



Comune di Bologna



Sostenibilità
è Bologna

PFTE

Implementazione Citta' 30

Cod. Int.

CIG:

CUP:

Indice generale

PREMESSA	2
STATO DELL'ARTE	2
ATTIVITA' IN CORSO	4
LAVORI PREVISTI	5

PREMESSA

Nel PGTU sono definiti gli obiettivi per la mobilità sostenibile e le strategie per raggiungerli.

Il capitolo 4.5 è dedicato allo SPAZIO CONDIVISO e alle regole da implementare per una nuova rete stradale sostenibile e sicura.

In particolare nel paragrafo 4.5.2 viene sviluppato il tema della "CITTÀ 30" volta alla tutela della mobilità attiva attraverso l'adozione diffusa del limite massimo di velocità a 30 km/h sulla rete stradale urbana, in luogo dei 50 km/h.

Si tratta di un'innovazione che richiede non solo attività tecniche per la corretta implementazione delle misure sulla rete stradale, ma anche un enorme sforzo di informazione e sensibilizzazione di tutti i cittadini.

Gli obiettivi e le strategie generali vengono tradotte in soluzioni di dettaglio nei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (PPTU), secondo livello di progettazione del Piano Urbano del Traffico PGTU: per concretizzare tale previsione è necessario dettagliare obiettivi ed azioni nel Piano Particolareggiato della Città 30. E' opportuno ricordare che l'Amministrazione realizza da anni interventi di sicurezza stradale ed è impegnata nell'implementazione costante delle zone 30 sul proprio centro abitato: queste attività proseguiranno all'interno (del) e in coerenza (con) il Piano Particolareggiato Città30.

Nel Piano Particolareggiato della Città 30 verranno delineate le soluzioni concrete relative alla disciplina complessiva per l'introduzione dei limiti di velocità sulle strade interne al centro abitato e, di conseguenza, l'elenco degli interventi di segnaletica orizzontale e verticale da realizzare.

STATO DELL'ARTE

Nel PSSU (Piano Sicurezza Stradale Urbana) allegato al PGTU 2019 il capitolo 3 è interamente dedicato al tema dell'incidentalità, con un'analisi estremamente dettagliata che comprende l'individuazione dei "punti neri", l'analisi sulle localizzazioni a maggiore incidentalità e prime valutazioni sull'individuazione dei "punti neri" in particolare per pedoni e ciclisti e mobilità scolastica.

Il capitolo 4 è interamente dedicato alle strategie per raggiungere l'obiettivo generale di riduzione dell'incidentalità. In esso sono definite le linee di indirizzo, individuate le azioni a maggiore efficacia, elencati alcuni interventi infrastrutturali sulle localizzazioni a maggiore incidentalità. Vengono delineate inoltre iniziative di tipo gestionale come il rafforzamento dell'applicazione delle regole della strada e il rafforzamento della governance.

Con riferimento alla linea di intervento del PNSS Orizzonte 2020 "Rafforzamento dell'applicazione delle regole della strada", il controllo della velocità è una delle azioni a cui è riconosciuta un'elevata efficacia sia nella limitazione del numero di incidenti sia nella riduzione dei loro effetti negativi.

La governance della sicurezza stradale è tema complesso e di assoluta rilevanza tanto da essere oggetto di una specifica linea di intervento del PNSS Orizzonte 2020 ("Rafforzamento della governance della sicurezza stradale"). Il tema investe aspetti progettuali e manutentivi dell'infrastruttura, pianificatori relativamente all'evoluzione del territorio e attività insediate, autorizzativi relativamente alle attività e funzioni permesse in ambito stradale e, in ultima analisi, organizzativi dell'Ente in ragione di come si intende rapportare il tema della sicurezza stradale a queste molteplici competenze specifiche.

L'obiettivo generale di PUMS/PGTU è quello di promuovere uno shift modale che riduca del 20% gli spostamenti con il mezzo motorizzato privato a vantaggio della mobilità "attiva" (spostamenti a piedi e in bicicletta). Per perseguire questo obiettivo lo spostamento a piedi e in bicicletta deve essere visto spontaneamente come la "prima scelta"; la condizione necessaria, anche se non sufficiente, perché avvenga questa evoluzione culturale è che lo spostamento a piedi e in bicicletta sia percepito come "sicuro".

Fra le azioni che contribuiscono a proseguire in direzione di tali obiettivi vi sono gli interventi volti a ridurre la velocità di percorrenza delle strade urbane come la realizzazione delle Isole ambientali (Zone 30) e il progetto della Città 30.

ATTIVITA' IN CORSO

E' in corso la definizione delle fasi e delle attività necessarie per la redazione del Piano Particolareggiato per l'implementazione della Città30.

Le principali fasi di lavoro sono sinteticamente e non esaustivamente elencate nella tabella seguente:

FASE	ATTIVITA'	DESCRIZIONE
1	1.1.1	Riesame PUM, PGTU, Progetti linee tram
	1.1.2	Definizione dell'ipotesi preliminare di programma attuativo
	1.1.3	Acquisizione e elaborazione dati incidentalità stradale
	1.1.4	Analisi delle funzioni urbanistiche con sopralluoghi
	1.1.5	Approfondimento aspetti normativi per l'attuazione della Città30
	1.1.6	Perimetrazione Città 30 e Isole Ambientali (I.A.) con verifica classificazione stradale vigente
	2.2.1	Metodologia e indirizzi per il "trattamento" viabilità, circolazione e sosta nelle I.A.
	2.2.2	Redazione degli indirizzi per la progettazione della segnaletica Città30, con produzione disegni di casi prototipali
	2.2.3	Definizione dei criteri di priorità attuative delle I.A.
	2.2.4	Partecipazione alle sedute di impostazione/verifica della progettazione segnaletica Città30 (max 8gg)
	2.2.5	Elaborazioni finalizzate alla comunicazione pubblica

Durante la redazione del piano, redatto nel rispetto delle specifiche dei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano e delle leggi e dei regolamenti vigenti, verranno condotte le verifiche preventive e quindi la condivisione delle scelte tecniche più opportune, per il raggiungimento della soluzione con il migliore rapporto costo/prestazioni.

LAVORI PREVISTI

Gli indirizzi per la progettazione della segnaletica Città 30, con la produzione dei disegni di dettaglio relativi alla segnaletica stradale orizzontale e verticale, costituiranno la documentazione di riferimento per la redazione delle tavole di dettaglio relative ai lavori da realizzare su strada.

Si prevede l'installazione della segnaletica relativa ai limiti di velocità in tutte le strade su cui la disciplina imponga specifiche norme di comportamento specifiche, coerentemente con gli indirizzi per la progettazione.

Da una prima sommaria stima dei costi, sulla base dell'estensione della rete stradale interna al centro abitato e alla classificazione funzionale delle strade, il costo previsto per tale intervento è pari a 100.000 Euro, come da quadro economico di seguito riportato:

QUADRO ECONOMICO		
A	Importo Lavori	
1	Totale lavori a base d'asta	€ 74.000,00
2	Oneri per la sicurezza	€ 4.000,00
	Importo complessivo dei lavori	€ 78.000,00
B	Somme a disposizione	
1	Oneri fiscali IVA al 22%	€ 17.160,00
2	Incentivo funzioni tecniche ex art 113 DLgs 50/2016	€ 0
3	Spese tecniche	€ 4.500,00
4	Contributo ANAC	€ 0,00
5	Imprevisti	€ 340,00
	TOTALE COMPLESSIVO	€ 100.000,00

CRONOPROGRAMMA INDICATIVO

- Entro il ottobre 2022: approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica e relativo adeguamento degli strumenti di programmazione economico-finanziaria dell'Ente;
- Entro il primo semestre 2023: approvazione dei successivi livelli di progettazione (definitiva ed

- esecutiva) e avvio delle procedure di affidamento e consegna dei lavori.
- Entro il secondo semestre 2023: completamento dei lavori.

Il RUP

Ing. Luca Bellinato