

## 6.5 ZTL – ZTLA – Area Verde

<b>SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO</b>			
<b>ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 644</b>	<b>Proponente</b>	<b>FEDERCHIMICA ASSOGASLIQUIDI</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Garantire –quantomeno in un’ottica di medio termine – la possibilità anche ai veicoli alimentati a carburanti gassosi di poter accedere alle misure di premialità previste nel PUMS a partire dalla possibilità di accedere alle ZTL ed a forme di riduzione dei pedaggi per i parcheggi; quindi considerare tra i veicoli “a basso impatto ambientale” – in linea con le definizioni contenute nella direttiva DAFI – anche i veicoli alimentati a carburanti gassosi (e non solo, quindi, quelli elettrici o ibridi).</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>L'osservazione non è coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione della mobilità propri del PUMS sui quali si fondano le misure di regolazione e premialità che favoriscono mezzi a zero emissioni.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**

**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 645</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
---------------------	---------------	-------------------	---

**Contenuto sintetico**

Si ritiene che vadano estese le limitazioni ecologiche di accesso anche ai veicoli a 2 ruote, così come per gli altri veicoli. Va prevista l'esclusione progressiva dalla ZTL delle moto euro 0 entro il 2020, euro 1 entro il 2021 ed euro 2 entro il 2022, in parallelo con il meccanismo graduale di facile comunicabilità già previsto per le auto. Vanno previsti anche per le moto, come per le auto, requisiti non solo ambientali ma pure funzionali per il permesso di accesso in ZTL (es.: avere la residenza, etc.).

**Deduzioni**

Si condivide la necessità di regolamentare gli accessi delle moto come già previsto nel PGTU di Bologna sulla base della classe ambientale. La limitazione progressiva legata anche ai requisiti funzionali per l'accesso alla ZTLA si ritiene accoglibile e verrà valutata anche sulla base delle modalità di regolamentazione implementate e dei risultati raggiunti in fase di attuazione e monitoraggio del Piano. Tuttavia, le limitazioni di accesso ai motoveicoli non verranno messe in campo nello scenario immediato, confermando che al 2030 la circolazione nella ZTLA sarà consentita ai soli mezzi elettrici o a zero emissioni in cui sono da includersi anche i ciclomotori.

<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>
---------------------	-----------------------------

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo paragrafo 6.2.2.3

c) Estensione della differenziazione ecologica e, in modo progressivo, dei requisiti funzionali anche per i veicoli motorizzati a due ruote;

Modifica tabella 6-2.

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**

**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 646</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
---------------------	---------------	-------------------	---

**Contenuto sintetico**

Considerato l'alto numero di moto di non residenti che accedono e sostano in Ztl: integrare la frase "nella ZTL attiva nel centro storico di Bologna ciclomotori e motoveicoli possono circolare liberamente" con un'indicazione per una progressiva limitazione all'accesso di tali categorie.

**Deduzioni**

Si condivide la necessità di regolamentare gli accessi delle moto come già previsto nel PGTU di Bologna sulla base della classe ambientale. La limitazione progressiva legata anche ai requisiti funzionali per l'accesso alla ZTLA si ritiene accoglibile e verrà valutata anche sulla base delle modalità di regolamentazione implementate e dei risultati raggiunti in fase di attuazione e monitoraggio del Piano. Si sottolinea che al 2030 la circolazione nella ZTLA sarà consentita ai soli mezzi elettrici o a zero emissioni in cui sono da includersi anche i ciclomotori.

<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>
---------------------	----------------

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo paragrafo 6.2.2.2

- introdurre progressivamente regole più stringenti in termini ambientali, che differenzino le possibilità di accesso dei veicoli (sia auto che moto) in relazione al grado ecologico, iniziando con l'allineamento delle regole di ingresso con quelle descritte all'interno del PAIR.

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**
**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**

**OSSERVAZIONE**
**N° 647**
**Proponente**
**CONSULTA  
 COMUNALE DELLA  
 BICICLETTA**
**Contenuto sintetico**

In relazione alla ZTL Centro storico del Comune di Bologna proponiamo di: 7) rendere effettiva la prevista estensione della ZTL anche ai veicoli motorizzati a due ruote, stabilendo:

a) che sia prevista l'esclusione progressiva dalla ZTL delle moto euro 0 entro il 2020, euro 1 entro il 2021 ed euro 2 entro il 2022, in parallelo con questo meccanismo graduale di facile comunicabilità già previsto per le auto.

**Deduzioni**

Si condivide la necessità di regolamentare gli accessi delle moto come già previsto nel PGTU di Bologna sulla base della classe ambientale in particolare nel centro storico. La limitazione progressiva legata anche ai requisiti funzionali per l'accesso alla ZTLA si ritiene accoglibile e verrà valutata anche sulla base delle modalità di regolamentazione implementate e dei risultati raggiunti in fase di attuazione e monitoraggio del Piano. Tuttavia, le limitazioni di accesso ai motoveicoli non verranno messe in campo nello scenario immediato, confermando che al 2030 la circolazione nella ZTLA sarà consentita ai soli mezzi elettrici o a zero emissioni in cui sono da includersi anche i ciclomotori.

**Accoglimento**
**ACCOLTA PARZIALMENTE**
**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo paragrafo 6.2.2.3

c) Estensione della differenziazione ecologica e, in modo progressivo, dei requisiti funzionali anche per i veicoli motorizzati a due ruote.

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**

**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**



**OSSERVAZIONE**

**N° 648**

**Proponente**

**CONSULTA  
COMUNALE DELLA  
BICICLETTA**

**Contenuto sintetico**

In relazione alla ZTL Centro storico del Comune di Bologna proponiamo di: 7) rendere effettiva la prevista estensione della ZTL anche ai veicoli motorizzati a due ruote, stabilendo:

b) che anche per le moto, come per le auto, sia previsto l'obiettivo di introdurre progressivamente requisiti non solo ambientali ma anche funzionali per il permesso di accesso in ZTL (es.: avere la residenza, etc.).

**Deduzioni**

Si condivide la possibilità di regolamentare gli accessi delle moto alla ZTLA, non solo in base alla classe ecologica come già previsto nel PGTU di Bologna, ma ha anche sulla base di una limitazione progressiva legata ai requisiti funzionali che verrà valutata sulla base delle modalità di regolamentazione implementate e dei risultati raggiunti in fase di attuazione e monitoraggio del Piano.

**Accoglimento**

**ACCOLTA**

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo paragrafo 6.2.2.3

c) Estensione della differenziazione ecologica e, in modo progressivo, dei requisiti funzionali anche per i veicoli motorizzati a due ruote;

Modifica tabella 6-2.

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**

**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 649</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Modificare la Tabella 6-2, per quanto concerne le principali limitazioni e regole di accesso valide per la “ZTL diurna e notturna”, riformulando nel senso seguente:</p> <p>“La circolazione dei veicoli a motore è soggetta a limitazioni. È sempre vietato l’accesso agli autoveicoli non autorizzati. Ciclomotori e motocicli possono circolare liberamente oppure essere sottoposti a limitazioni. I titolari di contrassegno operativo in regola con le norme previste dal PAIR possono circolare liberamente. Possono circolare anche i veicoli muniti di apposito ticket di accesso, convalidato ed esposto sul veicolo”.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Si accoglie la modifica suggerita poiché evidenzia la possibilità di introdurre una regolazione dell'accesso dei motoveicoli come previsto anche dal PGTU.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Modifica tabella 6-2.			

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**
**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**

**OSSERVAZIONE**
**N° 650**
**Proponente**
**CONSULTA  
 COMUNALE DELLA  
 BICICLETTA**
**Contenuto sintetico**

Necessario iniziare a limitare l'accesso di ciclomotori e motocicli di non residenti in ZTL in quanto contribuiscono come altri veicoli più ingombranti a emissioni, incidentalità, occupazione di spazio pubblico e percezione di insicurezza.

**Deduzioni**

L'osservazione viene accolta in quanto in linea con gli obiettivi del PUMS, poiché evidenzia la necessità di introdurre una regolazione dell'accesso dei motoveicoli come previsto anche dal PGTU sulla base della classe ambientale. Anche la limitazione progressiva legata a requisiti funzionali per l'accesso alla ZTLA si ritiene accoglibile e verrà valutata anche sulla base delle modalità di regolamentazione implementate e dei risultati raggiunti in fase di attuazione e monitoraggio del Piano.

**Accoglimento**
**ACCOLTA**
**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo paragrafo 6.2.2.3

c) Estensione della differenziazione ecologica e, in modo progressivo, dei requisiti funzionali anche per i veicoli motorizzati a due ruote;

Modifica tabella 6-2.

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**

**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 651</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Le agevolazioni ai veicoli elettrici rischiano di aumentare il numero di auto che possono accedere alle ZTL: Occorre attuare una revisione delle agevolazioni ai veicoli elettrici quando arrivano al 3% dei flussi effettivi in centro storico.			
<b>Deduzioni</b>			
La regolazione dei permessi di accesso alla ZTL intende favorire progressivamente i veicoli ad emissioni zero in alternativa a quelli inquinanti, mantenendo sostanzialmente il sistema attuale a fasce orarie e per specifiche categorie di utenti basato sulla classe ambientale del veicolo. Pertanto, il numero degli accessi non potrà aumentare, bensì la volontà, in sinergia con i risultati ottenuti dal complesso delle azioni del Piano, è piuttosto quella di una riduzione complessiva degli accessi anche per tutelare il più possibile lo spazio pubblico delle aree più centrali. Durante la fase di attuazione delle azioni di Piano mediante l'attività di monitoraggio sarà possibile verificare le eventuali criticità e/o i benefici raggiunti.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**
**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**

**OSSERVAZIONE**
**N° 652**
**Proponente**
**PG 15607**
**Contenuto sintetico**

Creazione ZTL dalla tangenziale San Lazzaro a Casalecchio fino ai viali sud di Bologna.

**Deduzioni**

L'osservazione è coerente con la Visione strategica del PUMS che prevede tra le misure di regolamentazione anche l'istituzione di un tipo di ZTL denominata Area Verde ed estesa su tutto il territorio del Comune di Bologna dove, con diversa declinazione temporale, saranno progressivamente applicati i controlli in chiave ambientale con estensione delle aree interessate dal provvedimento, a partire da quelle in cui i servizi TPM garantiscono maggiore accessibilità.

**Accoglimento**
**ACCOLTA**
**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

<b>SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO</b>			
<b>ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 653</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
No estensione oraria e territoriale della ZTL di Bologna.			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione non è coerente con gli sfidanti obiettivi recepiti dal PUMS in termini di riduzione del traffico motorizzato e, di conseguenza, delle emissioni inquinanti e clima-alteranti. L'istituzione di un'Area Verde, allargata all'intero territorio comunale di Bologna, sarà garantita attraverso l'applicazione di nuove regole di limitazione degli accessi alle auto in chiave ambientale, in linea con le disposizioni del PAIR2020 e delle principali best practices delle realtà europee in tema di politiche di gestione ed orientamento della domanda.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO</b>			
<b>ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 654</b>	<b>Proponente</b>	<b>ZONA RIVA RENO SOSTENIBILE</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Aggiungere al paragrafo 6.2.2.2 (terzo paragrafo), tra i punti di evoluzione dell'attuale regolamentazione della ZTL nella città capoluogo, il seguente terzo pallino:</p> <p>“- ampliare progressivamente la ZTL Centro storico esistente fino al 100% del centro storico, a partire dalla già prevista estensione alla zona Palasport, al fine di garantire omogeneità di regolamentazione degli accessi veicolari privati e di tutela del centro e dei suoi abitanti, lavoratori e frequentatori da traffico, congestione, smog, rumore, incidentalità, occupazione di spazio pubblico di pregio.”.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>La pianificazione del PUMS promuove partendo dal Comune capoluogo, così come in tutti i Comuni della Città metropolitana, l'estensione di ZTL e AP secondo una progressione dettata dagli scenari temporali di attuazione definiti, raggiungendo gli obiettivi PAIR in termini di riduzione delle emissioni nello scenario di Piano al 2030; senza tuttavia individuare esattamente delimitazioni di tali aree, in quanto si è ritenuto di raggiungere e superare tali obiettivi attraverso un mix di misure non solo regolamentative di gestione della domanda, ma anche mediante un'offerta diversificata di servizi e reti a partire dalla rete tranviaria.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO</b>			
<b>ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 655</b>	<b>Proponente</b>	<b>ZONA RIVA RENO SOSTENIBILE</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Aggiungere al paragrafo 6.2.2.2 (quarto paragrafo), tra le modalità di attuazione delle ZTL, la seguente lettera:</p> <p>“e) progressiva diffusione delle ZTL al 100% dei centri storici, a partire dall’ampliamento della ZTL esistente del Comune di Bologna, ovvero raggiungimento di un’estensione delle ZTL pari almeno al 100% dell’area del centro storico”.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>La pianificazione del PUMS promuove partendo dal Comune capoluogo, così come in tutti i Comuni della Città metropolitana, l’estensione di ZTL e AP secondo una progressione dettata dagli scenari temporali di attuazione definiti, raggiungendo gli obiettivi PAIR in termini di riduzione delle emissioni nello scenario di Piano al 2030; senza tuttavia individuare esattamente delimitazioni di tali aree, in quanto si è ritenuto di raggiungere e superare tali obiettivi attraverso un mix di misure non solo regolamentative di gestione della domanda, ma anche mediante un’offerta diversificata di servizi e reti a partire dalla rete tranviaria.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**

**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**



**OSSERVAZIONE**

**N° 656**

**Proponente**

**CONSULTA  
COMUNALE DELLA  
BICICLETTA**

**Contenuto sintetico**

1) aggiungere al paragrafo 6.2.2.2 (terzo paragrafo), tra i punti di evoluzione dell'attuale regolamentazione della ZTL nella Città Capoluogo, il seguente terzo pallino:

“- ampliare progressivamente la ZTL Centro storico esistente fino al 100% del centro storico (a partire dalla già prevista estensione alla zona Palasport) al fine di garantire omogeneità di regolamentazione degli accessi veicolari privati e di tutela del centro e dei suoi abitanti, lavoratori e frequentatori da traffico, congestione, smog, rumore, incidentalità, occupazione di spazio pubblico di pregio.”.

**Deduzioni**

La pianificazione del PUMS promuove partendo dal Comune capoluogo, così come in tutti i Comuni della Città metropolitana, l'estensione di ZTL e AP secondo una progressione dettata dagli scenari temporali di attuazione definiti, raggiungendo gli obiettivi PAIR in termini di riduzione delle emissioni nello scenario di Piano al 2030; senza tuttavia individuare esattamente delimitazioni di tali aree, in quanto si è ritenuto di raggiungere e superare tali obiettivi attraverso un mix di misure non solo regolamentative di gestione della domanda, ma anche mediante un'offerta diversificata di servizi e reti a partire dalla rete tranviaria.

**Accoglimento**

**NON ACCOLTA**

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**

**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 657</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
---------------------	---------------	-------------------	---

**Contenuto sintetico**

2) aggiungere al paragrafo 6.2.2.2 (quarto paragrafo), tra le modalità di attuazione delle ZTL, la seguente lettera:

“e) progressiva diffusione delle ZTL al 100% dei centri storici (a partire dall’ampliamento della ZTL esistente del Comune di Bologna), ovvero raggiungimento di un’estensione delle ZTL pari almeno al 100% dell’area dei centri storici”.

**Deduzioni**

La pianificazione del PUMS promuove partendo dal Comune capoluogo, così come in tutti i Comuni della Città metropolitana, l'estensione di ZTL e AP secondo una progressione dettata dagli scenari temporali di attuazione definiti, raggiungendo gli obiettivi PAIR in termini di riduzione delle emissioni nello scenario di Piano al 2030; senza tuttavia individuare esattamente delimitazioni di tali aree, in quanto si è ritenuto di raggiungere e superare tali obiettivi attraverso un mix di misure non solo regolamentative di gestione della domanda, ma anche mediante un’offerta diversificata di servizi e reti a partire dalla rete tranviaria.

<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>
---------------------	--------------------

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**

**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**



**OSSERVAZIONE**

**N° 658**

**Proponente**

**CONSULTA  
COMUNALE DELLA  
BICICLETTA**

**Contenuto sintetico**

In relazione alla ZTL Centro storico del Comune di Bologna proponiamo di: 1) estenderla in modo progressivo a tutto il Centro storico, compresi la zona Palasport e l'asse via Irnerio-via dei Mille, per rispettare il target del 100% di centro storico regolamentato come ZTL stabilito dal PAIR e meglio specificato dalle Linee di indirizzo del PUMS.

**Deduzioni**

La pianificazione del PUMS promuove partendo dal Comune capoluogo, così come in tutti i Comuni della Città metropolitana, l'estensione di ZTL e AP secondo una progressione dettata dagli scenari temporali di attuazione definiti, raggiungendo gli obiettivi PAIR in termini di riduzione delle emissioni nello scenario di Piano al 2030; senza tuttavia individuare esattamente delimitazioni di tali aree, in quanto si è ritenuto di raggiungere e superare tali obiettivi attraverso un mix di misure non solo regolamentative di gestione della domanda, ma anche mediante un'offerta diversificata di servizi e reti a partire dalla rete tranviaria.

**Accoglimento**

**NON ACCOLTA**

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

<b>SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO</b>			
<b>ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 659</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Estendere la ZTL a tutto il centro storico e renderla sia una ZTLA, sia permanente (7 giorni su 7, 24 ore al giorno).			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione è in linea con la strategia di regolamentazione del centro storico di Bologna, in quanto il PUMS conferma l'attuale ZTL prevedendone una sua evoluzione in ZTLA per quanto concerne i criteri di accesso e la sua progressiva estensione sia in termine orari che spaziali. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti la definizione delle modalità di implementazione del provvedimento.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**

**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**



**OSSERVAZIONE**

**N° 660**

**Proponente**

**CONSULTA  
COMUNALE DELLA  
BICICLETTA**

**Contenuto sintetico**

In relazione alla ZTL Centro storico del Comune di Bologna proponiamo di: 2) confermare espressamente la vigenza tutti i giorni, e prevedere di ampliare gli orari di vigenza, in una prima fase fino alle ore 24.00 e successivamente oltre, anche alla luce delle tante possibilità offerte dal trasporto pubblico serale e notturno, dal bike e car sharing che permettono di muoversi H24, dalla necessità di tutelare i residenti.

**Deduzioni**

L'osservazione è in linea con la strategia di regolamentazione del centro storico di Bologna, in quanto il PUMS conferma l'attuale ZTL prevedendone una sua evoluzione in ZTLA per quanto concerne i criteri di accesso e la sua progressiva estensione sia in termine orari che spaziali. Si rimanda alla fase di attuazione e ai suoi strumenti la definizione delle modalità di implementazione del provvedimento.

**Accoglimento**

**ACCOLTA PARZIALMENTE**

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

<b>SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO</b>			
<b>ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 661</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
3) al paragrafo 6.2.2.2 (quarto paragrafo), tra le modalità di attuazione delle ZTL, alla lettera c), dopo la “differenziazione ecologica”, aggiungere “e dei requisiti funzionali di accesso”.			
<b>Deduzioni</b>			
La modifica richiesta viene accolta ad integrazione del testo della relazione di Piano in quanto introduce un criterio di regolamentazione della ZTL che potrebbe essere attuato nell'arco di validità del Piano.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Modifica testo paragrafo 6.2.2.3			
c) Estensione della differenziazione ecologica e, in modo progressivo, dei requisiti funzionali anche per i veicoli motorizzati a due ruote.			

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**

**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 662</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>In relazione alla ZTL Centro storico del Comune di Bologna proponiamo di: 4) prevedere la limitazione dell'accesso ZTL dei residenti solo alla rispettiva zona (ad esempio usando i 4 “spicchi” degli ex quartieri: Irnerio, S. Stefano, Marconi e Malpighi), con utilizzo e adeguamento conseguente dei varchi di telecontrollo, affinché il permesso sia un diritto, per rientrare a casa, e non un privilegio, di girare liberamente in auto in tutto il centro.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>L'osservazione non viene accolta per quanto concerne la ZTL, mentre si andrà in questa direzione a livello di politiche della sosta attraverso l'eventuale sperimentazione di “Settori sartoriali” per i residenti (cfr. PGTU paragrafo 4.6.1). Risulta invece più complicato prevedere un'infrastrutturazione del telecontrollo degli accessi per una compartimentazione della ZTL.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO</b>			
<b>ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 663</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>In relazione alla ZTL Centro storico del Comune di Bologna proponiamo di: 5) prevedere l'introduzione di misure tese ad evitare il traffico di attraversamento del centro storico da parte dei veicoli autorizzati all'accesso, in direzione sia est-ovest e viceversa che nord-sud e viceversa, tramite sensi unici e altri schemi circolatori, corsie preferenziali, micro-pedonalizzazioni, etc., che rendano effettiva la suddivisione in zone o spicchi di cui al punto precedente.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Nell'immediato per il Comune di Bologna conferma l'attuale schema circolatorio che andrà rivalutato anche sulla base dei risultati dello studio di fattibilità della Linea Rossa del tram e dello sviluppo della rete tranviaria nel suo complesso. Si rimanda agli strumenti programmatici di attuazione del PUMS le eventuali modifiche e introduzione degli interventi suggeriti.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO</b>			
<b>ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 664</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Occorre revisionare i criteri e i presupposti di concessione delle varie tipologie di permessi di accesso alle ZTL, restringendo le condizioni legittimanti e riducendo gli autorizzati: ad esempio, eliminando permessi di accesso alle ZTL non più sostenibili come quelli vigenti a Bologna per l'accompagnamento alle scuole del centro storico, fatti salvi i casi particolari.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>L'osservazione è in linea con gli obiettivi del PUMS in quanto con il provvedimento di attuazione della ZTLA si intendono attuare restrizioni progressive all'accesso basate sulla classe ambientale dei veicoli ed alla sosta dei residenti. Inoltre, si segnala che per quanto concerne i contrassegni per l'accompagnamento scolastico è già previsto dal Comune di Bologna che progressivamente dal 2020 non saranno più rilasciati, a partire dagli autoveicoli più inquinanti sulla base di quanto disposto dal PAIR.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**

**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**



**OSSERVAZIONE**

**N° 665**

**Proponente**

**CONSULTA  
COMUNALE DELLA  
BICICLETTA**

**Contenuto sintetico**

In relazione alla ZTL Centro storico del Comune di Bologna proponiamo di: 6) prevedere che le regole di accesso possano basarsi, tra gli altri parametri previsti, anche sulle dimensioni dei veicoli, per tutelare lo spazio pubblico urbano di pregio e perseguire la riduzione della congestione e dell'impatto territoriale e paesaggistico.

**Deduzioni**

Si condivide il principio di tutela dello spazio pubblico e della necessaria riduzione della congestione. Si valuterà in fase di attuazione del Piano sulla base delle modalità di regolamentazione implementate e dei risultati raggiunti, l'eventualità o necessità di basarsi anche sulle dimensioni dei veicoli per evitare l'occupazione di spazio pubblico anche in relazione alla disponibilità di adeguati sistemi tecnologici per il controllo di tale parametro. L'attuazione generalizzata della proposta avverrà comunque compatibilmente con la normativa vigente e la effettiva fattibilità tecnica.

**Accoglimento**

**ACCOLTA PARZIALMENTE**

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**

**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**



**OSSERVAZIONE**

**N° 666**

**Proponente**

**CONSULTA  
COMUNALE DELLA  
BICICLETTA**

**Contenuto sintetico**

In relazione alla ZTL Centro storico del Comune di Bologna proponiamo di: 3) prevedere nel piano l'obiettivo di revisionare i criteri e presupposti di concessione delle varie tipologie di permessi ZTL, restringendo le condizioni legittimanti e riducendo gli autorizzati (ad esempio, eliminando permessi di accesso alla ZTL non più sostenibili come quelli per trasporto merci in mero conto proprio, agenti, accompagnamento alle scuole del centro storico visti gli abbonamenti gratis, fatti salvi i casi particolari, etc.).

**Deduzioni**

L'osservazione è in linea con gli obiettivi del PUMS in quanto con il provvedimento di attuazione della ZTLA si intendono attuare restrizioni progressive all'accesso basate sulla classe ambientale dei veicoli sia privati che per il trasporto merci. Inoltre, si segnala che per quanto concerne i contrassegni per l'accompagnamento scolastico è già previsto dal Comune di Bologna che progressivamente dal 2020 non saranno più rilasciati, a partire dagli autoveicoli più inquinanti sulla base di quanto disposto dal PAIR.

**Accoglimento**

**ACCOLTA**

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

<b>SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO</b>			
<b>ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 667</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 15574</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Si chiede limitazione severa dei mezzi cosiddetti a due tempi con alimentazione e miscela (produzione e la vendita, commercializzazione di usato e nuovo, circolazione).			
<b>Deduzioni</b>			
L'obiettivo della proposta è in linea con gli obiettivi del PUMS e se ne conferma la volontà di attuazione con l'obiettivo di allinearsi alle restrizioni dettate dal PAIR entro lo scenario di Piano, per quanto concerne la progressiva limitazione dell'accesso dei veicoli per classe ambientale. Il PUMS non può agire invece né sulla produzione né sulla commercializzazione dei mezzi a due tempi.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**
**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**

**OSSERVAZIONE**
**N° 668**
**Proponente**
**PG 15574**
**Contenuto sintetico**

Si suggerisce censimento in tutta la CM di detti mezzi, per accertarne la categoria di appartenenza (pre-euro, euro 0,1,2) e la proprietà attuale, e successivamente possano essere così fatti oggetto di apposite interdizioni e limitazioni attraverso la vigilanza elettronica (Sirio, Rita, e quant'altro). Contemporaneamente, l'Amministrazione potrà favorire politiche di rottamazione e sostegno all'acquisto di mezzi non inquinanti, a favore delle fasce deboli e che utilizzano detti mezzi per lavoro.

**Deduzioni**

Il livello strategico di pianificazione del PUMS non entra nel merito di una campagna di indagine specifica come il censimento richiesto tanto più in un contesto metropolitano che per la sua estensione richiederebbe tempi e risorse non disponibili.

Si condivide il principio generale di promozione di politiche per la rottamazione e l'incentivo all'acquisto di mezzi non inquinanti che non sono comunque di diretta competenza del Piano.

**Accoglimento**
**ACCOLTA PARZIALMENTE**
**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo paragrafo 8.4.1

Inoltre, il PUMS intende promuovere campagne di dissuasione per la rottamazione di veicoli inquinanti e l'incentivo all'acquisto di mezzi ecologici.

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**
**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**

**OSSERVAZIONE**
**N° 669**
**Proponente**
**CONFCOMMERCIO  
ASCOM**
**Contenuto sintetico**

Valutare la creazione di ZTLA nei centri storici e di Area Verde a Bologna sulla base dell'impatto dell'innovazione tecnologica sui mezzi e del ricambio effettivo del parco veicolare e anche sulla base del progressivo raggiungimento degli obiettivi di shift modale del PUMS conseguiti con la realizzazione di interventi sul trasporto pubblico; comunque da attuarsi con gradualità.

**Deduzioni**

Le strategie messe in campo dal PUMS vengono definite sulla base di una Visione integrata della pianificazione della mobilità sostenibile che deve abbracciare da subito i diversi ambiti tematici in un'ottica di contemporaneità di azioni e intenti mirati allo sviluppo del trasporto pubblico, della ciclabilità e della pedonalità. Inoltre, il Piano punta soprattutto ad una riduzione del parco veicolare circolante, dando peso al ricambio veicolare e al relativo effetto di decarbonizzazione solo per il 12% rispetto all'obiettivo di riduzione delle emissioni del 40%. Si sottolinea che quand'anche il contributo derivante dalla decarbonizzazione del parco veicolare dovesse contribuire a cogliere risultati più lusinghieri, il PUMS intende mantenere il target del 28% di riduzione del traffico motorizzato a cui è legata la riduzione dei flussi su strada e quindi dei livelli di congestione.

**Accoglimento**
**NON ACCOLTA**
**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo paragrafo 1.1

Corre l'obbligo di sottolineare che, quand'anche il contributo derivante dalla decarbonizzazione del parco veicolare dovesse contribuire a cogliere risultati più lusinghieri, il PUMS propone di mantenere il target del 28% di riduzione del traffico motorizzato a cui è legata la riduzione dei flussi su strada e quindi dei livelli di congestione della rete stradale.

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**

**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 670</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
---------------------	---------------	-------------------	---

**Contenuto sintetico**

Chiarire la distinzione tra “ZTLA” e “Area Verde” anche nella Tabella 6-2 a pagina 177, differenziando la classificazione in due righe separate e di conseguenza attribuendo una diversa descrizione delle principali limitazioni e regole di accesso, in quanto nella prima la circolazione dei veicoli a motore è soggetta a limitazioni in base sia ai requisiti funzionali di accesso, sia alla classe emissiva, mentre nella seconda la circolazione dei veicoli a motore è soggetta a limitazioni solo in funzione della classe emissiva.

**Deduzioni**

Il chiarimento richiesto viene accolto ed è coerente con gli obiettivi del PUMS. Si precisa che per Area Verde s'intende l'istituzione di una ZTL regolamentata principalmente su criteri ambientali. Tali criteri potranno essere anche di carattere funzionale e non solo ambientale.

<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>
---------------------	----------------

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo la paragrafo 6.2.2.3

Inoltre, per quanto concerne l'Area Verde si intende l'istituzione di una ZTL regolamentata principalmente sulla base di criteri ambientali a partire dagli obblighi indicati dal PAIR. I criteri di accesso a tale area potranno essere anche di carattere funzionale.

Relativamente al Comune di Bologna, l'Area Verde si delinea quindi come una nuova ZTL, esterna alla ZTLA, con un perimetro più ampio che comprende i comparti urbani, in cui il servizio di TPM consente maggiore accessibilità e in cui si intende applicare strumenti di controllo che tengano conto dell'evoluzione tecnologica (sistemi ITS).

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**
**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**

**OSSERVAZIONE**
**N° 671**
**Proponente**
**CONSULTA  
 COMUNALE DELLA  
 BICICLETTA**
**Contenuto sintetico**

Chiarire espressamente nel piano che le "ZTLA" sono ZTL Ambientali nel senso sono finalizzate a tutelare sia la qualità dell'aria (riduzione delle emissioni inquinanti e dei gas climalteranti), sia l'ambiente urbano (diminuzione della congestione veicolare, dell'incidentalità stradale, dell'occupazione e invasione dello spazio pubblico), qualificandole pertanto esplicitamente come sia "congestion" che "pollution" area.

**Deduzioni**

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e rafforza il concetto di ZTLA rispetto agli aspetti di qualità urbana quale obiettivo principe del PUMS.

**Accoglimento**
**ACCOLTA**
**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo la paragrafo 6.2.2.3

Sono aree finalizzate a tutelare sia la qualità dell'aria (riduzione delle emissioni inquinanti e dei gas climalteranti), sia l'ambiente urbano (diminuzione della congestione veicolare, dell'incidentalità stradale e dell'occupazione dello spazio pubblico), in cui l'accesso e la circolazione dei veicoli è consentita in orari prestabiliti solo per specifiche categorie di utenti e per particolari tipi di mezzi di trasporto, anche eventualmente previo il pagamento del ticket di costo crescente, proporzionale alla quota di inquinamento atmosferico prodotto.

<b>SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO</b>			
<b>ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 672</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Prevedere anche che l'eventuale pagamento di un ticket d'accesso nella ZTLA sia correlato, oltre che all'inquinamento prodotto, anche alle dimensioni dei veicoli o altri parametri analoghi in grado di differenziare in base alla occupazione di spazio urbano e al contributo alla esternalità negativa della congestione.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Si condivide il principio di tutela dello spazio pubblico e della necessaria riduzione della congestione. Si valuterà in fase di attuazione del Piano sulla base delle modalità di regolamentazione implementate e dei risultati raggiunti, l'eventualità o necessità di basarsi anche sulle dimensioni dei veicoli per la tariffazione relativa al ticket d'accesso; anche in relazione alla disponibilità di adeguati sistemi tecnologici per il controllo di tale parametro. L'attuazione generalizzata della proposta avverrà comunque compatibilmente con la normativa vigente e la effettiva fattibilità tecnica.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO**
**ARGOMENTO 6.5 - ZTL – ZTLA – Area Verde**

**OSSERVAZIONE**
**N° 673**
**Proponente**
**A.MO BOLOGNA**
**Contenuto sintetico**

Indicare esplicitamente la creazione di zone regolamentate in cui la circolazione delle auto private sarà soggetta al pagamento di un pedaggio.

**Deduzioni**

L'istituzione di forme Pay per Use figura tra le opzioni delineate dal PUMS (cfr. capitolo 10) nel duplice intento di reinternalizzare i costi sostenuti nell'ambito delle singole modalità di trasporto e di creare un trasferimento di risorse nella logica di "economia circolare" destinando il cash flow di tali provvedimenti al finanziamento di interventi infrastrutturali e di servizi di mobilità ecosostenibile alternativi all'utilizzo auto privata. Tale misura verrà implementata a partire dalla ZTL come già previsto dal PGTU. Si rimanda alla fase di attuazione e ai relativi strumenti di programmazione la definizione esatta delle aree soggette a pedaggio.

**Accoglimento**
**ACCOLTA PARZIALMENTE**
**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.