della Polizia Municipale di Bologna tengono un corso di educazione stradale per alunni delle scuole elementari e medie, con lezioni teoriche in classe e prove pratiche sul territorio (pedalata di gruppo per le piste ciclabili della città).
- Amici della bici - Convenzione con il Comune di Bologna in base alla quale i riparatori e rivenditori di biciclette aderenti mettono a disposizione gratuitamente una pompa per il gonfiaggio degli pneumatici a coloro che ne hanno necessità.
- Agevolazione tariffaria "P + bici" - Agevolazione rivolta agli utenti di 4 parcheggi di interscambio (Tanari, Prati di Caprara, Giuriolo, Antistadio). Coloro tengono la propria bicicletta in deposito presso il parcheggio ed effettuano l'interscambio auto-bici sono esentati dal pagamento della sosta auto.
- Fornitura gratuita di rastrelliere ai condomini - Bando emesso dal Comune di Bologna a favore di tutti i condomini privati; è possibile fare domanda per ricevere gratuitamente una rastrelliera portabiciclette da 4 posti. 100 rastrelliere distribuite nel 2005-06, altre 100 in programma per i prossimi mesi.
- Fornitura gratuita di rastrelliere alle scuole - Da alcuni anni il Comune di Bologna fornisce gratuitamente alle scuole di ogni ordine e grado che ne facciano domanda, rastrelliere ad uso degli alunni e del personale di servizio, in un'ottica di incentivazione della mobilità sostenibile.
- Installazione di rastrelliere sul suolo pubblico - A seguito del costante monitoraggio svolto dai tecnici comunali, si provvede alla gestione della sosta ciclabile nei vari punti della città, installando nuove rastrelliere ed incrementando quelle esistenti dove si riscontra un'aumentata domanda di sosta. Attualmente nel Centro Storico sono presenti 2.100 posti bici circa.

- Piano di segnalamento degli itinerari ciclabili - Sulla rete dei principali itinerari ciclabili - sia in Centro Storico che sui principali itinerari ad andamento radiale - è presente un'apposita cartellonistica di indirizzamento verso i principali poli di attrazione della città, autonomi per formato e veste grafica rispetto alla restante segnaletica prevista dal Codice della Strada.
- Collaborazione con associazioni sportive - Il Comune di Bologna collabora con associazioni iscritte all'albo delle Libere Forme Associative (LFA) per progetti a favore della mobilità ciclabile.
- Promozione della bicicletta negli accordi di Mobility Management - Il Comune di Bologna, nell'ambito dell'attività istituzionale di coordinamento tra i Mobility Manager aziendali prevista dal DM 27.03.98, si avvale anche della promozione della mobilità ciclabile quale elemento qualificante in ordine agli obiettivi generali di riduzione dell'uso del mezzo di trasporto individuale e limitazione della congestione del traffico.
- Pubblicazione "Bologna Voglia di Bici" - Giunta ormai alla sua terza edizione, nasce da una collaborazione con una libera associazione (Montesole Bikegroup) e raccoglie una serie di informazioni utili per il ciclista: mappa della rete ciclabile, illustrazione degli itinerari principali, presentazione dei servizi a favore della mobilità ciclabile, con particolare rilievo agli aspetti storico-culturali della città.

1.4 Mobility management

Nel 2005 sono proseguiti alcuni aspetti attuativi di politiche di mobilità sostenibile applicate agli spostamenti casa-lavoro, già attivati precedentemente.

In particolare nell'ambito delle attività di area durante il 2005 è stato completato il progetto di implementazione del sito web-mobility all'interno del quale è stata creata una sezione specifica per la compilazione on-line del questionario per gli spostamenti casa-lavoro ed una procedura semplificata per la raccolta dati da parte del mobility manager aziendale.

Aziende con MM nominato:	36
PSCL approvati:	18
Abbonamenti annuali ATC nell'ambito dell'MM:	6.561

Dal 2005 sono stati nominati 6 nuovi mobility manager. Ai 13 Piani di Spostamento Casa Lavoro (PSCL) precedentemente approvati, per due dei quali è stato presentato anche l'aggiornamento, si aggiunge la presentazione di 5 nuovi piani approvati nel 2006.

Per quanto concerne l'attuazione del progetto di agevolazioni per il trasporto pubblico locale nel corso del 2005 sono proseguite le attività di consuntivazione inerenti le aziende partners che hanno rinnovato le convenzioni per l'acquisto di abbonamenti agevolati a favore dei propri dipendenti.

Ad oggi le aziende/Enti con mobility manager nominato interessano circa 46.000 dipendenti, quelle con PCSL approvato 35.000.

Il numero complessivo di abbonamenti annuali venduti nel 2005 da ATC nell'ambito delle convenzioni di mobility management sono 6.591, pari al circa al 20% del totale degli abbonamenti ordinari ed in convenzione venduti nel 2005.

Rispetto all'anno precedente in cui erano stati venduti 5.622 si è assistito ad un incremento del 17%.

In attuazione del "Piano Straordinario per la Qualità dell'Aria e la Mobilità Sostenibile a Bologna", che ha previsto di utilizzare i fondi ministeriali residui del "Progetto di sviluppo del mobility management della città di Bologna" con l'obiettivo di aumentare il numero dei PSCL aziendali potendo così estendere i positivi risultati ottenuti con le iniziative promosse nella Delibera P.G. 153162/2003; con D.D. P.G. N. 75099/06 è stata destinata una somma di Euro 22.643,69 all'acquisto di abbonamenti agevolati per il TPL secondo le modalità simile al precedente finanziamento, a cui è seguita la D.D. P.G. N.

163148/2006 di approvazione con si è dato corso alla ripartizione del fondo del fondo residuo per 3 aziende/Enti

Nel 2006 è stato infine avviato in collaborazione con il DAPT della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna, API, CNA, Consorzio Roveri e Assoindustria uno studio relativo alla mobilità casa-lavoro interessante l'area industriale delle Roveri. Vista la consistenza e l'importanza dell'area per tutta la città, caratterizzata da elevata concentrazione di imprese insediate a da condizioni di traffico critiche connesse agli spostamenti casa-lavoro, lo studio mira a costruire una base documentale ed analitica per affrontare la discussione tecnica relativa alle problematiche di accessibilità per valutare la fattibilità e l'efficacia di iniziative volte ad intervenire sulla gestione della domanda. L'obiettivo è di perseguire una riduzione del traffico veicolare attraverso l'organizzazione e l'indirizzamento di segmenti di domanda di mobilità sistemica che presentano importanti caratteristiche di omogeneità, nonché il miglioramento dell'accessibilità dell'area e la promozione dell'utilizzo di mezzi di trasporto ambientalmente sostenibili.

1.5 Servizio Car sharing

In attuazione di quanto previsto dal PSQA sono stati realizzati i seguenti interventi:

- Aumento delle postazioni riservate al servizio nelle aree limitrofe alla ZTL, ed in particolare, sono state introdotte nuove aree di sosta riservate al servizio presso ogni porta di accesso al centro storico (nuove postazioni a Porta S.Isaia, Porta Zamboni, Autostazione, Via Dante).¹
- Sperimentazione del car sharing presso i parcheggi scambiatori, area Staveco (con nuova postazione in via Rubbiani), Prati di Caprara (area di sosta dell'Ospedale Maggiore, vedi nota) e riattivazione presso il parcheggio Tanari.
- Estensione del parco auto con l'entrata in servizio di 7 auto in collaborazione con la Provincia di Bologna
- Possibilità di utilizzo delle corsie preferenziali per le auto preposte al servizio di car sharing e di circolazione nell'area "T" con ordinanza PG.N. 50401/05.
- Potenziamento della visibilità del servizio ai cittadini attraverso il posizionamento di totem informativi nei pressi delle aree riservate al servizio.
- Nelle convenzioni stipulate con ATC relative alle attività di mobility management d'area, è prevista l'iscrizione gratuita al servizio con un piano tariffario nel quale viene riconosciuto uno sconto del 5% sull'imponibile da fatturare per le aziende che intendono servirsi del car sharing in affiancamento o sostituzione alla flotta aziendale. Inoltre, nell'ottica di una maggiore integrazione con il trasporto pubblico, gli abbonati annuali ATC possono iscriversi gratuitamente al servizio e usufruire di uno sconto del 50% sull'abbonamento annuale al servizio CarAtc.
- E' stato sottoscritto tra I.C.S. e il Ministero dell'Ambiente un Accordo di Programma di prossima attuazione che prevede tra l'altro agevolazioni tariffarie al servizio di car sharing per chi usa regolarmente il TPL e per i cittadini che rinunciano alla propria autovettura.

Segue una tabella di sintesi del servizio aggiornato al 31.12.05, da cui emerge come sia stato raggiunto l'obiettivo di superare la quota di 1.000 iscritti al servizio:

OFFERTA ATTUALE SU OFFERTA INIZIALE				
	dato 31.12.05	dato 1.1.03	Diff var. abs.	diff %
utenti	1.090	136	954	701%
auto	37	14	23	164%
parcheggi	22	9	13	144%

OFFERTA ATTUALE SU OFFERTA DICEMBRE 2004
--

¹ Si segnala che nel 2006 è stato sospeso il servizio nelle postazioni Ospedale Maggiore e via Audinot (Porta S.Isaia)

	dato 31.12.05	dato 31.12.04	Diff var. abs.	diff %
utenti	1.090	630	460	73%
auto	37	30	7	23%
parcheggi	22	11	11	100%

UTILIZZO ANNO 2005 SU 2004				
	anno 2005	anno 2004	Diff var. abs.	diff %
corse	9.540	6.565	2.975	45%
ore utilizzo	87.990	65.800	22.190	34%
km percorsi	483.145	347.300	135.845	39%

UTILIZZO ANNO 2005 SU 2003				
	anno 2005	anno 2003	Diff var. abs.	diff %
corse	9.540	4.170	5.370	129%
ore utilizzo	87.990	37.800	50.190	133%
km percorsi	483.145	224.000	259.145	116%

1.6 Azioni a favore dell'utenza debole e interventi a favore della sicurezza stradale

Percorsi sicuri casa-scuola

Sono attuati gli interventi di mitigazione del traffico relativi alle scuole:

- Grosso (isole mediane su via Barbieri)
- Scandellara (dossi artificiali su via Scandellara)
- Saffi (isole mediane su via Panzini)

Sono progettati gli interventi relativi a:

- senso unico in via Beverara
- zona 30 nei pressi dell'edificio "Treno" nel quartiere Reno
- riqualificazione della rete di impianti semaforici
- percorsi pedonali in via Massarenti (nell'ambito del progetto linea 14)

Il progetto sui "Percorsi sicuri casa – scuola", che rientra tra i piani di settore del nuovo PGTU in fase di redazione, si colloca nell'ambito del miglioramento della mobilità pedonale.

Nello specifico, il piano vede la progettazione partecipata sia di Enti Pubblici (Regione Emilia Romagna, Comune di Bologna; questo ultimo presente attraverso il Settori: Mobilità Urbana, Istruzione, Salute e Politiche per la Sicurezza) sia di libere Associazioni (Centro Camina e Centro Antartide) ai quali si aggiunge il contributo messo a disposizione dai Quartieri e dagli stessi organismi scolastici; non va poi dimenticato l'apporto assicurato dalle forze dell'ordine (nello specifico dalla Polizia Municipale) per il controllo del territorio.

L'obiettivo perseguito è quello di promuovere una serie di iniziative per gli allievi delle scuole elementari e medie inferiori che permetta un calo degli spostamenti con mezzi privati da parte dei genitori per accompagnare i propri figli a scuola.

Per quanto riguarda la parte ciclo – pedonale dello spostamento, occorre individuare gli interventi funzionali-infrastrutturali idonei ad una accessibilità più sicura (marciapiedi in sede protetta e attraversamenti ciclo – pedonali protetti, abbattimento delle barriere architettoniche, piste ciclabili in sede propria, mitigazione degli impatti da traffico motorizzato).

Ad oggi Il progetto, suddiviso in due fasi, vede concludersi la prima nella quale si è analizzato lo stato attuale dell'accessibilità dei cinque plessi scolastici interessati con una

particolare attenzione all'individuazione del bacino di utenza (stradario scolastico) e allo studio dell'incidentalità (cause e modalità) che ha prodotto per ogni singola scuola una scheda tecnica; parallelamente le Associazioni coinvolte hanno somministrato agli alunni e ai genitori, con l'ausilio del corpo docente, un questionario per ottenere una serie di indicazioni (abitudini, percezione dei punti critici sulla rete stradale, disponibilità ad un uso più sostenibile del mezzo privato) utili a definire insieme alla scheda tecnica il quadro di unione da analizzare e per il quale occorrerà fornire delle soluzioni nella seconda parte del progetto (campagne di educazione e sensibilizzazione, interventi infrastrutturali sulla rete viaria).

E' avviata la progettazione partecipata relativa a cinque plessi scolastici in cinque quartieri:

- Scuole Bottego (Navile)
- Scuole Carducci (Santo Stefano)
- Scuole Manzolini (Saragozza)
- Scuole Irnerio (San Vitale)
- Scuole Savio (Savena)

Misure a favore della mobilità dei disabili

1. Il 28 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra Unione italiana Ciechi, il Comune di Bologna, la Provincia di Bologna e ATC SpA con l'obiettivo di garantire la piena accessibilità dei mezzi ATC ai cittadini non vedenti, ipovedenti e agli anziani in difficoltà visiva.
2. In particolare si segnala l'impegno alla realizzazione del sistema di annunci esterni di linea e destinazione il cui funzionamento sta entrando a pieno regime, nonché la sperimentazione in merito all'annuncio interno di prossima fermata. Inoltre entro giugno 2006 sarà completata l'attività di installazione delle targhette braille nelle 1600 fermate di area urbana (compresi i Comuni di Casalecchio, Castelmaggiore e San Lazzaro); a tal fine sono stati di recente definiti i contenuti di dettaglio della targhetta e la posizione in cui questa dovrà essere collocata nei diversi tipi di palina.
3. Accordi taxi e n.c.c.: a conclusione di un percorso di verifica per il miglioramento del servizio taxi e n.c.c.ed in particolare sul tema della dotazione della flotta di dispositivi per l'ausilio ai disabili; le associazioni si sono impegnate con il Comune di Bologna a garantire uno standard per ogni veicolo come segue:
 - Asse di passaggio omologato
 - Cubatura del vano bagagli atta a caricare una carrozzina pieghevole
 - Maniglie sia davanti (lato passeggero) che dietro su entrambi i lati.
 - Allo scopo gli Organismi Economici si sono impegnati a fornire l'asse a ciascuno dei propri associati dotato di veicolo con seduta compresa tra 45 e 60 cm d'altezza entro il 31.12.2006.

E' stato inoltre raggiunto l'Accordo sperimentale per la conversione delle 8 licenze NCC per trasporto disabili (già precedente trasformate in quanto originariamente tali licenze erano per il servizio taxi merci) in licenze taxi prioritariamente rivolti verso utenti con disabilità anche gravi. Tale Accordo, approvato con Delibera di Giunta (P.G. 191057/2005) e successivamente dettagliato con Determinazioni del Settore Polizia Municipale e Protezione Civile (P.G. 187916/2005 e 239032/2005), rendendo economicamente sostenibile il servizio per gli operatori, riesce finalmente a dare una risposta alla domanda, peraltro in continua crescita, relativa a questa particolare fascia di utenza, riuscendo a dare al contempo una risposta apparentemente stabile alla necessità della conversione delle "vecchie" licenze taxi merci. Una formula amministrativa, quella utilizzata.

Relativamente all'adeguamento dell'impiantistica semaforica con dispositivi di segnalazione acustica per i non vedenti, si segnala che nel periodo 2004-2006 sono stati installati in 37 attraversamenti pedonali semaforizzati i dispositivi acustici per non vedenti.

Adozione di strumenti tecnologici volti a migliorare la sicurezza stradale

1. Progetto di sostituzione delle lampade semaforiche attualmente installate (Krypton) con lampade a diodi LED, con l'obiettivo di aumentare la sicurezza degli impianti semaforici dovuta a :

- maggior luminosità della lampada
- degrado progressivo della lampada che scongiura la modalità di funzionamento a lampeggio dell'impianto semaforico a causa delle lampade fulminate nelle direzioni principali

La realizzazione del progetto comporterà anche risparmio energetico.

Attualmente sono funzionanti 32 impianti con lanterne a led. Il progetto ha come obiettivo di ultimazione la fine dell'anno 2007.

2. Istituzione di rilevatori di velocità in strade di penetrazione alla città. Il piano prevede l'installazione di 3 impianti nelle seguenti arterie stradali:

- Via Toscana (attivo)
- Via Ferrarese (attivo)
- Via Marco Emilio Lepido (di prossima attivazione)

Isole ambientali

In merito all'individuazione di nuove "isole ambientali" si rimanda al nuovo PGTU.

Relativamente all'istituzione di una zona 30 nell'area retrostante l'edificio denominato "il Treno" il progetto è stato presentato nel mese di giugno 2006 al Quartiere Reno.

1.7 Riconversione del parco veicolare privato

Il parco circolante nel Comune di Bologna al 31.12.2005 ammontava a 204.177 autovetture: il peso dei veicoli ecocompatibili alimentati a metano/GPL era pari circa al 5,8% del totale, dato mantenutosi negli ultimi anni sostanzialmente costante ma con una leggera crescita per il metano.

Anno	Metano		GPL		Tot Autovet.	Tot. Metano + GPL	
1992	5.089	2,0%	11.904	4,8%	249.349	16.993	6,8%
1993	4.753	1,9%	11.106	4,5%	246.095	15.859	6,4%
1994	4.611	2,0%	11.199	4,8%	231.500	15.810	6,8%
1995	4.537	2,0%	11.303	5,1%	222.295	15.840	7,1%
1996	4.475	2,0%	11.289	5,0%	225.565	15.764	7,0%
1997	3.017	1,4%	11.275	5,2%	218.032	14.292	6,6%
1998	3.404	1,5%	10.641	4,8%	221.558	14.045	6,3%
1999	3.523	1,6%	9.654	4,5%	216.884	13.177	6,1%
2000	3.878	1,8%	9.263	4,3%	214.701	13.141	6,1%
2001	4.385	2,0%	8.566	4,0%	214.670	12.951	6,0%
2002	5.155	2,4%	7.188	3,4%	213.776	12.343	5,8%
2003	4.517	2,1%	5.734	2,7%	212.192	10.251	4,8%
2004	4.975	2,4%	5.517	2,7%	206.411	10.492	5,1%
2005	5750	2,8%	6141	3,0%	204177	11891	5,8%

parco autovetture Comune di Bologna al 31/12/05

	pre EURO	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	n.d.	TOTALE		%
BENZINA	27.464	27.240	44.015	33.514	15.029	132	147.394		72,19%
GPL	2.430	1.375	1.276	888	171	1	6.141	11.891	3,01%
METANO	1.223	938	1.302	1.902	384	1	5.750		2,82%
GASOLIO	2.442	1.189	9.395	25.015	6.809	12	44.862		21,97%
ALTRO	0	0	0	0	0	20	20		0,01%
n.d.	8	0	0	0	0	2	10		0,00%
TOTALE	33.567	30.742	55.988	61.319	22.393	168	204.177		100,00%
	16%	15%	27%	30%	11%		206411		

differenza sul 31_12_04	pre EURO	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	n.d.	TOTALE		%
GPL	-155	-64	214	457	171	1	624	1.399	11,31%
METANO	-60	0	85	366	384	0	775		15,58%
GPL+METANO (v.a.)	-215	-64	299	823	555	1	1.399		
GPL+METANO (%)	-6%	-3%	13%	42%	-		13%		

Nel quadro di una politica nazionale e regionale intrapresa per favorire lo sviluppo di una mobilità sostenibile e nell'ottica di migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente attraverso la riduzione delle emissioni inquinanti, il Comune di Bologna ha continuato nell'attuazione di una serie di iniziative volte al rinnovo tecnologico del parco autoveicolare privato, commerciale, del trasporto pubblico di linea e non.

Nel solo periodo ottobre 2005-ottobre 2006 sono stati prenotati nuovi incentivi per circa 3.500 autoveicoli. In particolare si segnalano le seguenti iniziative:

Il 27 ottobre 2005 il Comune di Bologna, in attuazione del Protocollo d'intesa sottoscritto con le associazioni degli installatori e dei distributori GPL/metano, ha attivato il progetto denominato *Io guido sempre ecologico*. L'iniziativa ha riguardato l'erogazione di incentivi destinati ai cittadini residenti nel Comune di Bologna, proprietari di un'autovettura con immatricolazione pre-euro, o euro 1 o euro 2, che intendevano effettuare la conversione dell'alimentazione della propria auto da benzina a metano o GPL. Per promuovere

l'utilizzo di tali carburanti il Comune di Bologna ha messo a disposizione 254.000 euro permettendo la trasformazione di circa 600 veicoli: l'incentivo erogato per ogni trasformazione è stato pari a 400,00 euro.

Dal 20 febbraio 2006, con la riattivazione del progetto del Comune di Bologna "Io guido sempre ecologico-Liberiamo l'aria" finanziato dalla Regione Emilia-Romagna, sono ripresi gli incentivi per la trasformazione degli autoveicoli classificati "PRE-EURO". La nuova iniziativa si inserisce nell'attuazione dell'Accordo di Programma sulla qualità dell'aria 2004-2006, sottoscritto il 3 ottobre 2005 tra Regione, Province, Comuni capoluogo e Comuni superiori a 50.000 abitanti; la Regione Emilia-Romagna ha assegnato al Comune di Bologna una quota complessiva di contributo pari a Euro 1.002.000 per la conversione a metano o GPL. Possono beneficiare dell'incentivo di 400,00 € (erogato mediante sconto in fattura sul costo della trasformazione) le persone fisiche residenti nel Comune di Bologna e le persone giuridiche con sede nel Comune di Bologna, con esclusione delle attività di trasporto c/terzi. Al 22 ottobre 2006 risultano prenotate nel Comune di Bologna 811.

Dopo aver privilegiato i veicoli più vecchi dal 7 novembre 2006 è inoltre possibile dare attuazione ad una nuova campagna di incentivi per consentire la trasformazione a metano e GPL anche degli autoveicoli EURO 3; con questa integrazione l'Amministrazione intende intercettare una quota ragguardevole del parco veicolare circolante a Bologna, che finora è stata quasi esclusa dal sistema degli incentivi.

Dal 13 febbraio 2006 è operativo anche il progetto finanziato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio denominato I.C.B.I. (Iniziativa Carburanti a Basso Impatto), cui aderisce anche il Comune di Bologna: 15 milioni di euro su base nazionale sono destinati alla conversione a metano o GPL di veicoli a benzina omologati "euro 1" o "euro 2". Possono beneficiare dell'incentivo di 350,00 € (erogato mediante sconto in fattura sul costo della trasformazione) le persone fisiche residenti nel Comune di Bologna e le persone giuridiche con sede nel Comune di Bologna, con esclusione delle attività di trasporto c/terzi. Al 22 ottobre 2006 (ultimo dato disponibile) risultavano prenotate nel Comune di Bologna 1.118 richieste di trasformazione a metano e GPL.

Inoltre, dall'inizio dell'anno, è stata riattivata l'iniziativa di incentivazione di 1.500,00 € per i veicoli di nuovo acquisto alimentati a metano o GPL e di 650,00 € per installazione, entro tre anni successivi alla data di prima immatricolazione, di un impianto di alimentazione a GPL o metano, finanziata dal Ministero delle Attività Produttive (MAP). Al 13 maggio 2006 (ultimo dato disponibile) risultavano prenotati nel Comune di Bologna 1.061 richieste.

Quadro di sintesi degli incentivi disponibili:

INIZIATIVA	ENTE FINANZIATORE	RISORSE DISPONIBILI (in euro)	STATO	SOGGETTI BENEFICIARI	VEICOLI BENEFICIARI	VALORE INCENTIVO (in euro)
IO GUIDO SEMPRE ECOLOGICO-LIBERIAMO L'ARIA*	Regione Emilia-Romagna	1.002.000,00	utilizzato il 27%	Persone fisiche, persone giuridiche in regime di <i>de minimis</i> (escluso conto terzi) + RETROATTIVI	Pre-Euro e Euro 3 (prossima estensione a quando termina ICBI per Euro 1, Euro 2)	400,00
IO GUIDO SEMPRE ECOLOGICO	Comune di Bologna	254.000,00	utilizzato il 100% Residuo di 26.800,00 euro da dirottare sul nuovo progetto Liberiamo l'aria	Persone fisiche	Pre-Euro, Euro 1, Euro 2	400,00
I.C.B.I.	Ministero Ambiente	15.000.000,00	utilizzato il 77%	Persone fisiche, persone giuridiche in regime di <i>de minimis</i> (escluso conto terzi)	Euro 1, Euro 2	350,00
INCENTIVI M.A.P.**	Ministero Attività Produttive	42.000.000,00	utilizzato il 100% in attesa di rifinanziamento (vedi nota**)	Persone fisiche, persone giuridiche in regime di <i>de minimis</i> (escluso conto terzi)	Veicoli nuovi; trasformazione per veicoli con immatricolazione < 3 anni	1.500,00 per il nuovo; 650,00 per trasformazione
PROGETTO METANO	Ministero Ambiente	n.d.	recente sottoscrizione Accordo di programma	n.d.	Veicoli nuovi	n.d.

* 682 pratiche sono relative a nuove trasformazioni e 129 a richieste retroattive. Occorre comunque segnalare che risultano da annullare 79 pratiche (66 per nuove trasformazioni e 13 per i retroattivi)

** Nel Decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262 - Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria come approvato il 27.10.06 alla Camera è previsto: Per gli interventi finalizzati a promuovere l'utilizzo di GPL e metano per autotrazione, di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 novembre 1997, n. 403, e successive modificazioni, è autorizzata la spesa di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009.

1.8 La riconversione della flotta di trasporto pubblico

ATC ha già avviato il progetto di utilizzo del gas metano come combustibile di trazione a partire dal 2001, anno in cui ha iniziato a dotarsi di autobus urbani alimentati a gas naturale.

Il metano rappresenta una valida alternativa al gasolio per la flotta del trasporto pubblico, sia dal lato economico, sia per il ridottissimo impatto ambientale che questo carburante è in grado di garantire.

I veicoli alimentati con questo combustibile oltre a risultare a "minimo impatto ambientale" consentono inoltre un deciso abbassamento (-30%) del disturbo acustico e delle vibrazioni rispetto ai mezzi a gasolio.

Tutti i veicoli a gas naturale immessi in servizio da ATC dal 2003 in avanti sono rispondenti agli standards di emissioni EEV (Enhanced Environmental Vehicle), ancor più severi, in termini comparativi, dei parametri Euro 3 ed Euro 4.

Ad oggi è attivo, presso il deposito di via Ferrarese, un impianto di rifornimento rapido, capace di erogare, in un pochi minuti, il pieno necessario per rendere autonomo un bus per tutta la giornata.

Sono inoltre stati avviati i lavori di costruzione di una seconda stazione di rifornimento rapido di metano all'interno del deposito di via Due Madonne, che entrerà in funzione nel corso del 2006. Questo secondo impianto potrà consentire in futuro un ulteriore sviluppo della flotta metanizzata di ATC: si stima, infatti, che a pieno regime di utilizzo le due stazioni potranno soddisfare le esigenze di rifornimento di circa 210 autobus a gas naturale.

E' attualmente allo studio un'ulteriore espansione delle stazioni di rifornimento. Il parco-mezzi ATC, dai primi 10 bus acquistati nel 2001, conta (al 31.12.05) 102 veicoli alimentati a gas naturale.

La flotta di ATC si è rinnovata nel corso del 2005 acquisendo 130 veicoli, dei quali 106 in funzione dal 2005, così distribuiti per tipologia:

- 20 urbani 12 m. a metano;
- 6 urbani 18 m. a metano;
- 14 urbani 18 m. a metano;
- 30 suburbani con crt;
- 10 suburbani snodati con crt;

- 30 interurbani 18 m. e 15 m. con crt;
- 20 interurbani derivati 12 m.

Il parco mezzi al 31.12.05 è così costituito per utilizzo di servizio:

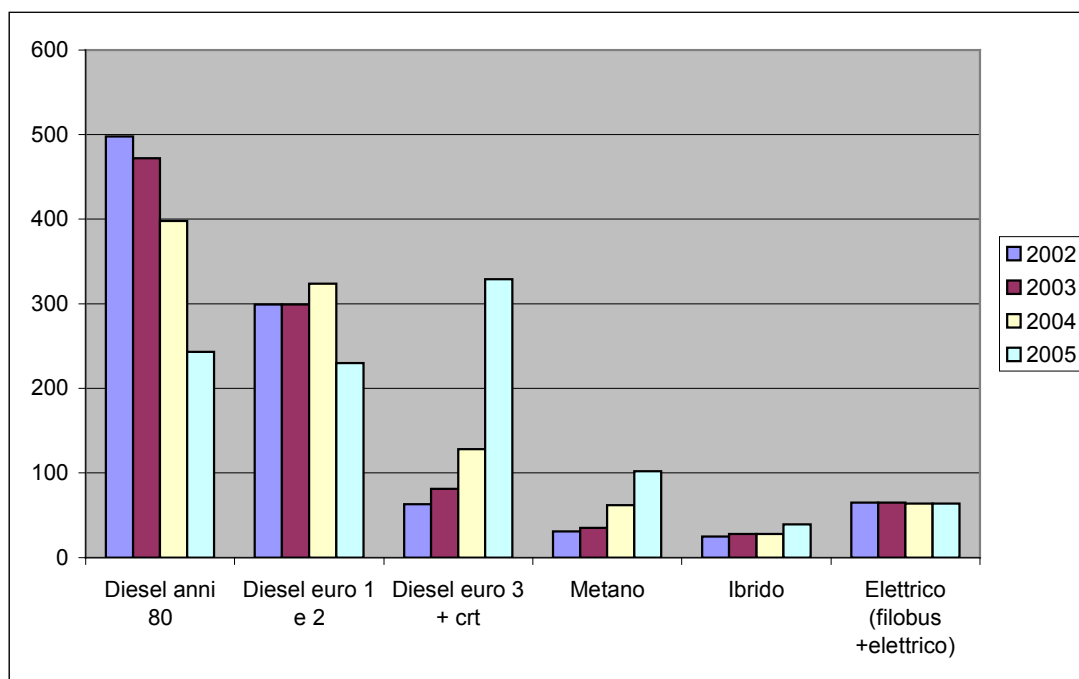
- Veicoli urbani: 524;
- Veicoli suburbani (compreso Aerobus): 207;
- Veicoli extraurbani: 262;
- Veicoli a noleggio: 14
- Totale: 1.007

Il programma di rinnovamento della flotta ha ridotto l'età media del parco veicoli a 9,31 anni rispetto ai 10,66 del 2004. Relativamente ai veicoli in servizio urbano l'età media è scesa da 11,1 anni del 2004 a 9,99 del 2005.

Nel dettaglio del rinnovo tecnologico della flotta, finalizzato a produrre effetti meno impattanti sull'inquinamento atmosferico e riducendo rumorosità e vibrazioni, al 31.12.05 si segnala che 205 bus sono alimentati con energia alternativa (oltre il 20% dell'intera flotta, oltre il 40% di quella in servizio urbano). Nel dettaglio:

a metano	102
filobus	54
ibridi	39
elettrici	10
Euro 3 +crt	329

Andamento della composizione della flotta bus ATC per tipologia di alimentazione:



Dettaglio dei mezzi urbani per tipologia di alimentazione (al 31.12.05):

Diesel anni 80	150
Diesel euro 1	30
Diesel euro 2	81
Diesel euro 3	5
Diesel con crt	60
Metano	95
Ibrido	39
Filobus	54
Elettrici	10
TOTALE	524

1.9 I nuovi titoli ATC

I nuovi titoli EcoTicket ed EcoDays intendevano le richieste dei cittadini al fine di riequilibrare i modi di trasporto a favore di quelli meno impattanti, adeguando l'offerta a chi può far uso del bus anche in maniera occasionale.

Il numero di *Job ticket* venduti annualmente si attestava attorno alle 5.000 unità; con l'introduzione dei nuovi titoli ECO che hanno sostituito ed integrato il predetto titolo di viaggio andando ad intercettare le richieste di cittadini che fanno uso del bus anche in maniera occasionale, si è assistito ad un incremento di vendite avendo accolto le richieste di molti clienti che chiedevano una maggiore flessibilità di utilizzo.

Dati di vendita dell'anno 2005:

- EcoTicket: 12.966 titoli venduti
- EcoDays: 3.630 titoli venduti

Totale titoli ECO: 16.596

1.10 I sistemi telematici a supporto della mobilità: il sistema SIRIO e RITA

L'accensione di SIRIO si inserisce appieno nel contesto del Piano straordinario per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile, che individua alcune linee di intervento nel breve e medio periodo, con l'obiettivo di favorire i sistemi di mobilità meno impattanti e di contenere gli sforamenti delle polveri sottili.

Il sistema infatti non è finalizzato all'introduzione di nuovi divieti ma al rispetto di norme nate con la Zona a Traffico Limitato al fine di limitare la pressione del traffico privato sul centro storico che risultava, da misure stimate nel PGTU 2000 (che già prevedeva l'attivazione di un sistema di controllo degli accessi alla Z.T.L.), composto per il 20-30% da transiti abusivi.

L'attivazione di SIRIO è stata affiancata dallo sviluppo del programma RITA (Rete Integrata di Telecontrollo degli Accessi) che prevede l'installazione di telecamere per la sorveglianza elettronica di alcuni percorsi particolarmente importanti per il trasporto pubblico. Le telecamere controllano i percorsi tutti i giorni, 24 ore su 24, rilevando il passaggio di tutti i veicoli, compresi ciclomotori e motocicli; i veicoli che non risultano autorizzati vengono sanzionati. Oltre ad aumentare l'efficienza del trasporto pubblico (aumento della velocità commerciale e maggiore regolarità del servizio) attraverso la riduzione del traffico non autorizzato sulle corsie riservate, con particolare interesse per le radiali principali (in entrata e uscita dalla ZTL), le telecamere posizionate in via Indipendenza, Ugo Bassi e Rizzoli intendono interrompere l'attraversamento improprio del centro storico attraverso la "T".

I varchi SIRIO con attività sanzionatoria automatica operativa si trovano nei seguenti punti di ingresso alla ZTL:

-via Alessandrini, via San Vitale, via Santo Stefano (dal 18 aprile 2005)

-Via Marconi, via Riva di Reno, via San Felice, via Sant'Isaia, via Tagliapietre, viale XII Giugno (dal 19 settembre 2005)

Dal monitoraggio costante dei varchi risulta che, rispetto al 2004 cioè prima dell'attivazione dei varchi e dell'approvazione del PSQA, gli accessi alla zona a traffico limitato (Z.T.L.) hanno avuto un calo superiore al 20% nel giorno feriale medio ed anche superiore al sabato ed alla domenica (corrispondente al risultato atteso indicato nel Piano straordinario per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile).

E' stimata in oltre 3.200.000 la diminuzione annua di veicoli in accesso alla ZTL

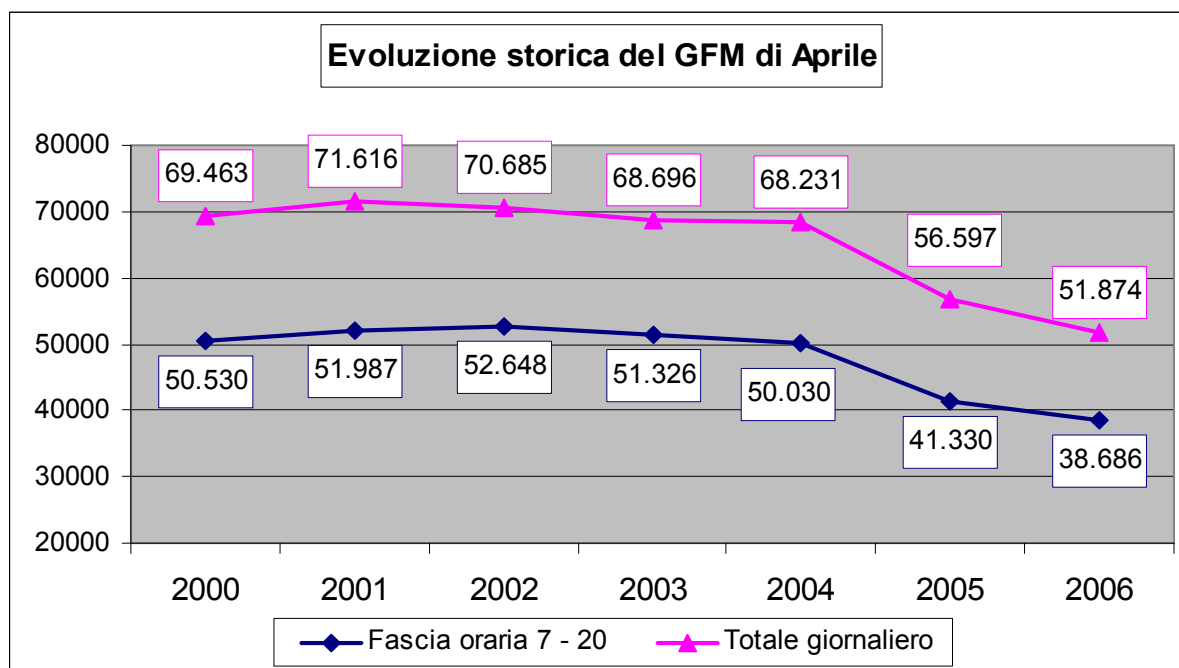
Mese di aprile: confronto degli accessi anni 2006 con 2004

	7-20	0-24
Giorno feriale medio	-22,7%	-24,0%
Sabato medio	-27,8%	-26,2%
Domenica media	-35,5%	-30,9%

Di seguito si riportano alcune elaborazioni grafiche svolte relativamente all'analisi comparata nel mese di aprile 2006 (ultimo dato disponibile) rispetto allo stesso mese degli anni precedenti nell'arco delle 24 ore e della fascia oraria di divieto di accesso alla ZTL h.7-20, nonché l'andamento mensile del 2005 nel giorno feriale tipo.

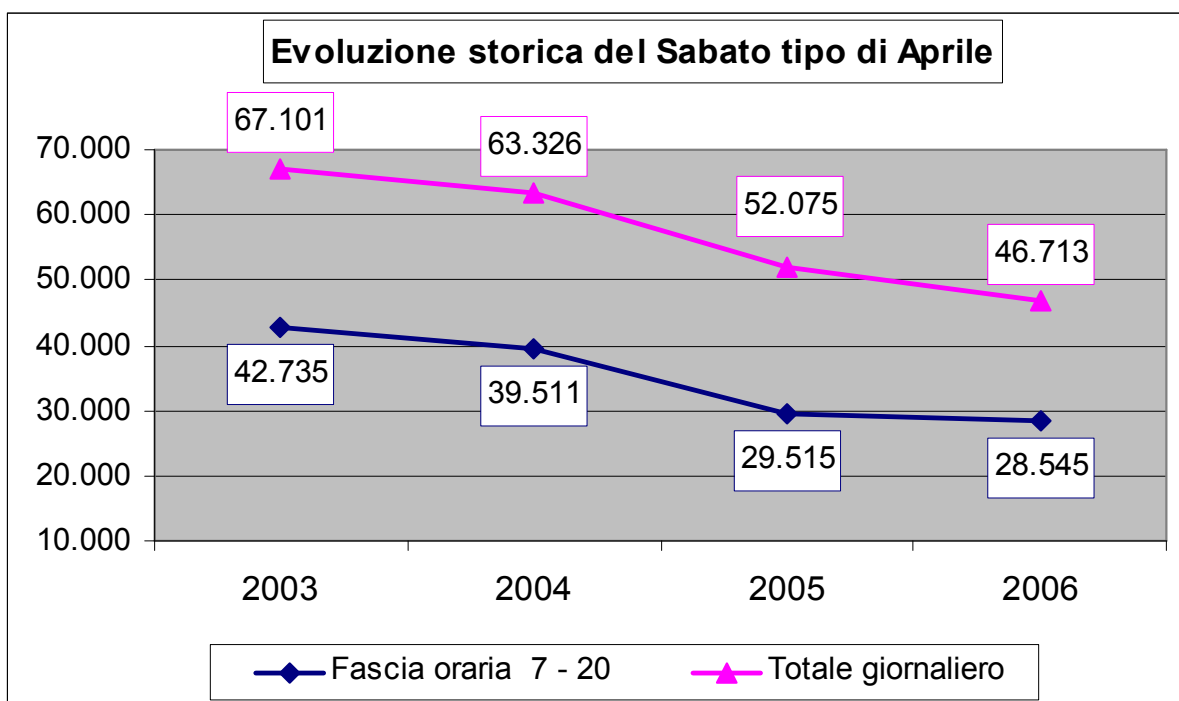
SIRIO: confronto nel mese di aprile nel giorno feriale tipo

(nel 2006: 7-20 -22,7% sul 2004; 0-24 -24,0% sul 2004)



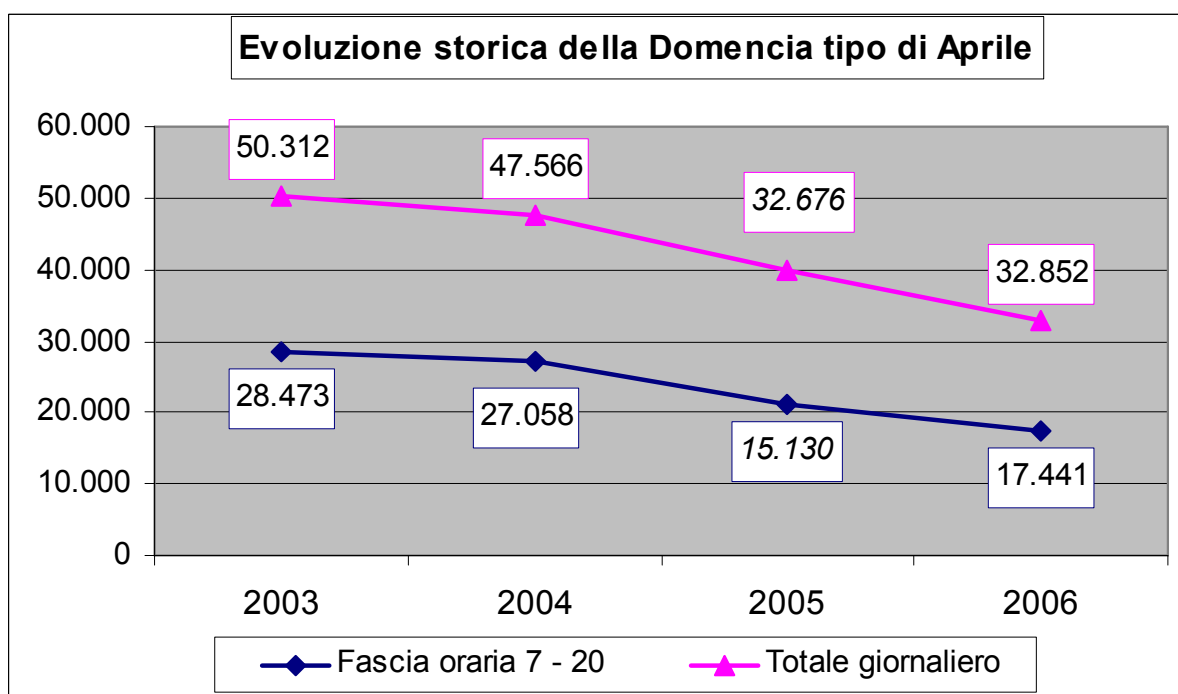
SIRIO: confronto nel mese di aprile nella giornata di sabato

(nel 2006: 7-20 -27,8% sul 2004; 0-24 -26,2% sul 2004)

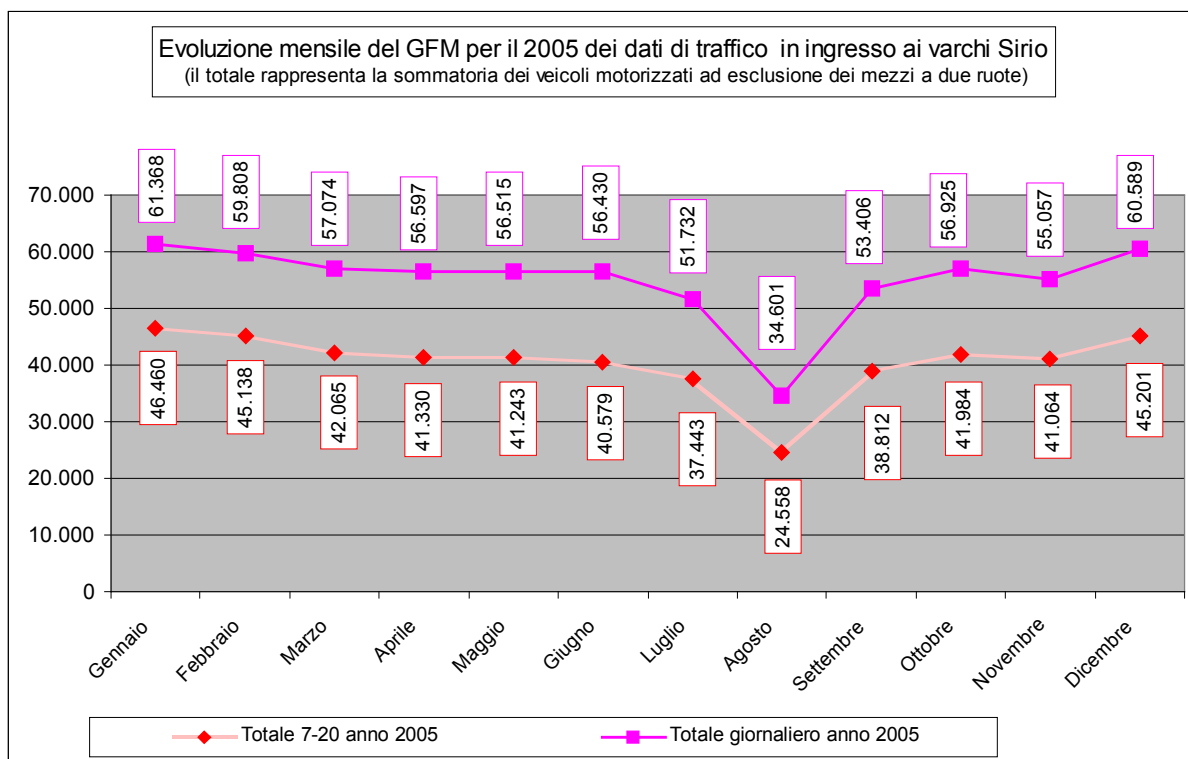


SIRIO: confronto nel mese di aprile nella giornata di domenica

(nel 2006: 7-20 -35,5% sul 2004; 0-24 -30,9% sul 2004)



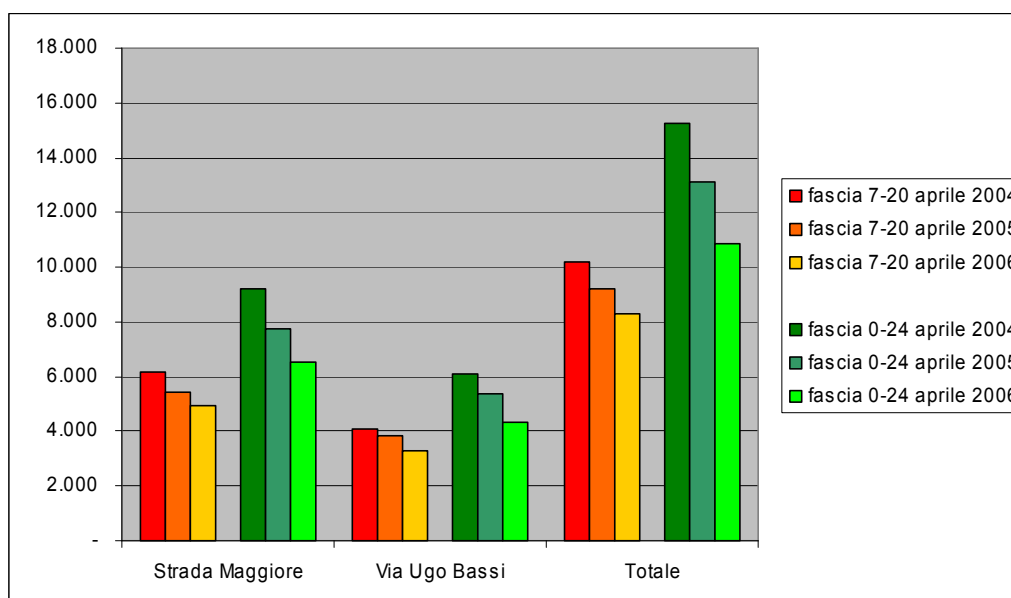
SIRIO: andamento mensile nel 2005



L'attivazione del sistema RITA ha comportato una riduzione di oltre il 70% del traffico non autorizzato sulle corsie riservate ai bus e quasi del 20% nel giorno feriale medio nell'attraversamento del centro storico attraverso la "T" nella fascia 7-20, di quasi il 30% nella fascia 0-24.

Variatione accessi alla "T": confronto giorno feriale medio di aprile 2006 su aprile 2004

	Strada Maggiore	Via Ugo Bassi	Totale
fascia 7-20	-19,0%	-18,3%	-18,7%
fascia 0-24	-28,9%	-28,9%	-28,9%



1.11 Sistema STARS (Sanzionamento Transiti Abusivi Rosso Semaforico)

Il Programma STARS (Sanzionamento Transiti Abusivi Rosso Semaforico) è stato avviato in via sperimentale su due intersezioni urbane con lo scopo principale di sensibilizzare l'utenza stradale sul tema della sicurezza e verificare la operatività di un sistema di controllo/sanzionamento rispetto alle procedure e alla struttura in essere presso gli uffici della Polizia Municipale.

Oltre agli incroci controllati già controllati ubicati in:

- Malvasia, Saffi, Vittorio Veneto;
- Emilia Levante, Po, Lenin,

sono stati posizionati e attivati i nuovi STARS:

- San Donato - Lavoro;
- San Donato – Repubblica (sperimentazione nuovo sistema digitale);
- Mattei – Martelli.

Si segnala che in Pelagio Palagi – Massarenti è in corso di realizzazione la sperimentazione del sistema digitale.

1.12 Interscambio e sosta

Il Piano straordinario per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile ha previsto l'implementazione di alcuni provvedimenti inerenti l'estensione dell'attuale perimetro del Piano sosta e di politiche di incentivazione delle modalità di interscambio (quali P+bici, P+bus, P+taxi).

Nel dettaglio:

1 - estensione iniziativa P+bus e P+bici attualmente presente nei parcheggi Tanari, Prati di Caprara; estensione iniziativa P+bus nei parcheggi Giuriolo, Antistadio

2 - istituzione dell'iniziativa P+TAXI nei parcheggi Tanari e Prati di Caprara: attualmente in fase di predisposizione da parte di ATC

3 - espansione della zona regolamentata nell'area dell'Ospedale Maggiore (estensione della zona F), in attuazione del PGTU, da attuarsi entro l'estate. L'espansione prevede l'istituzione di 1970 stalli a pagamento (estensione zona F1 = circa 1450 posti auto, estensione zona F2 = circa 520 posti auto)

4 - espansione della zona Stadio (zona E). attualmente in fase di rilievo da parte di ATC; estensione zona E = circa 3000 posti auto

Pertanto con l'estensione del Piano Sosta prevista dal Piano Straordinario per le zone F ed E sono stimati un totale di circa 4970 nuovi stalli auto a pagamento.

Nel corso del 2005/inizio 2006 sono stati approvati due provvedimenti anticipatori al nuovo PGTU inerenti il Piano Sosta:

- l'istituzione di una tariffa speciale da applicare nella Cerchia del Mille e nelle aree ambientalmente sensibili del centro storico, al fine di evitare la sosta lunga e favorire una maggiore rotazione;
- la revisione delle tariffe e delle norme del Piano Sosta, mediante l'inserimento di nuovi titoli di sosta (l'abbonamento giornaliero) e il miglioramento delle regole.

L'introduzione di questi nuovi provvedimenti ha fatto registrare una positiva diminuzione del tempo di sosta medio di circa 11 minuti su tutta l'area in cui vige il Piano Sosta (1h 39 min. tempo medio di sosta conteggiato nel mese di aprile 2006).

1.13 L'attuazione del Piano per la distribuzione delle merci in città

Il "*Piano per la distribuzione delle merci in città*" (approvato 6 marzo 2006) è stato lo strumento con cui il Comune di Bologna ha inteso incentivare i processi di riorganizzazione della logistica e della distribuzione urbana delle merci anche grazie al supporto dei sistemi tecnologici esistenti (SIRIO e RITA) e futuri (van sharing), allo scopo di ridurre i chilometri percorsi a parità di servizio e di favorire l'utilizzo di veicoli meno inquinanti, con conseguente riduzione della congestione e degli impatti da traffico in città. Tale concetto può essere sintetizzato mettendo in relazione l'ecocompatibilità dei veicoli destinati al trasporto delle merci non solo con la tipologia di motorizzazione adottata, ma anche con forme organizzative che consentano, a parità di viaggi, una maggiore quantità di colli consegnati (quindi, a parità di colli da consegnare richiesti dal sistema, un minore numero di viaggi e di emissioni).

Il Piano Merci si è proposto di perseguire quattro obiettivi fondamentali:

- la razionalizzazione della gestione degli accessi dei veicoli operativi, e l'istituzione per gli operatori di settore di nuove regole degli accessi nelle aree a maggior pregio della città;
- il cambio di alimentazione dei mezzi verso modalità a basso impatto ambientale;
- la riduzione del numero di veicoli circolanti, attraverso l'aggregazione dei soggetti che distribuiscono le merci e l'ottimizzazione dei carichi;
- la razionalizzazione dei tempi di occupazione della rete stradale e delle aree di carico/scarico.

Considerando gli effetti sui diversi aspetti organizzativi delle categorie coinvolte, occorre sottolineare come il Piano sia stato strutturato in modo da avere un approccio graduale per fasi attuative successive, propedeutiche alla realizzazione definitiva dello stesso: l'attuazione della prima fase ha visto lo snellimento delle procedure di rilascio dei contrassegni, l'introduzione di politiche di pricing e la modifica delle regole di accesso (è prossima l'istituzione di fasce orarie di accesso alla ZTL ed alla "T"), allo scopo di creare condizioni privilegiate per il trasporto conto/terzi e per i veicoli eco-compatibili e di contrastare l'uso improprio dei permessi; la seconda fase riguarda la realizzazione di un transit point tecnologico (van sharing), da sperimentare inizialmente in un'area specifica della ZTL, accompagnato dallo sviluppo di una piattaforma tecnologica per la gestione delle consegne (prenotazione piazzole, percorsi da seguire, orari,...).

Dal 1/08/06 contrassegni operativi, precedentemente rilasciati gratuitamente e senza scadenza agli aventi diritto, sono soggetti ad una tariffa annuale in funzione dell'ecocompatibilità del veicolo e con una validità biennale:

Piano tariffario:

a) contrassegni "monotarga"

- veicoli pre-euro ; 100 € / anno
- veicoli euro: 80 € / anno
- veicoli metano/gpl: 25 € / anno
- operatori con sede in ZTL: 25 € / anno

b) contrassegni "pluritarga" (anche per gli operatori con sede in ZTL)

- se contrassegno tipologia "eco" : 120 € / anno
- se contrassegno tipologia "non eco" 150 € / anno

c) contrassegni "senza targa" (anche per gli operatori con sede in ZTL)

- sempre tipologia "non eco" 300 € / anno

Il secondo provvedimento ha riguardato l'introduzione dei ticket di accesso alla ZTL a pagamento (in sostituzione del precedente permesso di 96 ore rilasciato senza limitazioni), indirizzati a chi, non raggiungendo i requisiti per ottenere il contrassegno di accesso in ZTL, si trova occasionalmente a dover accedere alla Zona a Traffico Limitato; i ticket costituiscono in sostanza un importante elemento di flessibilità nella gestione degli accessi al centro di Bologna.

Sono tuttavia soggetti ad alcune limitazioni nel numero, necessarie a non incrementare eccessivamente gli accessi alla ZTL².

Esistono due tipologie di ticket:

- ticket giornaliero al costo di 5 euro
- ticket quadrigiornaliero (per quattro giorni consecutivi) al costo di 12 euro

Per ogni mese solare possono essere utilizzati per lo stesso veicolo solo tre titoli giornalieri, oppure un solo titolo quadrigiornaliero.

² L'Amministrazione Comunale si riserva la facoltà (se si riscontrasse un eccessivo incremento dei numeri di ingressi in ZTL) di bloccare l'accettazione degli ingressi generati da questi ticket.

La razionalizzazione dei permessi operativi attraverso l'introduzione di strumenti di pricing hanno consentito di ridurre i permessi operativi del 27%, rispetto ai 22.710 del 31.07.06, riducendo del 10% il numero complessivo dei permessi concessi per l'accesso alla ZTL.