



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen

**DELIBERAZIONE
DELLA GIUNTA COMUNALE**

**BESCHLUSS DES
GEMEINDEAUSSCHUSSES**

Nr. 232

Seduta del

Sitzung vom

15/05/2019

Sono presenti nella Sala di Giunta, legittimamente convocati :

An der Sitzung im Stadtratssaal nehmen nach rechtmäßig erfolgter Einberufung folgende Personen teil:

Cognome e nome Zu- und Vorname	Qualifica Funktion	Pres. Anw.	Ass. Abw.
CARAMASCHI RENZO	Sindaco / Bürgermeister	X	
BAUR CHRISTOPH	Vice Sindaco / Vizebürgermeister	X	
FRANCH MONICA	Assessora / Stadträtin	X	
LORENZINI MARIA LAURA	Assessora / Stadträtin	X	
GENNACCARO ANGELO	Assessore / Stadtrat	X	
ANDRIOLLO JURI	Assessore / Stadtrat	X	
WALCHER LUIS	Assessore / Stadtrat	X	

Constatato che il numero dei presenti è sufficiente per la legalità dell'adunanza, il/la Signor/a

Nachdem festgestellt wurde, dass das Gremium aufgrund der Zahl der Anwesenden beschlussfähig ist, übernimmt Herr/Frau

Dott. / Dr. Renzo Caramaschi

assume la presidenza ed apre la seduta alla quale partecipa il Segretario Generale della Città

den Vorsitz und eröffnet die Sitzung, an welcher der Generalsekretär der Stadt

Dott. / Dr. Antonio Travaglia

La Giunta passa poi alla trattazione del seguente OGGETTO:

teilnimmt. Der Stadtrat behandelt nun folgenden GEGENSTAND:

**PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ
SOSTENIBILE (PUMS) - ADOZIONE**

**NACHHALTIGER MOBILITÄTSPLAN
(PUMS)- VERABSCHIEDUNG**

Premesso che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è uno strumento di Pianificazione strategica del sistema della mobilità urbana (validità 10 anni) che ha l'obiettivo di portare a sintesi i diversi programmi e azioni settoriali attraverso un processo caratterizzato da un percorso partecipativo strutturato.

che in linea con i principi della mobilità sostenibile il Piano ribalta l'approccio tradizionale della pianificazione del traffico e punta a far muovere le persone piuttosto che a far circolare automobili attraverso la progressiva attuazione di uno scenario progettuale che si contraddistingue per la sua sostenibilità ambientale, economica e sociale;

che i contenuti del PUMS sono definiti a livello europeo dalle Linee Guida ELTIS recepite e dettagliate a livello nazionale dal D.M. 4/08/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile" pubblicati sulla G.U. n.233 del 5/10/2017 le quali rendono obbligatorio il PUMS per città con popolazione superiore ai 100.000 abitanti;

che la disponibilità di PUMS approvato (inclusa la relativa procedura di Valutazione Ambientale Strategica) costituisce condizionalità ex ante per l'accesso a finanziamenti europei e nazionali per la realizzazione di progetti nel campo della mobilità;

che in accordo con le linee guida del MIT, è stato costituito un gruppo di lavoro interdisciplinare coordinato dal dirigente dell'Ufficio Mobilità del Comune di Bolzano e formato dai responsabili dei settori comunali Pianificazione Urbanistica, Infrastrutture, Ambiente, Polizia Municipale, Attività economiche e, della Provincia Autonoma di Bolzano, Mobilità e Infrastrutture;

che il gruppo di lavoro incaricato ha portato avanti sia la stesura del Piano vero e proprio, che un complesso programma di partecipazione e consultazione degli stakeholder della mobilità cittadina, secondo una successione di eventi concordata con la stessa Amministrazione;

Der nachhaltige Mobilitätsplan ist ein strategisches Planungsinstrument für das städtische Mobilitätssystem (gültig für 10 Jahre), das die verschiedenen Programme und Maßnahmen in ein Verfahren zusammenfassen soll, der durch einen strukturierten partizipativen Prozess gekennzeichnet ist.

Ein Plan, der im Einklang mit den Grundsätzen der nachhaltigen Mobilität den traditionellen Ansatz der Verkehrsplanung aufhebt und darauf abzielt, die Menschen zu bewegen, statt Autos in Umlauf zu bringen, indem schrittweise ein Entwurfsszenario umgesetzt wird, das durch seine ökologische wirtschaftliche und soziale Nachhaltigkeit gekennzeichnet ist.

Der Inhalt der nachhaltigen Mobilitätspläne PUMS ist auf europäischer Ebene durch die ELTIS-Richtlinien definiert, welche auf nationaler Ebene durch den Ministerialerlass 4/08/2017 des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr "Festlegung von Leitlinien für nachhaltige städtische Mobilitätspläne", veröffentlicht an der G.U. Nr. 233 vom 10.05.2017, umgesetzt wurden, wonach diese Pläne für Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern obligatorisch sind.

Die Verfügbarkeit eines genehmigten nachhaltigen Mobilitätsplans PUMS (einschließlich des damit verbundenen Verfahrens der strategischen Umweltprüfung) ist Exante-Bedingung für den Zugang zu europäischen und nationalen Geldmitteln für die Durchführung von Projekten im Bereich Mobilität.

Gemäß den Leitlinien des Ministeriums wurde eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe eingerichtet, die vom Leiter des Mobilitätsamtes der Stadt Bozen koordiniert wurde und von den Leitern der Abteilungen und Ämter Stadtplanung, Infrastrukturen, Umwelt, Stadtpolizei und wirtschaftlichen Aktivitäten sowie Mobilität und Infrastrukturen der autonomen Provinz Bozen zusammengesetzt war;

Die zuständige Arbeitsgruppe hat sowohl die Ausarbeitung des aktuellen Plans als auch ein komplexes Programm zur Teilnahme und Konsultation der Bürger zur städtischen Mobilität mit einer Reihe von Veranstaltungen durchgeführt, welche mit der Verwaltung vereinbart wurden;

che in data 10 e 25 luglio 2018 e 13 settembre 2018 si sono svolti gli incontri con gli stakeholder (associazioni di categoria, enti, associazioni ambientaliste, sindacati, ecc.) comprensivi della compilazione di questionari su obiettivi ed azioni;

che in data 8 ottobre 2018 si è tenuta un'audizione dei consulenti in Consiglio comunale sullo stato dell'arte della redazione del Pums e del progetto TRAM;

che in data 9 ottobre 2018 si è tenuta un'assemblea pubblica sullo stato dell'arte della redazione del Pums e del TRAM con i consulenti;

che in data 5 dicembre 2018 sono stati trattati nella Commissione Consiliare alla Mobilità i punti essenziali della bozza del PUMS;

che in data 18 febbraio 2019 l'Amministrazione ha approvato, con decisione della GM, la bozza di proposta di adozione del PUMS ed il rapporto preliminare ambientale;

che in data 15 febbraio 2019 è stato avviato il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Bolzano e indetta la consultazione ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs 152/2006 Rapporto Preliminare di VAS, che si è tenuta il 1 marzo 2019;

che sono state presentate cinque osservazioni da uffici/enti, depositate agli atti dell'Ufficio Mobilità e di tutte si è tenuto conto per la redazione del Rapporto Ambientale;

che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile PUMS definisce uno scenario di progetto che, a partire dallo Scenario di riferimento costituito dall'insieme di infrastrutture, servizi e politiche già finanziati e in corso di attuazione, determina un assetto complessivamente coerente del sistema del trasporto pubblico, degli interventi a favore della Mobilità Attiva ciclopedonale, di quelli sulla rete stradale a servizio della mobilità motorizzata individuale e del trasporto delle merci, del sistema della sosta, degli *Intelligent Traffic System* e delle strategie per incentivare la diversione modale da auto privata verso modalità di trasporto più sostenibili sotto il profilo ambientale, economico e sociale;

che gli elementi da cui prende le mosse la definizione dello scenario di Piano sono costituiti in primo luogo dalle previsioni del vigente Piano Urbano della Mobilità, prima tra

Am 10. und 25. Juli 2018 und am 13. September 2018 fanden Treffen mit Interessenvertretern (Wirtschaftsverbänden, Organisationen, Umweltverbänden, Gewerkschaften usw.) statt, einschließlich der Ausfüllung der Fragebögen zu Zielen und Maßnahmen;

Am 8. Oktober 2018 fand im Gemeinderat eine Anhörung zum Stand der Ausarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans und des TRAM-Projektes statt;

Am 9. Oktober 2018 eine öffentliche Versammlung zum Stand der Ausarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans und des TRAM-Projektes statt

Am 5. Dezember 2018 wurden die wesentlichen Punkte des Entwurfes des nachhaltigen Mobilitätsplans in der Mobilitätskommission erörtert.

Am 18. Februar 2019 genehmigte der Stadtrat den Entwurf eines Vorschlags zur Annahme des nachhaltigen Mobilitätsplans und den vorläufigen Umweltbericht.

Am 15. Februar 2019 wurde das strategische Umweltbewertungsverfahren für den nachhaltigen Mobilitätsplan von Bozen eingeleitet mit einer Beratung gemäß Art. 13 des G.D. 152/2006 Vorläufiger SUP-Bericht, welche am 1. März 2019 stattfand.

Fünf Stellungnahmen wurden von Ämtern / Verwaltungen vorgelegt, die im Amt für Mobilität deponiert sind, und diese wurden bei der Erstellung des Umweltberichts berücksichtigt.

Der nachhaltige Mobilitätsplan definiert ein Projektszenario, das ausgehend vom Referenzszenario, bestehend aus den bereits finanzierten Infrastrukturen, Diensten und Maßnahmen, die bereits umgesetzt werden, eine Gesamtkohärenzstruktur des öffentlichen Verkehrssystems, der Eingriffe zugunsten des Fahrradverkehrs und der aktiven Mobilität, des Straßennetzes der individuellen motorisierten Mobilität und welches dem Gütertransport dient, des Parksyste, der intelligenten Verkehrssysteme und Strategien zur Förderung der Umleitung von Privatfahrzeugen auf Verkehrsträger aus nachhaltiger ökologischer, wirtschaftlicher und sozialer Sicht, festlegt.

Die Elemente, auf denen die Definition des Planszenarios basiert, setzen sich im Wesentlichen aus den Bestimmungen des aktuellen Mobilitätsplanes zusammen, vor

tutte quella della rete tranviaria di cui recepisce, come prioritaria la linea 1, e dagli interventi nel settore della mobilità contenuti in altri strumenti di programmazione comunale e sovraordinati tra cui, in particolare, di quelli inseriti nel protocollo d'intesa approvato con deliberazione della Giunta Comunale Nr. 536 del 18.9.2018 di oggetto " Protocollo di intesa tra Provincia Autonoma di Bolzano, Comune di Bolzano e Autostrada del Brennero Spa per le infrastrutture strategiche per la mobilità di Bolzano e le connessioni con le reti extraurbane";

che lo scenario delineato si pone come obiettivo principale e prioritario la riduzione della mobilità automobilistica e le connesse emissioni inquinanti, a partire dalla componente di scambio tra la città di Bolzano e il territorio extraurbano, con una strategia integrata che si fonda, in primo luogo, sulla previsione di un potenziamento della viabilità di reciproca interconnessione tra le principali direttrici di traffico extraurbano, autostrada inclusa, in modo da alleggerire la rete stradale urbana delle componenti di traffico che attualmente, non avendo altre alternative, sono costrette ad utilizzare la viabilità interna alla città;

che la riduzione di queste componenti di traffico sulla rete interna alla città è indispensabile al fine di consentire la riserva di capacità a favore del trasporto pubblico sulla viabilità interessata dai percorsi della rete portante di trasporto pubblico urbano, che a livello propriamente urbano figurano la linea 1 del tram prevista dal vigente PUM integrata dalla proposta di Metrobus elettrico che dovrà collegare la zona di Bolzano sud al centro e alla stazione ferroviaria;

che in corrispondenza delle principali porte di accesso alla città sono previsti parcheggi di interscambio ad alta capacità;

che la rete portante di trasporto pubblico urbano dovrà essere connessa in più punti con la rete ferroviaria integrata e trasformata in collegamenti dei servizi ferroviari per una distribuzione urbana dei flussi provenienti dal territorio Provinciale evitando l'attuale concentrazione sulla stazione centrale di Bolzano. I nodi di interscambio sono Ponte Adige con la linea 1 del tram, la fermata di "Bolzano Fiera" con la linea di Metrobus elettrico, la nuova fermata di piazza Bersaglio

alle denon des Straßenbahnnetzes, dessen Linie 1 vorrangig umgesetzt werden soll, und weiteren Eingriffen von Mobilitätsmaßnahmen, die in anderen kommunalen und übergeordneten Programmen und Plänen enthalten sind, insbesondere jener, die in der mit Stadtratbeschluss Nr. 536 vom 18.9.2018 genehmigten „Vereinbarung zwischen der autonomen Provinz Bozen, der Gemeinde Bozen und der Brennerautobahn Ag für strategische Infrastrukturen für die Mobilität von Bozen und Verbindungen zu außerstädtischen Netzen " enthalten sind.

Das geplante Szenario, welches als Hauptziel die Reduzierung des Privatverkehrs und der damit verbundenen umweltbelastenden Emissionen hat, angefangen von der Austauschkomponente des Verkehrs zwischen der Stadt Bozen und den außerstädtischen Gebieten, mit einer integrierten Strategie, die sich zunächst auf die Bereitstellung einer Verbesserung des Straßennetzes zur gegenseitigen Verbindung zwischen den Hauptverkehrswegen im Nahverkehr, einschließlich der Autobahn, beruht, um das städtische Straßennetz von dieser Verkehrskomponente zu entlasten, welche derzeit keine anderen Alternativen haben und die innerstaatlichen Straßen nützen müssen.

Der Abbau dieser Verkehrskomponenten im innerstädtischen Straßennetz ist unverzichtbar, um die Kapazitätsreserve zugunsten des öffentlichen Verkehrs auf den Straßen des städtischen öffentlichen Verkehrsnetzes zu ermöglichen, die auf städtischer Ebene die Strecke der Straßenbahn Nr.1, die im aktuellen Mobilitätsplan angegeben ist, ergänzt durch den Vorschlag für einen elektrischen Metrobus, der den Süden von Bozen mit dem Zentrum und dem Bahnhof verbindet, beinhaltet.

An den Hauptzugängen zur Stadt sind Parkmöglichkeiten mit hoher Kapazität vorgesehen.

Das Hauptnetz des städtischen ÖPNV muss an mehreren Punkten mit dem integrierten Schienennetz verbunden werden, um eine örtliche Verteilung der Verkehrsströme aus den Landesbezirken zu erreichen, und somit die derzeitige Konzentration auf den Hauptbahnhof Bozen zu vermeiden. Die Knotenpunkte sind Sigmundskron mit der Straßenbahnlinie 1, die Haltestelle „Bozen Messe“ mit der elektrischen Metrobuslinie, die neue Haltestelle Schießstandplatz mit

con la medesima linea di Metrobus, al fine di massimizzare l'accessibilità alla zona di Bolzano sud ma anche all'asse di via Roma e le stazioni di valle delle funivie di San Genesio e del Colle;

che la mobilità ciclopedonale prevede il completamento della rete di piste ciclabili e la creazione di una rete di parcheggi per biciclette da realizzarsi presso le sedi di enti pubblici, attrattori commerciali, scuole secondarie superiori e sedi universitarie, oltre ad una particolare attenzione alla riqualificazione dello spazio pubblico e al miglioramento della sicurezza della mobilità delle utenze deboli e prioritariamente, a favore della mobilità scolastica;

che inoltre il PUMS definisce i principi e le strategie generali di riorganizzazione dell'accessibilità motorizzata, e quindi anche della sosta su strada, la cui declinazione progettuale ed attuazione pratica sarà totalmente demandate al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) che, in accordo con le Direttive Ministeriali, dovrà costituire uno dei piani attuativi dello scenario del PUMS (gli ulteriori Piani attuativi sono il Piano del trasporto Pubblico urbano da condividere con la Provincia, il Biciplan, il Piano della Logistica Urbana, il Piano dei Parcheggi);

che sul versante della logistica urbana vengono definite il quadro degli obiettivi e delle strategie generali rispetto alle quali elaborare un numero limitato di progetti pilota in grado di offrire risposte diversificate alle variegate esigenze dei portatori di interesse costituiti dalle attività produttive e commerciali, dalle imprese che operano nel settore della logistica e dagli stessi residenti/clienti;

che con l'installazione di sistemi di monitoraggio del traffico che supportano l'infomobilità sarà possibile valutare la capacità autonoma del sistema di offerta per conseguire gli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti che sono alla base del PUMS e porre in atto eventuali interventi correttivi e di orientamento e governo della domanda;

derselben Metrobuslinie, um die Erreichbarkeit von Bozen Süd, aber auch der Achse Romstraße zu verbessern, und die Talstationen der Seilbahnen Jenesien und Kohlern.

Die Mobilität von Fußgängern und Fahrrädern beinhaltet die Fertigstellung eines Radwegenetzes und die Schaffung eines Parkplatznetzes für Fahrräder, die in der Nähe von öffentlichen Ämtern, gewerblichen Anziehungspunkten, Schulen und Universitäten errichtet werden sollen, und legt besonderes Wert auf die Neugestaltung des öffentlichen Raumes und die Verbesserung der Sicherheit der Mobilität schwacher Nutzer, vor allem der Schulmobilität;

Der nachhaltige Mobilitätsplan definiert die allgemeinen Grundsätze und Strategien der Neuorganisation der motorisierten Zugänglichkeit und des Parkmanagement am Straßenrand, deren Gestaltung und praktische Umsetzung vollständig an den städtischen Verkehrsplan (StvP) delegiert wird, der, in Übereinstimmung mit den Richtlinien des Ministeriums, einer der Umsetzungspläne der Szenarien des nachhaltigen Mobilitätsplans darstellt (die weiteren Umsetzungspläne sind der städtische ÖPNV-Plan, welcher mit der Provinz Bozen geteilt werden soll, der Fahrradplan, der urbane Logistikplan, der Parkplatzplan).

Auf der Seite der städtischen Logistik wird der Rahmen der Ziele und allgemeinen Strategien definiert, um eine begrenzte Anzahl von Pilotprojekten zu entwickeln, die vielfältige Antworten auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Interessengruppen bieten, die sich aus den produktiven und kommerziellen Aktivitäten der beteiligten Unternehmen in der Logistikbranche und bei den Bewohnern / Kunden selbst ergeben.

Mit der Installation von Verkehrsüberwachungssystemen, die die Infomobilität unterstützen, wird es möglich sein, die autonome Kapazität des Angebotssystems zu bewerten, um das Ziel der Verringerung der Schadstoffemissionen, die dem nachhaltigen Mobilitätsplan zugrunde liegen, zu erreichen, und eventuelle Korrekturmaßnahmen und ein Orientierungs- und Nachfragemanagement durchzuführen.

visti i pareri obbligatori favorevoli ai sensi dell'art. 185 della Legge Regionale del 3 maggio 2018, n. 2 "Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige" e ss.mm.ii.

**ad unanimità di voti
la Giunta Comunale
delibera**

per i motivi ampiamente esposti in premessa:

1) di adottare, per le motivazioni espresse in premessa, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile consistente nella seguente documentazione che è parte integrante e sostanziale del presente atto:

- Proposta di Piano (relazione tecnica illustrativa, riferimenti normativi, valutazioni modellistiche);
- Rapporto Ambientale;
- Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale;
- n. 2 tavole illustrative

2) di dare mandato all'Ufficio Mobilità di dare avvio alla fase partecipativa, consistente nelle audizioni presso le competenti Commissioni consiliari e Consigli di quartiere nonché in un'assemblea pubblica, propedeutica all'approvazione finale da parte del Consiglio Comunale;

3) di dare atto che:

- tale fase partecipativa si avvia con la pubblicazione all'albo pretorio digitale di apposito avviso dell'adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, unitamente alla pubblicazione dello stesso sul sito istituzionale del Comune;
- nel termine di 60 giorni dalla predetta pubblicazione potranno essere presentate osservazioni, che il Comune valuterà con apposite controdeduzioni;

Nach Einsichtnahme in die positiven Pflichtgutachten gemäß Art. 185 des Regionalgesetzes vom 3. Mai 2018, Nr. 2 „Kodex der örtlichen Körperschaften der Autonomen Region Trentino-Südtirol“ i.g.F.

**beschließt
der Stadtrat
einstimmig**

aus den einleitend ausführlich dargelegten Gründen folgendes:

1) den nachhaltigen Mobilitätsplan, wegen den in der Einleitung genannten Gründen, der folgende Dokumentation enthält welche wesentlicher und integrierter Teil des Beschlusses ist, zu verabschieden:

- Planvorschlag (illustrativer technischer Bericht, legislativer Bezugsrahmen, Auswertungen des Modells),
- Umweltbericht,
- Nichttechnische Zusammenfassung des Umweltberichtes
- Nr. 2 Lagepläne

2) das Mobilitätsamt mit der Beteiligungsphase zu beauftragen, die aus Anhörungen in den zuständigen Ratskommissionen, Stadtviertelräten und einer öffentlichen Versammlung besteht, welche die endgültige Genehmigung durch den Gemeinderat vorhergehen;

3) festzustellen,

- dass diese partizipative Phase mit der Veröffentlichung der Bekanntmachung über die Verabschiedung des nachhaltigen Mobilitätsplans auf der digitalen Amtstafel und der institutionellen Website der Gemeinde beginnt;
- dass innerhalb von 60 Tagen, nach der oben genannten Veröffentlichung, Stellungnahmen abgegeben werden können, die die Gemeinde mit spezifischen Gegenargumenten bewerten wird;

Di dare atto che, ai sensi dell'art 183, comma 5 della Legge Regionale 3 maggio 2018, n. 2 *"Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige"* e ss.mm.ii., entro il periodo di pubblicazione, ogni cittadino può presentare alla giunta comunale opposizione a tutte le deliberazioni. Entro 60 giorni dall'intervenuta esecutività della delibera è ammesso avverso il presente provvedimento ricorso innanzi al Tribunale Regionale di Giustizia Amministrativa, sezione autonoma di Bolzano.

Im Sinne von Art. 183 Abs. 5 des Regionalgesetzes vom 3. Mai 2018, Nr. 2 *„Kodex der örtlichen Körperschaften der Autonomen Region Trentino-Südtirol“* i.g.F. hat jeder Bürger/jede Bürgerin die Möglichkeit, im Veröffentlichungszeitraum Einwände gegen sämtliche Beschlüsse beim Stadtrat vorzubringen. Sobald der Beschluss vollziehbar ist, kann beim Regionalen Verwaltungsgericht, Autonome Sektion Bozen, innerhalb von 60 Tagen Rekurs gegen den Beschluss eingelegt werden.

Di quanto sopra detto, si è redatto il seguente verbale che, previa lettura e conferma, viene firmato come segue:

Über die obgenannten Sachverhalte wird eine Niederschrift angefertigt, die, nachdem sie gelesen und bestätigt wurde, wie folgt unterschrieben wird:

**Il Segretario Generale
Der Generalsekretär**

Dott. / Dr. Antonio Travaglia

sottoscritto con firma digitale / mit digitaler Unterschrift unterzeichnet

**Il/la Presidente
Der/die Vorsitzende**

Dott. / Dr. Renzo Caramaschi

sottoscritto con firma digitale / mit digitaler Unterschrift unterzeichnet
