

 <p>Atto di Consiglio di Quartiere</p>	<h2>Quartiere Navile</h2>	<p>P.G. N.: 404731/2024 N. O.d.G.: 9/2024 Data Seduta : 19/06/2024 <input type="checkbox"/> Dati Sensibili Adottato</p>
<p>Oggetto: ORDINE DEL GIORNO IN MERITO ALLA SOSTA SU STRADA DI VEICOLI PRIVATI - PRESENTATO DAL GRUPPO CENTRO SINISTRA PER NAVILE</p>		
<p>- Ordine del giorno -</p>		

Informazioni Iter

Su proposta del Gruppo Centro Sinistra per Navile

Il Consiglio del Quartiere Navile
riunito nella seduta del 19 giugno 2024

Premesso che :

- tra gli obiettivi del PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile rientra la modifica della ripartizione modale degli spostamenti a favore di mobilità dolce e trasporto pubblico, con la riduzione al 2030 degli spostamenti con auto privata dal 57% al 41% del totale nella Città Metropolitana e dal 42% al 22% nel Comune di Bologna;
- il tasso di motorizzazione della città di Bologna (533 autovetture ogni 1.000 abitanti nel 2022) risulta significativamente alto rispetto a quello di altre città europee comparabili, e la sua riduzione è un obiettivo da perseguire anche nell'ottica di un riequilibrio dello spazio pubblico oggi destinato alle auto ;

Valutato che :

- nello scenario di progetto disegnato dal PUMS, l'utilizzo di mezzi privati da parte della popolazione residente in città rimane più probabile per le esigenze di spostamento di medio-lungo raggio, rispetto alle quali le politiche metropolitane della mobilità non possono garantire sufficiente capillarità geografica o temporale o che non rientrano nella competenza di tali politiche ;
- a tali esigenze di spostamento non danno risposta i servizi di car sharing oggi attivi in città, basati sul sistema del flusso libero e con aree di copertura limitate al territorio urbano;
- vanno dunque distinte la limitazione degli spostamenti con veicoli privati in ambito urbano e quella del possesso di veicoli privati da parte di residenti, con il conseguente impatto sulla città in termini di sosta, che richiede tempi più lunghi e politiche più articolate ;

Considerato che :

- nelle aree della città il cui tessuto urbano è precedente alla motorizzazione di massa, e alle norme nazionali che impongono di destinare negli edifici spazi a parcheggio, si riscontra una tendenziale carenza di posti auto pertinenziali, e un conseguente aumento della pressione sulla sosta su strada ;
- tra le aree in questa situazione spicca nel nostro Quartiere quella della Bolognina, dove, secondo il quadro conoscitivo a livello di areale alla base della strategia locale del PUG, "è molto elevato il numero di abitazioni che non dispongono di posto auto, ovunque oltre il 40% (fino al 62% nei pressi di

- piazza dell'Unità)";
- in altre aree del Quartiere, il cui sviluppo urbano è stato successivo, non si riscontra invece la stessa pressione della sosta in particolare residenziale sui posti auto su strada;
 - le indagini 2022 e 2023 sulla qualità della vita condotte da Comune e Città Metropolitana mostrano come la disponibilità di parcheggi sia tra gli aspetti per i quali la cittadinanza del Comune capoluogo dimostra un maggior grado di insoddisfazione;
 - nelle interlocuzioni con la cittadinanza rispetto a interventi che comportino ricadute dirette o indirette sullo spazio urbano emerge una preoccupazione ricorrente per la riduzione degli spazi destinati alla sosta su strada, che può alimentare, e in diversi casi alimenta, un atteggiamento di opposizione rispetto agli interventi nel loro complesso;
 - il bilancio della sosta viene tuttavia sempre elaborato in base ai posti auto e moto esistenti prima degli interventi, e non invece considerando l'effettiva pressione dei veicoli che insistono sulle aree interessate, per presenza di residenti o di attrattori di traffico;

Giudicato che :

- per una gestione efficiente della sosta in ambito urbano, nella prospettiva di una riduzione equa del tasso di motorizzazione, è dirimente avere un quadro conoscitivo del rapporto tra domanda e offerta di sosta (inclusa quella in aree pubbliche, pertinenziali e private) su una scala geografica micro, corrispondente alle effettive esigenze e comportamenti di chi utilizza oggi autoveicoli e motoveicoli privati;
- per rilevare la domanda di sosta è necessario collegare i dati sulla proprietà dei veicoli, detenuti dal Pubblico Registro Automobilistico, a quelli sulla residenza dei possessori e al loro nucleo familiare, già detenuti dal Comune;
- per l'offerta teorica di sosta si può fare riferimento alle dotazioni richieste, in base alla Disciplina del PUG, per interventi urbanistici di volume corrispondente a quello delle edificazioni esistenti, da confrontare con l'offerta effettiva di parcheggi pubblici e privati/pertinenziali;
- la disponibilità di un quadro conoscitivo così costruito consentirebbe non solo di valutare puntualmente l'impatto di interventi programmati e potenziali sulla pressione rispetto al sistema della sosta, ma anche di monitorare in via continuativa il carico esistente nelle diverse zone della città e definire le scelte più adatte a un suo riequilibrio su scala locale, anche in base al numero di auto possedute dai diversi nuclei familiari in rapporto alla loro composizione;

Tenuto presente che il Comune di Bologna sta sviluppando il progetto del Gemello Digitale Urbano, in cui i dati e le informazioni raccolte dalla città stessa sono inseriti in un modello capace di supportare i processi decisionali tramite funzioni avanzate di analisi e previsione;

INVITA L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE

1. a compiere le azioni necessarie alla costruzione di un quadro conoscitivo, su una scala geografica dettagliata, del rapporto tra domanda e offerta di sosta dei veicoli privati e dell'evoluzione nel tempo di tale rapporto, anche in

- relazione alle politiche della mobilità e della sosta adottate ;
2. a valutare l'inserimento dei dati di tale quadro conoscitivo tra le applicazioni pratiche del progetto Gemello Digitale Urbano ;
 3. a promuovere, per questa finalità istituzionalmente rilevante, accordi con ACI in qualità di gestore dei dati del Pubblico Registro Automobilistico, al fine di ottenere un accesso continuativo o ad aggiornamento frequente ai dati disaggregati sul possesso di veicoli della popolazione residente ;
 4. a considerare per applicazioni pilota della costruzione di questo quadro conoscitivo, anche indipendenti dal progetto Gemello Digitale, zone del Quartiere Navile opportunamente differenziate per le loro caratteristiche urbanistiche, da definire anche in raccordo con il Quartiere ;
 5. a utilizzare i dati, insieme a quelli ricavati da ulteriori indagini specifiche, come base per le politiche della sosta e della mobilità, con l'obiettivo di promuovere il riequilibrio della ripartizione modale negli spostamenti e la riduzione del tasso di motorizzazione in base a criteri di equità sociale .

La Presidente pone in votazione l'O.d.G. n. 9.

Esito della votazione:

Presenti n. 11

Favorevoli n. 9 (Centro Sinistra per Navile)

Contrari n. 2 (Giorgia Meloni - Fratelli d'Italia, Gruppo Misto)

Astenuti n. -

La Presidente dichiara approvato l'atto O.d.G. n. 9 a maggioranza.

Documenti allegati (parte integrante):

Documenti in atti :