



Quartiere San Donato

P.G. N.: 21649/2009
N. O.d.G.: 5/2009
Data Seduta : 05/02/2009
 Dati Sensibili
Favorevole

Oggetto: **ESPRESSIONE DI PARERE DEL QUARTIERE SAN DONATO IN MERITO A : "APPROVAZIONE DEL NUOVO REGOLAMENTO VIARIO DEL COMUNE DI BOLOGNA "**.

- Espressione di parere -

Informazioni Iter

Il Consiglio del Quartiere San Donato

Riunito in seduta del 5 febbraio 2009;

Ai sensi degli artt.10 e 11 del Regolamento sul Decentramento;

VISTA

la richiesta di parere del Settore Mobilità Urbana P.G. n. 294953/2008 in merito ad "Approvazione del nuovo Regolamento viario del Comune di Bologna", pervenuta ai Quartieri tramite la Segreteria Generale in data 18.12.2008, con scadenza successivamente posticipata al 7.2.2009:

SENTITA

la relazione in sede di seduta congiunta delle Commissioni Assetto del Territorio e Urbanistica dei nove Quartieri cittadini in data 21.1.2009;

CONSIDERATO

che il Regolamento in oggetto, dettando regole generali valide e vincolanti tanto per l'Amministrazione quanto per i privati, permette di realizzare concretamente alcuni obiettivi fondamentali in materia di mobilità urbana sostenibile, quali: miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale; riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico; risparmio energetico; promozione del trasporto pubblico; promozione della mobilità pedonale e ciclabile.

VALUTATO

in maniera positiva il nuovo Regolamento, perché aggiorna la normativa sugli standard da rispettare nelle strade pubbliche a seguito del nuovo *Piano Generale del Traffico Urbano* approvato dal Consiglio Comunale nel 2007; perché accoglie e rende cogenti alcune buone pratiche progettuali che si sono sviluppate nella prassi applicativa degli ultimi anni; perché è volto a promuovere nei fatti la tutela dell'utenza debole della strada, nonché la cura e l'ordine dello spazio pubblico;

RITIENE

Necessario formulare le seguenti osservazioni e proposte

1) Tavolo tecnico

Si ritiene necessario che al Tavolo tecnico per l'aggiornamento del Regolamento Viario sia presente anche un rappresentante dei Quartieri, in quanto le questioni della viabilità locale rappresentano uno dei campi di maggiore sollecitazione agli organismi del decentramento da parte dei cittadini.

Si propone pertanto la seguente integrazione all'articolo 3, comma 2:

[...] "f) Settore Coordinamento Amministrativo Quartieri".

2) Attuazione

Si ritiene necessario che le norme innovatrici dell'attuale disciplina, se costituiscono prescrizioni vincolanti per la progettazione delle nuove infrastrutture stradali, rappresentino però, altresì, un reale obiettivo programmatico in vista del progressivo adeguamento delle strade esistenti ai nuovi standard, in particolare con un impegno progettuale e finanziario in questo senso da parte dell'Amministrazione Comunale.

Si propone pertanto la seguente integrazione all'articolo 4, comma 6, inserendo le seguenti parole al termine del testo proposto:

[...] "A tal fine, il Comune di Bologna predispose annualmente, nell'ambito della procedura di approvazione del Piano degli investimenti e dei lavori pubblici, uno specifico elenco degli interventi prioritari per l'adeguamento delle infrastrutture stradali esistenti ai nuovi standard del Regolamento viario".

3) Isole Ambientali

Si ritiene opportuno che i dispositivi volti al rallentamento della velocità dei veicoli siano previsti ordinariamente non solo all'ingresso delle zone a traffico calmierato ("portali d'accesso"), ma altresì all'interno dei comparti interessati ove necessari.

Si propone pertanto la seguente integrazione all'articolo 12, comma 3, inserendo le seguenti parole al termine del testo proposto:

[...] " , nonché essere ripetuti all'interno dei comparti interessati, qualora le condizioni strutturali della strada lo richiedano (ad es.: mancanza di marciapiedi) o permettano la ripresa di velocità elevate (ad es.: lunghi rettilinei)."

Si ritiene opportuno che, nell'ambito della progettazione delle Isole Ambientali, sia consentito altresì prevedere, anche in mezzo alla carreggiata e in deroga alle regole ordinarie, la posa di elementi di arredo urbano, quali strumenti di rallentamento della velocità veicolare e di qualificazione dello spazio pubblico nell'ottica di una fruizione principalmente ciclo-pedonale.

Si propone pertanto la seguente integrazione all'articolo 12, comma 4, inserendo, dopo le parole "la dotazione di spazi di sosta", le seguenti:

[...] "e l'inserimento di elementi di arredo urbano sulla sede destinata al transito veicolare" [...]

4) Rotatorie

Si ritiene necessario affermare con maggiore nettezza la protezione dell'utenza debole, in particolare ciclabile, nella progettazione delle rotonde.

Si propone pertanto la seguente integrazione all'articolo 15, comma 7, punto 10, inserendo, dopo le parole "non è necessario prevedere la pista ciclabile separata rispetto alla sede carrabile", le seguenti:

[...] " , salvo che l'attraversamento della rotatoria costituisca passaggio obbligato lungo un itinerario ciclabile di rilevanza non meramente locale, nel qual caso valgono le regole che seguono;" [...]

5) Dissuasori di sosta

Si ritiene necessario prevedere esplicitamente la possibilità di installazione di fittoni direttamente da parte dell'Amministrazione Comunale, ove l'intervento non risponda ad interessi esclusivamente privati.

Si propone pertanto la seguente integrazione all'articolo 17, inserendo un nuovo comma dopo il 3:

[...] "4. L'installazione dei dissuasori può essere compiuta anche direttamente a carico dell'Amministrazione Comunale, su segnalazione di privati, qualora risponda ad un interesse pubblico (ad es.: protezione di un percorso pedonale da fenomeni di costante sosta abusiva). [...]"

6) Dossi

Si ritiene necessario ampliare la casistica delle condizioni particolari in presenza delle quali i dossi rallentatori sono ammessi non solo su strade locali, ma anche su strade interzonali e di quartiere.

Si propone pertanto la seguente integrazione all'articolo 19, comma 3, punto 3, così riformulando l'esempio:

[...] "(es.: ristrettezza della carreggiata, assenza di marciapiedi, mancanza di protezione degli attraversamenti pedonali, presenza di rettilinei idonei e utilizzati per acquisire velocità superiori a quella consentita, intensi flussi di pedoni o ciclisti per la presenza di particolari poli attrattori, etc...)" [...]"

7) Percorsi pedonali

Si ritiene necessario sancire con chiarezza e vincolatività da un lato l'impossibilità di realizzare aree di sosta per auto sopra o "a cavallo" dei percorsi pedonali, dall'altro lato la possibilità di installare fittoni dissuasori della sosta abusiva, al fine di tutelare la sicurezza dell'utenza debole della strada e prevenire, impedendoli, fenomeni oggi largamente diffusi di sosta selvaggia sui marciapiedi.

Si propone pertanto la seguente integrazione all'articolo 20, comma 2, punto 3, inserendo, alla fine, le seguenti parole:

[...] "In particolare, al fine di tutelare la fruibilità degli itinerari per utenti deboli, è vietata l'istituzione di aree di sosta per auto totalmente o parzialmente insistenti su percorsi pedonali rialzati. Inoltre, qualora su un marciapiede si verificano in modo costante fenomeni di sosta abusiva di veicoli, il Comune può intervenire a norma dell'articolo 17, comma 4, installando appositi dissuasori, anche uniti da catenelle ove necessario per impedire la sosta di ciclomotori e motocicli."

8) Semafori

Si ritiene opportuno diffondere il sistema della "chiamata" del verde per pedoni e ciclisti negli impianti semaforici, al fine di favorire il transito preferenziale degli utenti della strada più deboli e più eco-compatibili rispetto ai veicoli.

Si propone pertanto la seguente integrazione all'articolo 21, comma 2, punto 12, inserendo alla fine le seguenti parole:

[...] "; qualora regolino un'intersezione su cui sussiste un particolare transito pedonale o ciclabile, devono altresì essere dotati di un sistema di chiamata/prenotazione del verde in favore dei pedoni o ciclisti, in aggiunta agli ordinari cicli semaforici".

9) Golfi laterali

Si ritiene opportuno indicare come obiettivo la generalizzazione dei "golfi laterali" agli incroci dotati di strisce pedonali nelle aree dove ciò sia reso necessario dalla particolare intensità dei flussi pedonali.

Si propone pertanto la seguente integrazione all'articolo 21, comma 2, punto 15,

inserendo alla fine del sottopunto 4 le seguenti parole:

[...] “, ed è da prevedersi necessariamente come soluzione progettuale generalizzata in prossimità delle principali intersezioni con attraversamenti pedonali delle zone di vicinato caratterizzate da una particolare concentrazione di insediamenti abitativi, commerciali, sportivi, ricreativi e servizi pubblici”.

10) Attraversamenti ciclabili

Si ritiene necessario indicare la realizzazione degli attraversamenti ciclabili con colorazione o tipologia della pavimentazione differenziata come regola generale nei punti cruciali lungo gli itinerari al di fuori del centro storico .

Si propone pertanto la seguente integrazione all'articolo 19, comma 10, inserendo alla fine del punto 1 le seguenti parole:

[...] “Tale soluzione progettuale è prevista necessariamente quando gli attraversamenti sono disposti in punti cruciali lungo percorsi ciclabili di rilevanza cittadina, in strade di categoria superiore a quella locale ”.

11) Piste ciclabili

Si ritiene necessario affermare con maggiore forza che le piste ciclabili protette ricavate su marciapiede devono essere separate in modo percepibile e reale dai flussi pedonali, al fine di evitare conflitti tra le due categorie nell 'uso degli spazi.

Si propone pertanto la seguente riformulazione dell 'articolo 22, comma 8, punto 4:

[...] “4. Se il dislivello tra piano ciclabile e pedonale è nullo o inferiore a 5 cm, i due itinerari devono essere contraddistinti con un diverso colore, e, se possibile, anche con una diversa tipologia della pavimentazione. Per dislivelli superiori a 5 cm, la differenziazione delle pavimentazioni è facoltativa, salve comunque le disposizioni di cui al punto 22.4.”.

12) Raccolta rifiuti

Si ritiene necessario specificare che la collocazione dei cassonetti per la raccolta dei rifiuti solidi urbani, nonché dei contenitori della raccolta differenziata, deve essere progettata e realizzata garantendo la sicurezza nella fruizione da parte dei pedoni rispetto al transito veicolare su strada.

Si propone pertanto la seguente integrazione all'articolo 28, inserendo alla fine del punto 4 le seguenti parole:

[...] “I cassonetti dei rifiuti indifferenziati e i contenitori per la raccolta differenziata devono essere collocati, con particolare riferimento alle aperture utili per l' inserimento dei rifiuti da parte degli utenti, in una posizione tale da garantirne l' utilizzo da parte dei pedoni in condizioni di sicurezza rispetto al contemporaneo transito dei veicoli sulla pubblica via.”

Tutto ciò premesso il Consiglio di Quartiere San Donato esprime parere favorevole .

Effettuata la votazione e verificazione l'esito il Presidente, assistito dagli scrutatori, proclama il parere favorevole con il seguente risultato :

ESITO VOTAZIONE:

Presenti	n. 13
Votanti	n. 12
Favorevoli	n. 11

Contrari n. 1 Franco Selleri - Gruppo misto
Astenuti n. 1 Giovanni Fontana - CdL - Bologna é Tua

Il Consiglio del Quartiere San Donato approva .

Il Segretario Amministrativo
dr.ssa Paola Beltrami

Il Presidente
Riccardo Malagoli

Allegati :

File allegati :