

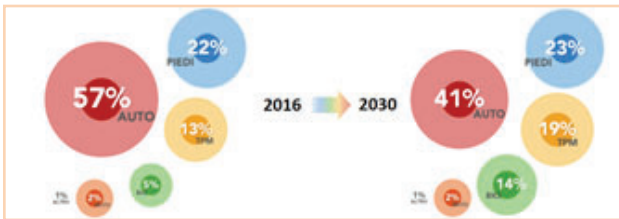


PUMS METROPOLITANO

Il PUMS è stato sviluppato con un approccio condiviso e partecipato (coinvolgendo 6.000 cittadini, 90 stakeholder, 45 incontri e laboratori) a partire dalla **definizione degli obiettivi generali e specifici**.

Sono stati inoltre individuate, con percorso partecipato, le priorità per cittadini e stakeholder, da cui sono emersi l'esigenza di un TPL più efficiente, maggior qualità dell'aria, aumento della sicurezza stradale. La redazione del PUMS si integra pienamente inoltre con la **Pianificazione Territoriale Metropolitana e Regionale**, adottando lo scenario della nuova Legge Urbanistica Regionale, che prevede il blocco del consumo di suolo e un forte impulso alla rigenerazione urbana.

Il più importante e ambizioso obiettivo quantitativo è desunto dagli Accordi di Parigi COP21 e riguarda il **taglio delle emissioni del 40% al 2030**, che si traduce nel puntare ad una riduzione del traffico auto del 28% in 10 anni (il 12% sarà imputabile al rinnovo del parco circolante), portando la ripartizione modale su auto dal 57% al 41% a scala metropolitana, e dal 42% al 22% a Bologna.



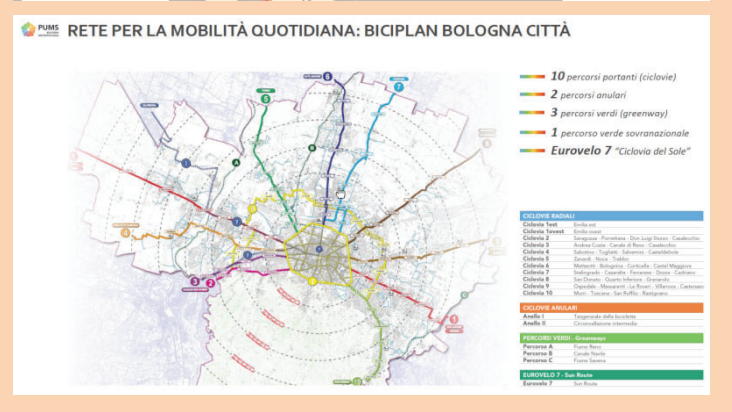
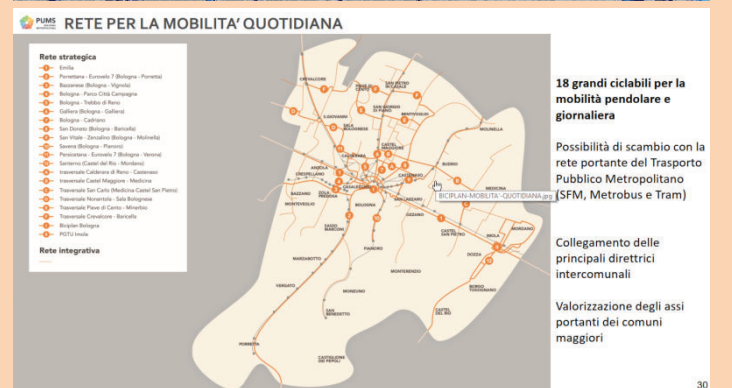
Il Piano si sviluppa per **macrocomponenti di mobilità**, ciascuna delle quali viene dettagliata a livello strategico e operativo individuando linee di intervento e le relative risorse.

> MOBILITÀ PEDONALE

Le strategie proposte dal PUMS riguardano l'**Accessibilità universale** (una città senza barriere, una rete di itinerari universalmente accessibili, orientamento per i disabili), la **Qualità ed efficienza della mobilità pedonale nei nodi del Trasporto Pubblico Metropolitan/TPM**, la **Sicurezza** e lo **Sviluppo delle Aree dedicate alla pedonalità**, l'**Educazione alla Mobilità Pedonale**. Metodologicamente si è scelto di attivare una pianificazione continua della mobilità pedonale attraverso il ricorso estensivo alla collaborazione dei Disability Manager, alla promozione della mobilità Casa-Scuola e al Wayfinding.

> MOBILITÀ CICLISTICA-BICIPLAN METROPOLITANO

La mobilità in bicicletta riveste un ruolo chiave per il raggiungimento dei target del Piano, che potranno essere raggiunti solo attraverso l'implementazione di misure fortemente efficaci nella funzionalità quotidiana. Il PUMS ha individuato diverse misure, tra cui innanzitutto la creazione di una **Rete Portante Metropolitana Multilivello (Biciplan Metropolitan)**, che mira a supportare gli spostamenti di maggior rilevanza strutturata con una **Rete ciclabile per la Mobilità Quotidiana** e una **Rete Metropolitana Cicloturistica** per il turismo nazionale ed internazionale, prevedendo quasi 1.000Km di percorsi (di cui 246 esistenti). Un dettagliato Sistema di valutazione delle priorità e un Abaco delle soluzioni condiviso a livello metropolitano supporteranno l'individuazione degli interventi ciclabili prioritari e lo sviluppo di una rete sempre più omogenea e continua.





COMMITTENTE: CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

PUMS METROPOLITANO

> SPAZIO CONDIVISO

In tema di mobilità veicolare, un aspetto decisivo riguarda la **transizione da una visione della strada come spazio conteso a quella di spazio condiviso**, che tenga conto di tutte le componenti di mobilità che insistono sulla strada: automezzi, pedoni, ciclisti, TPL, superando i confini di una pianificazione eccessivamente "settorializzata" a favore del raggiungimento dei target di piano.



Un elemento chiave riguarda la **Sicurezza Stradale**, a favore della quale viene introdotto (per Bologna e comuni principali) il rivoluzionario paradigma della "Città 30": tutta la rete sarà a 30Km/h, e le eccezioni saranno costituite dai soli assi principali a 50/70. Specifiche misure riguardano poi l'evoluzione delle ZTL anche in base a criteri ambientali e la creazione di una "Area Verde" su Bologna.

> TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO (TPM)

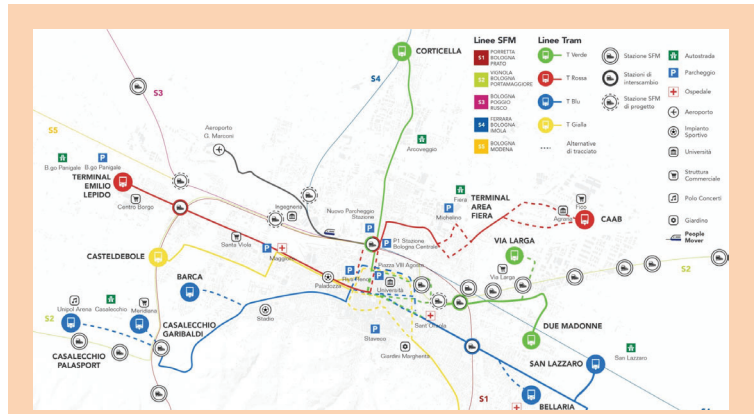
Elemento chiave del PUMS è il nuovo concetto di **Trasporto Pubblico Metropolitano (TPM)**, una **rete portante connessa e integrata**, che supera il concetto di reti urbana, suburbana ed extraurbana, integrando reti e servizi esistenti e di progetto, basata sulle seguenti linee di intervento: biglietto unico, Servizio Ferroviario Metropolitano, rete tranviaria metropolitana, metrobus, rete bus extraurb., centri di mobilità, terminal Fiera.



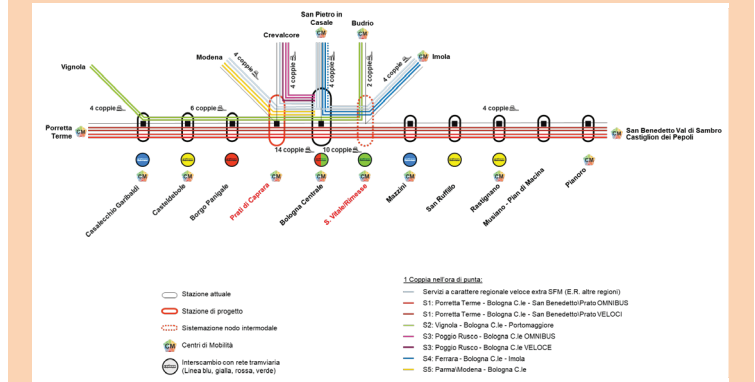
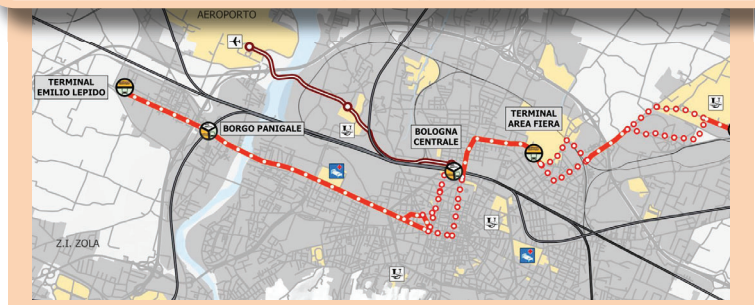
> MOBILITÀ INNOVATIVA, POLITICHE INCENTIVANTI

Il PUMS individua un articolato set di azioni finalizzate a garantire uno sviluppo futuro del sistema della mobilità metropolitana in funzione dei target di piano, basato su:

- **Sharing Mobility**
- **Mobilità elettrica**
- **Politiche incentivanti**
- **Mobility As A Service**



Biglietto unico	Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)	Rete tranviaria metropolitana	Metrobus	Reti bus extraurbana	Centri di Mobilità	Terminal Fiera
con lo stesso biglietto si può prendere BUS - TRENO - TRAM	completamento e aggiunta di un treno ogni 15' all'ora di punta	rete portante urbana, con l'introduzione di 4 linee tranviarie	7 linee di bus extraurbani veloci su corsie riservate (Bus Rapid Transit - BRT)	potenziamento della rete di II e III livello con 60 - 120 min di frequenza	30 luoghi di interscambio tra le modalità di trasporto	Tram, park Micheli, autostrada/tangenziale, nuovo terminal autostazione (es. filibus)





PGTU DI BOLOGNA E PULS METROPOLITANO

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Il PGTU del Comune di Bologna rappresenta lo strumento attraverso il quale si intende procedere all'attuazione, in uno scenario di breve-medio termine, delle **concrete azioni individuate a livello generale nell'ambito del PUMS** della Città metropolitana di Bologna.

Gli **ambiti di cui si compone il PGTU** sono:

- mobilità pedonale;
- mobilità ciclistica;
- trasporto pubblico urbano e metropolitano;
- perimetrazioni;
- classificazione funzionale della rete viaria;
- messa in sicurezza della rete viaria;
- sistema della sosta e dei parcheggi;
- mobilità innovativa;
- logistica urbana, piano merci.

Per il PGTU possono essere **individuati tre macro-obiettivi**:

1. **miglioramento della circolazione e della sicurezza stradale**, con particolare attenzione alla tutela delle utenze cosiddette "deboli" (pedoni, ciclisti, popolazione a mobilità ridotta, etc.);
2. **riduzione dei costi del trasporto, del consumo energetico** e, più in generale, del dispendio in termini di risorse nell'ottica di una mobilità sostenibile anche dal punto di vista economico,
3. **riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e riqualificazione dell'ambiente e degli spazi urbani**, coerentemente con gli strumenti urbanistici vigenti.

Questi macro-obiettivi sono pienamente coerenti con quelli previsti dal PUMS sulla base delle indicazioni provenienti dalla pianificazione sovraordinata.

Un aspetto di particolare interesse riguarda la **Classifica Funzionale** della rete, che è stata implementata nel PGTU individuando dapprima una **Rete Portante Multimodale**, che individua gli assi portanti della rete multimodale, ovvero quelli che riguardano sia il traffico privato sia la mobilità attiva (pedonale e ciclistica), sia il trasporto collettivo o mix. Le "classiche" classi gerarchiche subordinate sono pertanto finalizzate al raggiungimento di livelli di massima efficienza del canale stradale in funzione della mobilità delle persone e non più solo dei veicoli.

PIANO URBANO DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE

Il **PULS a scala metropolitana** mira a conseguire un sistema di trasporto delle merci capace di garantire le necessità della Città metropolitana incrementando al contempo la sostenibilità delle attività logistiche e di trasporto, in particolare per le principali aree urbane, ove si pone l'obiettivo di una distribuzione logistica carbon free entro il 2030. Le **strategie** proposte sono:

1. **Incremento della quota modale ferroviaria**
2. Distribuzione urbana sostenibile **carbon free**
3. **Razionalizzazione e concentrazione degli insediamenti logistico-produttivi** in ambiti con diretta accessibilità da rete autostradale o ferroviaria
4. **Promozione grandi hub logistici** (Interporto - Aeroporto)
5. **Innovazione e specializzazione dei servizi logistici**
6. **Partecipazione continua pubblico-privata.**

