



**CONSIGLIO DI QUARTIERE
CONSIGLIO APERTO
SEDUTA del 21 gennaio 2019**

Versione DEFINITIVA
Verbale a cura di:
Daniele Mazzoni

Convocazione ore 18.00
Inizio effettivo: 18.15
fine effettiva: 21.15

Sede: Sala Cesare Masina
Bologna – via Saliceto 3/20

Pagg.: 8

ORDINE DEL GIORNO:

O.d.G. N. 1 ITER DI APPROVAZIONE DEL NUOVO PIANI GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) **PG.N. 5340/2019**

Seduta aperta del Consiglio, sono presenti anche l'assessore alle politiche per la mobilità, Trasporto pubblico locale e servizi di trasporto collettivo, Infrastrutture per la mobilità, Piano urbano del traffico, Irene Priolo e il Responsabile della U.O. Sistemi per la Mobilità del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture Ing. Carlo Michelacci.

CONSIGLIERE	GRUPPO CONSILIARE	PRESENTE	ASSENTE
ARA DANIELE	CENTRO SINISTRA PER NAVILE	si	
CALLIGOLA PAOLA	CENTRO SINISTRA PER NAVILE	si	
CIMA FRANCO	CENTRO SINISTRA PER NAVILE	si	
DANTE STELLA MARIS	MOVIMENTO 5 STELLE	si	
DEL MUGNAIO ANNA	CENTRO SINISTRA PER NAVILE		si
DI PIETRO ANTONELLA	CENTRO SINISTRA PER NAVILE		si
ELIA FILIPPO	CENTRO SINISTRA PER NAVILE		si
GALASSI GIULIA	MOVIMENTO 5 STELLE		si
GARBIN ANGELO LUIGI	CENTRO SINISTRA PER NAVILE	si	
GUIDA BRUNELLA	COALIZIONE CIVICA PER BOLOGNA	si	
PAVANI ALESSANDRO	MOVIMENTO 5 STELLE	si	
PERON MASSIMO	CENTRO SINISTRA PER NAVILE	si	
RAFFAELLI PAOLA	INSIEME BOLOGNA CITTA' METROPOLITANA	si	
RICCIONI ELISA	CENTRO SINISTRA PER NAVILE		si
TISELLI GRAZIELLA	CENTRO DESTRA PER NAVILE	si	

VERBALE:

Il Consiglio di Quartiere Navile si è riunito oggi 21 gennaio 2019 in seduta aperta presso la Sala Cesare Masina – sede del Quartiere Navile di via Saliceto 3/20, ai sensi degli artt. 22 e 23 del Regolamento sul Decentramento e dell'art. 31 del Regolamento sui diritti di partecipazione e di informazione dei cittadini per la trattazione dell'O.d.G. indicato.

Assume la Presidenza il Dott. Daniele Ara.

Assiste il Segretario Amministrativo, Dott. Daniele Mazzoni.

Alle ore 18.15 il Presidente dichiara aperta la seduta.

Oltre alla cittadinanza presente, risultano **presenti n. 10 Consiglieri**.

La seduta è dichiarata valida.

Il Presidente informa la cittadinanza relativamente all'oggetto della discussione e comunica la presenza dell' Assessore Priolo e del tecnico Ing. Michelacci.

Il presidente comunica che il consiglio si riunirà entro metà febbraio dare un parere al Comune sul PGTU per indicare alcune proposte migliorative.

Potranno intervenire sia i consiglieri che i cittadini sia sul pgtu nel suo complesso, sia su problematiche più di dettaglio.

Passa quindi la parola all'Ing. Michelacci

L'ingegnere illustra le slide

Il pgtu è stato adottato dal Comune di Bologna alla fine dell'anno e va a sostituire quello del 2007.

Non è ancora stato approvato perché siamo nel periodo delle osservazioni (2 mesi), dopo il Comune valuterà le osservazioni e quindi sarà approvato insieme al pums che devono essere approvati entro il 2019.

Il pgtu guarda tutti gli aspetti della mobilità, pedonale, ciclistica, del trasporto pubblico, della messa in sicurezza stradale, della sosta, degli inquinamenti.

Il pgtu deve essere aggiornato ogni 2 anni (strumento di breve periodo), a differenza del Pums (strumento a lungo periodo).

Lo strumento a lungo periodo è il pums piano urbano mobilità sostenibile. Prevede gli obiettivi di Bologna di lungo periodo. Prima deve essere approvato il Pums, poi il PGTU.

Abbiamo il 57 per cento di mobilità auto e solo il 13 per cento di trasporto pubblico e 5 per cento per biciclette.

Nel 2030 dobbiamo avere il 41 per cento di mobilità auto. L'obiettivo è fare meno 440.000 spostamenti di auto al giorno.

Molti degli spostamenti in auto sono inferiori ai 3 chilometri.

Bisogna ragionare anche sulla sicurezza stradale e sulle barriere architettoniche.

Attenzione anche sulle barriere architettoniche, il comune di Bologna si è dotato di un disability manager che segue le problematiche delle barriere architettoniche.

La rete ciclabile è stata pensata ragionando su delle radiali che vanno dalla periferia al centro, ma anche su spostamenti non verso il centro.

Sulla mobilità ciclabile si è lavorato sulle connessioni ciclabili.

Si lavora per il potenziamento del trasporto pubblico (soprattutto tram).

Per i taxi abbiamo fatto un bando di 36 licenze, e occorre un forte aumento dei taxi servono circa 555 taxi in più.

Altro aspetto è la città a 30. Tutta la zona urbana a 30 e pochi strade elencate a 50 (quelle che servono per spostarsi fra i quartieri). E' una velocità che limita fortemente i danni negli incidenti.

Tema della sosta abbiamo nel centro storico 8.000 posti auto a fronte di 32 mila permessi auto residenti, e 500 per scarico e carico. A Bologna previsti 40.000 stalli, piano sosta più grande in Italia.

Si ragiona se usare non solo il parchimetro per pagare il biglietto, ma sistemi tecnologici che consentono di aumentare il periodo di sosta senza ritornare all'automobile

Si ragiona su rimpicciolire i settori della sosta per i residenti e ognuno sarà al centro della area sosta a lui consentita (ognuno avrebbe la propria zona, più le zone limitrofe).

Il presidente ringrazia l'ing. Michelacci e passa la parola ai cittadini.

Interviene Angela Iacopetta e parla della criticità della zona dove abita (Noce Pescarola).

Le criticità sono People Mover, la nuova stazione, l'aeroporto e vorremmo sapere quale sarà il futuro assetto di questa parte della città.

Questa zona della città necessita di un piano dettagliato a livello locale. Capiamo le esigenze della città, ma bisogna anche essere informati su scelte di dettaglio.

Interviene Barbara Piloni portavoce del comitato vivere il lazzeretto di Bologna che condivide i timori del precedente intervento.

Siamo preoccupati per la chiusura di via Zanardi che comporterà un aumento di traffico di via Roveretolo. Prima di dare il via a determinate opere che hanno un impatto così forte verso i cittadini che vi vivono, bisogna pensarci tanto.

Sul piano sosta occorrono più parcheggi. Le risposte della Amministrazione sono sempre che non si fanno nuovi parcheggi.

Le piste ciclabili sono troppo strette, non sono solo linee disegnate per terra.

Interviene Alessandra Rabbi comitato genitori i.c. 5

Molto difficoltoso l'accesso alla scuola perché troppo stretto il marciapiede. Abbiamo suggerito di accedere da dietro e abbiamo parlato di fare un gruppo di lavoro ma si era detto che ci sarebbe stato un facilitatore per agevolare il gruppo di lavoro, persona che ancora non si è vista.

Interviene Moscato che rappresenta i condomini di via Don Bedetti dal 111 al 117 e dopo Cremonini

Problema nato con il nuovo piano sosta. La nostra strada è rimasta a parcheggio libero, c'è un piccolo parcheggio a sosta regolamentata a 3 ore. Ci sono 2 parcheggi grandi entrambi a strisce

blu. Le auto vengono a parcheggiare nella zona a parcheggio libero. Propone la modifica delle strisce blu e di quelle bianche e una maggiore sorveglianza da parte della PM.

Interviene Cremonini. Sono sindacalista di tper. Denuncio la pericolosità di urtare con i mezzi pubblici le biciclette. Pericoloso guidare su aree pedonalizzate. Le auto del car sharing fanno perdere ulteriore tempo agli autobus.

Interviene Mariani che abita in via Carracci. Non sappiamo bene l'impatto del People Mover. Chiedo notizie più precise sul People. Non si sa ancora niente della nuova strada che passa sotto la stazione. Anche la pista ciclabile della zona è malmessa.

Le auto parcheggiano sempre su via Carracci, all'uscita della stazione dove è vietato.

La casa della salute presenta difficoltà per raggiungerla soprattutto dalla fermata dell'autobus è troppo lunga la distanza.

Interviene Morisi Giancarlo.

Abito nella zona della rotonda dei VVFF. (zona via ferrarese 162, 160, nuova clinica, il benzinaio)

La velocità media è di 78km/h, troppo forte per chi deve uscire dai garage e i decibel sono 80.

La velocità va diminuita, è pericoloso per chi vi abita e per chi vi lavora. Ci sono numerosi incidenti.

Secondo tema: alla Bolognina abbiamo ancora il piano winkler di oltre 25 anni. Sarebbe meglio rimetterlo in discussione.

Interviene Serra. Faccio il bastian contrario, ma questo piano (il pums e il pgtu) non risolve i problemi del traffico di Bologna I problemi sono il traffico parassitario, la sosta parassitaria sulle radiali e la sostituzione con tre isole pedonali h24, sabato e domenica compresi. Oltretutto è in sintonia con il crescente turismo della nostra città. Anche le piste ciclabili potrebbero essere potenziate. Potrebbero essere collegate in bicicletta delle zone esterne alla tangenziale

Interviene Perotti. Sono qua come cittadino della Bolognina. L'asse nord sud è stato previsto senza ciclabile. Poi la ciclabile dell'Arcoveggio che ha doppio senso nel marciapiede, è pericolosa e preferisco girare sulla strada. Poi le scuole sono invase dalle automobili, i genitori possono parcheggiare a 200 metri dalle scuole se non trovano parcheggio, senza creare traffico indotto. E' impossibile pensare che si possa arrivare davanti al portone della scuola a parcheggiare.

Interviene Toscano Eugenio del comitato vivere bene il lazzeretto. Progetto sicurezza casa scuola. Bisogna studiare di andare a piedi alle Rosa Luxemburg, non c'è possibilità di andare a scuola a piedi.

La capacità del people mover può essere aumentata, ci sono solo quelle due piccole cabine?

Interviene Magrini Il progetto come è stato illustrato è molto interessante. Ci sono alcuni punti dove si può intervenire subito. Ad esempio il collegamento fra ospedale Maggiore e zona caserma di via Agucchi. Non si può fare arrivare alcune corse della linea 11? Questo farebbe risparmiare 1 ora che ci mette la gente per andare al Maggiore. Il discorso delle ciclabili, vanno protette a sicurezza dei ciclisti e dei bus. Altro discorso le scuole....davanti una scuola non può essere questo parcheggio selvaggio. Altro problema: il People Mover è un mezzo interessante ma rumoroso, i sensori del rumore non sono per tutto il percorso.

Interviene Martini. Zona di ponte di via Matteotti, risulta dalle mappe che vi sono delle ciclabili ma

invece non esistono. Sono previsti degli interventi per migliorare la viabilità ciclistica, tutelando la sicurezza dei ciclisti? E chi arriva da via Indipendenza per seguire la ciclabile, occorre più volte attraversare via Matteotti. Prima Matteotti, poi Carracci, poi di nuovo Matteotti.

Interviene Simonetta Corsini portavoce di Salviamo il quartiere Navile.

Siamo molto preoccupati su via Sant'anna. Sembra diventi una strada a senso unico, noi siamo contrari.

Poi considerazione personale: ci sono troppi parcheggi a pagamento, i residenti devono pagare anche per parcheggiare 5 minuti

Altra considerazione: maggiore attenzione ai ciclisti che devono però viaggiare con le luci e in contromano.

Altra considerazione eliminazione barriere architettoniche, non bisogna aspettare il piano per sistemare i marciapiedi.

Ultima considerazione la tecnologia di cui si parla nel PGTU va bene, ma se funziona ad esempio caso del parcheggio Tanari che funziona malamente. Si veda interrogazione del Consigliere comunale Lisei che ha evidenziato il mal funzionamento del parcheggio.

Interviene un cittadino che chiede all assessore se il piano del traffico è coordinato con altri progetti della Amministrazione ad esempio il centro raccolta rifiuti che porterà molto traffico.

Interviene consigliere Stella Maris

Gli obiettivi del piano sono condivisibili di arrivare al 2030 con meno traffico privato, ma per arrivare a questo bisogna incentivare il trasporto pubblico. Bisogna potenziare anche il sabato e la domenica il servizio pubblico. Il sabato e domenica gli autobus sono così pieni che non si riesce ad entrare.

Perché non fare un autobus che giunga all aeroporto, non è necessario il people mover che è costato 130 milioni di soldi pubblici.

Anche le ciclovie devono essere migliorate e rese più sicure che sono pericolose sia per i ciclisti che per i pedoni

Interviene Tisselli, poi Raffaelli, poi Peron

Interviene Tisselli. Il NGTU non raccoglie tantissimi consensi al Navile e su tutta Bologna.

Si mette sempre il carro davanti ai buoi, come si fa a fare un marciapiede per pedoni, per bici e carreggiata. Non c'è spazio. Siamo inoltre contrari al limite dei 30 km/h, non vogliamo gli 80 in città, ma neanche i 30km/h

Va bene gli investimenti per le auto ecologiche, ma come si sposta una persona che non ha i soldi per comprare un'auto non ecologica?

Il people mover: la gente si lamenta per la rumorosità, vogliamo rispondere ai cittadini che evidenziano i problemi.

Non servono le ciclabili, tanto le bici vanno sui marciapiedi. Se vai a piedi, le biciclette sui marciapiedi ti tranciano.

Come facciamo a inserire tutti questi tasselli e dire alla cittadinanza domani si fa così'.

Interviene consigliera Raffaelli

Ringrazio tutti i cittadini, le criticità sono venute fuori in questo dibattito.

I parcheggi nella Bolognina sono tutti a pagamento, le piste ciclabili sono fatte male, tante volte i ciclisti vanno sotto i portici. I stili di vita si cambiano anche non guardando solo la sostenibilità economica. Tper non fa nuovo fermate se non c'è sostenibilità economica. Non ho sentito parlare di educare alla sicurezza stradale. E' indispensabile a scuola educare i cittadini alla mobilità urbana.

Consigliere Guida Brunella

Condivido i principi di questo piano, e sono interessati questi consigli aperti perché danno una conoscenza maggiore dei problemi della comunità. Mettere una zona a 30 presuppone che ci siano meno automobili.

Spesso economia, urbanistica, programmazione non si parlano fra di loro. Bologna non ha ancora completato la stazione, e cio' è un grave danno per la città. Bologna poteva avere un servizio ferroviario metropolitano molto efficiente, ma è stato trascurato. Il piano del traffico metropolitano risulterà obsoleto. Il trasporto pubblico non deve essere invece incentrato tutto verso il centro, ma devono essere collegati fra loro anche punti importanti della periferia.

Cittadina io chiedo se come cittadino verrà effettivamente ascoltata. Poi chiedo se è possibile parlare di 175 mila biciclette a disposizione, sono troppe.

O eliminiamo le auto o radiamo al suolo Bologna e la rifacciamo che tutte le piste che voi chiedete.

Non potete mettere nella città auto, pedoni, biciclette, trasporto pubblico, non ci stanno tutte le cose che voi dite.

Consigliere Peron: Ringrazio i contributi dati oggi. Due considerazioni: si vuole dirottare da traffico provato a trasporto pubblico e ciclabile, è una idea di città che condivido, con meno auto in giro. Gli obiettivi sono importanti non si se riusciamo a raggiungerli, ma sono obiettivi importanti

Mi piace che si ragioni in termini di velocità consentita di 30 km/h.

Importante anche il collegamento ciclabile fra Corticella e Castel Maggiore, una continuità importante.

Il Presidente comunica che il consiglio si riunirà per parlare di un documento piu' di dettaglio.

People mover il collegamento con la zona di Pescarola è da tenere presente.

Il collo di bottiglia di via marco polo è da uno degli investimento previsti dal passante, speriamo di salvarlo.

L'asse nord sud verrà fatto un sotto passo. Sulla casa della salute, c'è il problema di un autobus che colleghi i poli di interessa del quartiere, con il 30 è migliorato il collegamento, ma è un problema generale di un autobus che colleghi corticella e bolognina, casa della salute, zona universitaria, lazzeretto, ospedale Maggiore. Cioè ci vuole un autobus che non vada necessariamente in centro.

Tutto il traffico da nord deve concentrarsi sull'asse nord sud.

Le piste ciclabili possono essere sicure anche se sono bidirezionali.

Sul rumore del people mover si sta sperimentando e si ragiona anche sul rumore

Il piano sosta su qualche zona è stata richiesto il parcheggio a rotazione da parte dei negozianti.

La zona a 30 è stata istituita adesso fra due scuole Da Salvo D'acquisto alle Botteghe, vediamo come va.

L'ing Michelacci: 2 note tecniche. Sul People mover ogni navetta porta a 50 passeggeri, 500 passeggeri all'ora.

Il Comune già adesso investe denaro per migliorare i marciapiedi. Sul parcheggio Tanari, il problema tecnico accennato esiste e va risolto.

Assessore Priolo: Dal punto di vista tecnico, è importante che il quartiere faccia un documento complessivo sul PGTU, ma anche i cittadini possono dare un contributo. Tramite il sito si fanno le osservazioni e il Comune ha l'obbligo di prendere in esame le varie sollecitazioni. Oggi il PGTU è più flessibile rispetto al precedente. E' difficile raggiungere gli obiettivi dati dal PGTU, è assolutamente necessario cambiare il sistema di trasporto pubblico. Il tram è più efficiente e quindi il cittadino può preferire il tram al suo mezzo privato.

Il tram andava fatto 20 anni fa. Non possiamo più fermarci.

Le famiglie a volte hanno due auto, una la usano frequentemente, l'altra la usano solo raramente. A questi cittadini, che rinunciano alla seconda auto, dobbiamo dargli una somma (bonus mobilità) per pagarsi l'abbonamento del bus, l'abbonamento al car sharing e l'utilizzo del bike sharing.

L'altra operazione su cui stiamo lavorando è l'integrazione tariffaria, il cittadino che prende il treno, poi può prendere con lo stesso biglietto l'autobus.

Il piano sosta è allargabile senza problemi basta che il quartiere ne faccia domanda.

Di solito i parcheggi con rotazione di solito vengono fatti per agevolare il commercio. Se i commercianti non li vogliono, per noi non è un problema eliminarli.

Molto importante anche l'evoluzione tecnologica del sistema, anche gli anziani (dai 70 anni) stanno cominciando a usare gli smart phone.

Faremo un incontro con il Rup del people mover in Rivola che illustrerà le interconnessioni fra people e alta velocità.

Sul people mover, passiamo dall'aereo alla alta velocità prendendo un ascensore. Vogliamo un biglietto solo con cui si prende il people mover e il treno ad alta velocità.

Ci sarà un incontro il 20 febbraio con la commissione mobilità in via Marco Polo.

Sul tema sicurezza casa scuola ci vuole una mappatura di tutta la città perché è un problema di tutta la città. Nel PGTU si analizza il problema di tutta la città. Ogni istituto deve nominare un city manager e dopo la nomina questa figura va formata.

Tema piste ciclabili, il problema della convivenza anche fra biciclette e autisti TPER, e fra biciclette e pedoni. Noi non abbiamo gli spazi per creare delle piste ciclabili, dobbiamo segnalarle tramite segnaletica orizzontale.

L'asse nord sud migliorerà il passaggio per le auto che devono andare a nord migliorando la situazione di via Carracci.

Il divieto di superare i 30 km/h consentirà di mantenere le strade principali ai 50, come prevede il codice della strada. Ai 30 si diminuisce la incidentalità, diminuisce l'inquinamento e migliora lo spostamento da una parte all'altra della città.

Il dire no a certe scelte del passato la stiamo pagando caramente, oggi bisogna assolutamente andare nella direzione dei tram.

Il Presidente ringrazia i tecnici comunali e tutti gli intervenuti e dichiara chiusa la seduta alle ore 21.15.

Letto, confermato e sottoscritto.

Il Segretario verbalizzante

Daniele Mazzoni

Il Presidente del Quartiere

Daniele Ara

