

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

PGTU - Piano Generale del Traffico Urbano di Bologna

ALLEGATO 3
Partecipazione, Laboratori Quartieri

fondazione innovazione urbana

REPORT QUARTIERE
BORGO PANIGALE - RENO

SETTEMBRE.2018





INDICE

1. Il PUMS e il percorso di informazione e ascolto
2. Metodologia di lavoro
3. I temi emersi
 - 3.1 Criticità e temi puntuali
 - Trasporto pubblico
 - Qualità e vivibilità
 - Sicurezza stradale
 - Mobilità pedonale
 - Mobilità ciclabile
 - Sosta e parcheggi
 - Salubrità dell'aria e tutela del clima
 - 3.2 I Temi di Quartiere: temi prioritari, osservazioni e proposte
 - Trasporto pubblico
 - Mobilità pedonale
 - Mobilità ciclabile
 - Convivenza e spazi per la mobilità: regole e abitudini

Allegati

1. La mobilità nel Quartiere Borgo Panigale-Reno: mappa di densità e categorie delle segnalazioni al CzRM del Comune di Bologna
2. Elaborati cartografici realizzati grazie al contributo dei cittadini che hanno partecipato al laboratorio PUMS
3. Alcuni interventi previsti/in corso nel Quartiere

1. IL PUMS E IL PERCORSO DI INFORMAZIONE E ASCOLTO

Il PUMS - **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** della Città metropolitana di Bologna- è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale medio lungo, ma con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, che sviluppa una visione di sistema della mobilità e si correla e coordina con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale. I principi ispiratori del PUMS sono quindi l'integrazione, la partecipazione, la valutazione ed il monitoraggio. Il PUMS della Città metropolitana di Bologna ha come ambito territoriale di riferimento l'intero territorio metropolitano e si occupa delle relazioni tra i Comuni, trasversali e radiali.

Il PUMS si articola in 5 obiettivi strategici- *accessibilità, tutela del clima, salute e salubrità dell'aria, sicurezza stradale, vivibilità e qualità*- e 5 temi- *pedonalità, ciclabilità, trasporto pubblico, trasporto privati, trasporti merci*.

Nell'ambito del PUMS della Città Metropolitana di Bologna la Fondazione per l'Innovazione Urbana ha avviato un **percorso di informazione e ascolto della cittadinanza in ogni quartiere**, al fine di costruire scenari di progetto (temi e bisogni prioritari a livello di quartiere), contribuendo alla stesura del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano), nel quadro dei suddetti obiettivi strategici del PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile).

Nello specifico il processo di informazione e ascolto **a scala di quartiere**, si pone i seguenti obiettivi:

- **Informare** rispetto ai temi oggetto del percorso, alle scelte strategiche di scala metropolitana, evidenziandone gli elementi specifici a scala di quartiere e facilitandone una lettura e comprensione.
- **Sistematizzare** quello che è emerso tramite segnalazioni e in diversi percorsi e laboratori (es. Bilancio Partecipativo)
- Raccogliere **bisogni** a scala di quartiere
- Raccogliere **segnalazioni** e **temi puntuali** a scala locale
- **Raccordare** quello che emerge a livello di **quartiere** con quello **cittadino**
- Far **emergere diversi punti di vista e posizioni divergenti**

2. METODOLOGIA DI LAVORO

Il percorso di informazione e ascolto si è articolato principalmente attraverso tre attività.

a) **Informazione** sia tramite info-point in ogni quartiere, sia attraverso materiali informativi cartacei che sito web dedicato;

b) Attività di **ascolto** tramite un **consiglio aperto di Quartiere** e attraverso **due laboratori** in ogni quartiere.

I due laboratori del PUMS si sono tenuti il 12 giugno e il 10 luglio 2018 presso la sala Falcone Borsellino del Quartiere, in Via Battindarno 123.

I partecipanti totali ad entrambi i laboratori sono stati 31.

Il **primo laboratorio** del PUMS aveva come obiettivo principale quello di definire un **quadro di bisogni e temi** rilevanti in merito alla mobilità a **scala di quartiere**, con relativa mappa delle criticità, da poter poi nel secondo incontro confrontare con elementi di strategici a scala urbana.

Nello specifico il laboratorio è stato strutturato in 3 fasi:

1. Una fase iniziale durante la quale sono stati illustrati gli aspetti essenziali del PUMS e le modalità di lavoro ai tavoli
2. Una sessione di lavoro in gruppi, per lavorare in modo approfondito su **aree di quartiere**, definite attraverso aggregazioni di aree statistiche e in base a criteri di tipo geografico ed amministrativo. Ogni gruppo ha quindi lavorato su una mappa di densità delle segnalazioni al CzRM (cfr. Allegato 1), indicando le criticità in merito alla mobilità, sottolineando le eventuali cause e gli utenti maggiormente impattati dalla suddetta criticità, attraverso l'utilizzo di icone rappresentative di temi e tipologia di mobilità e post-it. Le aree del quartiere su cui si è lavorato sono state: **Agucchi-Via Emilia Ponente; Villaggio INA-Borgo centro-Parco città campagna-Lavino di mezzo; Casteldebole-Triumvirato pietra-La Birra- Lungo Reno- Aeroporto-Bargellino; Villaggio della Barca-Battindarno-Canale di Reno.**
3. Una sessione di lavoro in plenaria, durante la quale i bisogni emersi nei diversi tavoli sono stati confrontati e tradotti in una mappa di temi di Quartiere, e fornendo, tramite apposizione di bollini rossi, una indicazione di priorità

Il secondo Laboratorio era finalizzato invece ad un **confronto su elementi strategici relativi alla mobilità a scala urbana, a partire dai temi di Quartiere** raccolti nel primo incontro e tramite delle **domande di stimolo alla riflessione**, su **quattro ambiti tematici: trasporto pubblico; mobilità pedonale; mobilità ciclabile; convivenza e spazi per la mobilità: regole e abitudini**.

In particolare, il secondo Laboratorio, ha visto una sessione plenaria in cui sono stati presentate delle sintesi dei temi emersi nel primo laboratorio come introduzione alle domande, commentate e spiegate per chiarire i diversi temi, anche tecnici, correlati. E' seguita una sessione di lavoro per la raccolta di osservazioni, domande di chiarimento e idee.

In ognuno dei due Laboratori ogni gruppo e sessione di lavoro è stata facilitata e verbalizzata.

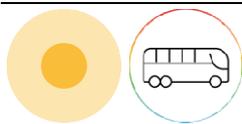
Complessivamente durante il percorso sono stati elaborati alcuni dati quantitativi attraverso un'analisi geostatistica, facendo riferimento alle segnalazioni a scala di città e di quartiere raccolte tramite il CzRM (si veda allegato specifico), ed elementi di riflessione e analisi qualitativa tramite i Laboratori.

Il presente report sistematizza quanto emerso restituendo in particolare le criticità puntuali con la relativa localizzazione, un quadro dei temi prioritari di Quartiere, le osservazioni e le proposte raccolte in particolare tramite alcune domande di stimolo alla discussione.

3. I TEMI EMERSI

3.1 Criticità e temi puntuali

Si riporta di seguito per ogni tema emerso le tipologie più specifiche di bisogni con relativa indicazione dei luoghi cui il bisogno e la criticità rilevata si riferiscono, raccolti durante i Laboratori.



TEMA TRASPORTO PUBBLICO

Tema specifico	Descrizione	Luogo
MANCANZA DI CONNESSIONE	Mancanza di connessione interne al quartiere. Le due aree, Borgo Panigale e Reno non sono ben servite tra loro, è sempre necessario prendere la macchina	Zona Via Rinaldo Rigola
	Mancanza trasporti pubblici, in questa zona sono presenti tre realtà: Arvaia, Villa Bernaroli e un plesso scolastico. Si risente fortemente del mancato collegamento del plesso scolastico con la linea SFM, in particolare per chi deve raggiungere il plesso provenendo dalla zona centrale e da altre zone del quartiere	Via Morazzo
	Mancanza di connessione	zona da Battindarno a Reno
	Non ha autobus che lo servono	Centro Agucchi
	Mancanza fermata SFM, i mezzi di trasporto sono frequenti ma manca questa fermata specifica in questo punto	Via Bruno Bencivenni (zona Borgo Centro)
MANCANZA DI SERVIZIO	Lungo lo stradone non passano molti bus, potrebbe servire un tram, tipo quello elettrico che va in aeroporto, possibilmente incrociato con il percorso del bus	Via Giuseppe Saragat



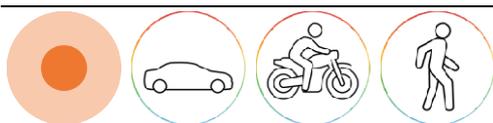
TEMA QUALITÀ E VIVIBILITÀ

Tema specifico	Descrizione	Luogo
TRAFFICO CONGESTIONATO	Traffico congestionato nelle ore di punta	Zona Via della Barca
	Traffico elevato dato dalla pendolarità	Via Domenico Biancolelli, Via Panigale, Via Emilia Ponente
	Traffico intenso	Via Persicetana-Raccordo tangenziale Borgo Panigale
	Traffico congestionato, soprattutto nelle prime ore della giornata lavorativa, in direzione delle aree industriali	Via Antonio Ducati Cavalieri
	Traffico congestionato, accentuato dalla zona di percorrenza per raggiungere l'Aeroporto	Via del Triumvirato
	Nelle ore di punta la viabilità è ferma, con colonne di auto praticamente immobili, soprattutto per chi proviene da viale Pertini per immettersi in via Prati di Caprara, con conseguente aumento delle emissioni di inquinanti.. Idem intersezione Emilia Ponente e asse sud-ovest	Via Emilia Ponente - Viale Pertini - Via dei Prati di Caprara
	A causa del MAST e dei sensi unici, l'uscita di via Speranza (a senso unico) è più trafficata rispetto al passato	Via Speranza
	Congestionamento del traffico fino alle ore 9 a causa della vicinanza della scuola in via Segantini e del MAST	Via Segantini
	Unica via percorribile in direzione nord per chi proviene da via Emilia Ponente e vuole immettersi su via Nanni Costa per raggiungere l'asse attrezzato evitando il traffico e i semafori. Le parallele sono tutte nell'altro senso. Traffico superiore a via Emilia Ponente	Via del Giacinto
	Potenziale aumento del traffico e dell'inquinamento: con il progetto dell'Outlet e del complesso residenziale sono previsti 1300 appartamenti, con 1500 auto	Prati di Caprara

	<p>che si muoveranno.</p> <p>“Un aumento del traffico potenziale di 2500 persone al giorno per l'outlet: dove le facciamo passare?”</p>	
	<p>Discontinuità stradale, mancata costruzione di un sottopassaggio, la via è poi interrotta dalle linee ferroviarie dell'Alta Velocità (viene presentata come una questione ancora da risolvere), è un punto di collegamento importante per le auto che arrivano a Bologna, raccogliendo il traffico che proviene da Crespellano</p>	Via del Vivaio
	<p>Sensi di marcia inadeguati: dopo l'abbattimento di un cordolo per limitare il traffico su Via Emilia Ponente, che aveva portato a un cambiamento del senso di marcia, non c'è stato un ripristino della precedente viabilità.</p> <p>Difficoltà per i residenti</p>	Via Speranza
VIABILITÀ DIFFICOLTOSA	<p>Viabilità e traffico: le strade che collegano via Speranza a via Battindarno sono Via Lemonia, molto stretta, e via Vittoria, che presenta direzione obbligatoria verso viale Togliatti, rispettata da una percentuale molto bassa di automobilisti, causando un aumento delle infrazioni</p>	Via Speranza - Via Lemonia - Via Vittoria - Via Del Giorgione
	<p>Viabilità difficoltosa per le ambulanze e inquinamento per i degenti: le ambulanze che si dirigono verso l'Ospedale Maggiore sono rallentate dal traffico congestionato. La nascita dell'outlet ai Prati di Caprara porterà a un aumento del traffico e dell'inquinamento</p>	Via Emilia Ponente - Viale Pertini - Via dei Prati di Caprara
	<p>Potenziale Riduzione viabilità: Il progetto del tram introdurrà corsie preferenziali per il tram con una conseguente riduzione della carreggiata su via Emilia Ponente</p>	Via Emilia Ponente
	<p>Viabilità generale difficoltosa in tutta la zona</p>	Santa Viola
	<p>Manutenzione e pulizia del verde lungo le strade</p>	Quartiere
	<p>Carico e scarico merci in corrispondenza dei centri commerciali causano problemi di viabilità</p>	Quartiere

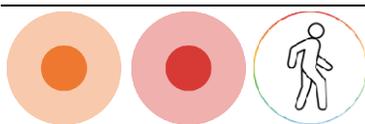
Carico e scarico auto dalle bisarche in
corrispondenza delle concessionarie auto

Quartiere



TEMA SICUREZZA STRADALE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
LIMITI VELOCITÀ E SICUREZZA STRADALE	Strada ad alta percorrenza, macchine che arrivano molto veloci e non prestano molta attenzione agli incroci e agli attraversamenti	Viale Sandro Pertini
	Numerosi incidenti stradali causati dall'elevata mobilità automobilistica delle famiglie che raggiungono il plesso scolastico	Via Olmetola
	Incrocio pericoloso	Via Battindarno - Via Togliatti



TEMA MOBILITÀ PEDONALE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
PEDONALITÀ DIFFICOLTOSA- ACCESSIBILITÀ	Attraversamento a scale poco accessibile e poco percorribile, soprattutto dagli anziani	Viale Sandro Pertini
	Marciapiedi non a norma e non accessibili per le persone con disabilità	Via Speranza - Via Fattori
SICUREZZA PEDONALE- ATTRAVERSAMENTI E MARCIAPIEDI	Attraversamento pericoloso perché poco segnalato e le auto arrivano a gran velocità	Via Francesco Tadolini
	Attraversamento molto pericoloso, zona sopraelevata con assenza di marciapiedi, i pedoni per evitare il traffico si immettono sulla rotonda che è parzialmente coperta da un muro, scarsa visibilità dei pedoni	Incrocio tra Tangenziale Borgo- Panigale, Via Bruno Bencivenni e Via della salute
	Attraversamento pericoloso perché poco segnalato	Via Pietro Nenni
	L'attraversamento di Via Emilia Ponente è insufficiente, con le prospettive di aumento di traffico bisognerebbe pensare a un attraversamento	Via Emilia Ponente

	Mancanza di sicurezza pedonale nella zona del cavalcavia e nelle adiacenze della fermata SFM (circa 400 m, percorsi sia dai ciclisti che da pedoni) che non è in sicurezza	Via Casteldebole- Via Olmetola- Via Morazzo
	Discontinuità passaggio pedonale, assenza di marciapiede, nonostante ci sia un forte traffico pedonale	Via Domenico Biancolelli fino alla stazione di Via Panigale
	Quello dello stradone è pericoloso, finisce proprio sulla strada. C'è anche qualcuno che è stato investito di recente. Le macchine, poi, arrivano veloci; gli attraversamenti sono poco segnalati e lì meno dei 50 all'ora non li fai	Via Pietro Nenni
	Marciapiedi stretti e poco illuminati nelle ore notturne	Zona Via Vighi
SICUREZZA E ACCESSIBILITÀ PEDONALE- PLESSI SCOLASTICI	Esiste il problema dell'Itis Belluzzi, un plesso scolastico con 4000 studenti, in una zona situata a cavallo di una rotonda che porta all'asse attrezzato, un'arteria di grande scorrimento, si creano intoppi e disagi, è un problema di sicurezza per l'attraversamento pedonale per i ragazzi	Zona Itis Belluzzi



TEMA MOBILITÀ CICLABILE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
SICUREZZA CICLABILE	Mancanza sicurezza ciclabile nella zona del cavalcavia e nelle adiacenze della fermata SFM	Via Casteldebole-Via Olmetola-Via Morazzo
	Mancanza di segnaletica nella pista ciclabile	Via D.Biancolelli-Via Panigale
	In Via del Giacinto arriva la ciclabile che percorre tutta Via del Chiù (costeggia il canale), raccorda in Via Nanni Costa e termina in quel punto. Non ci sono case ma c'è la ciclabile. Problema di spazio collegato alle ciclabili	Via del Giacinto
	La ciclabilità a Santa Viola non è sicura. Questo comporta poco uso delle biciclette da parte dei bambini e delle famiglie	Santa Viola
	Scarsa manutenzione e scarsa conoscenza della zona Togliatti, da migliorare per agire sulla sicurezza e sui collegamenti	zona Togliatti
CONNESSIONI E PISTE CICLABILI ASSENTI	C'è poca manutenzione e poca conoscenza della pedonalità e della ciclabile, il sentiero che porta verso il canale Reno è mediamente in stato di degrado e con zone a rischio di delinquenza ma potrebbe essere utilizzato come collegamento	zona Canale Reno
	Discontinuità pista ciclabile	Via Domenico Biancolelli fino alla stazione di Via Panigale
	Mancata connessione della pista ciclabile fino alla zona aeroportuale, la pista ciclabile si interrompe all'altezza della ferrovia, si propone invece di estendere la pista ciclabile fino alla Tangenziale e farla proseguire, da una parte fino all'Aeroporto dall'altra fino a Via del Triumvirato	Via Bencivenni/Aeroporto/Via del Triumvirato
	Mancanza di sottopasso della pista ciclabile nella zona della Tangenziale di Borgo Panigale	Via Bruschetti incrocio Via Bruno Bencivenni
	Discontinuità ciclabili. Mancanza di dorsale nord-sud che raccorda la ciclabile passante dal ponte Bacchelli	Ponte Bacchelli-Togliatti

Un'altra zona che riscontra lo stesso problema è quella di Via della Salute, criticità al mattino con il traffico pendolare, problema di spazi e completamento

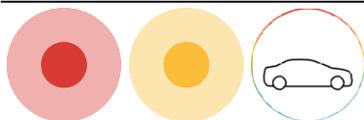
Via della Salute

Scarsi collegamenti tra le piste ciclabili. Mancano i collegamenti forti, una ciclabile che collega il centro con il resto del quartiere non è presente. La ciclabile non serve l'interno del quartiere. Problema di collegamento nord-sud

Quartiere

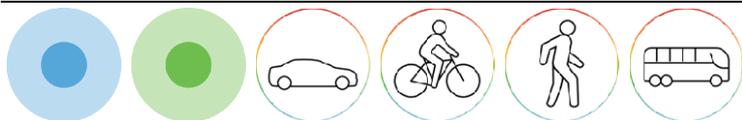
Da Via Emilia a Porta San Felice è presente la ciclabile, ma non prosegue sulla Via Emilia, l'opzione è andare in Via Nanni Costa

Via Emilia Ponente



TEMA SOSTA E PARCHEGGI

Tema specifico	Descrizione	Luogo
SOSTA E PARCHEGGIO IRREGOLARE	Parcheggio selvaggio, quasi abusivo	Piazza Bonazzi
	Parcheggio abusivo, concentrazione in quest'area che coinvolge le rotonde prossime al terminal aeroportuale	Via del Triumvirato
	Parcheggio abusivo di mezzi pesanti	Via Persicetana- Raccordo Tangenziale Borgo Panigale
	Parcheggi selvaggi: nonostante i divieti le auto sono parcheggiate su entrambi i lati della strada, rendendo difficoltosa la viabilità	Via Speranza
PARCHEGGI SATURI E MANCANZA DI PARCHEGGI	Pochi parcheggi e sempre saturi. Le macchine parcheggiano in strada ostruendo la carreggiata	Via Battindarno
	Mancano parcheggi, in particolare anche negli orari serali quando tutti sono a casa	Zona Via Duccio di Boninsegna
	Scarsità di parcheggi, quantità insufficiente. Dei 50 garantiti sono disponibili solo 12	Via Giovanni Fattori
	L'alta densità abitativa e di nuove costruzioni non è proporzionata alla viabilità e al numero di parcheggi	Via Speranza
	Mancano parcheggi, in particolare anche negli orari serali, probabilmente quando la gente è a casa. Si potrebbero fare dei parcheggi scambiatori, anche sotterranei a più piani. C'è anche il problema della vicinanza allo stadio, soprattutto quando verrà rinnovato e ospiterà più iniziative	Via Duccio di Boninsegna
	Cronica carenza di aree di parcheggio	Quartiere
SOSTA E PARCHEGGI IRREGOLARI NEI PRESSI DEI PLESSI SCOLASTICI	Strada chiusa e a senso unico dietro le scuole Giovanni XIII, con sosta irregolare di macchine negli orari dove si accompagnano i figli a scuola	Via Alessandro Scorzoni
	Congestione traffico in orario scolastico di punta causa genitori che portano/vengono a prendere i figli fin davanti la scuola	Zona Itis Belluzzi



TEMA SALUBRITÀ DELL'ARIA E TUTELA DEL CLIMA

Tema specifico	Descrizione	Luogo
INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO	Il problema del flusso di traffico ricade nel tema dell'inquinamento acustico e ambientale	Quartiere

3.2 I TEMI DI QUARTIERE: TEMI PRIORITARI, OSSERVAZIONI E PROPOSTE

TRASPORTO PUBBLICO

Per quanto riguarda questo tema si è sottolineata, da una parte, l'esigenza di **connettere zone all'interno dello stesso quartiere**, in particolar modo le aree afferenti agli ex quartieri Borgo Panigale e Reno, un collegamento come **asse nord-sud** e il quartiere con alcuni **poli attrattivi** (Arvaia, Villa Bernaroli, Centro Agucchi) e con servizi e centralità del Quartiere. Dall'altra, invece, si è posta l'attenzione sulla scarsità di corse in alcuni tratti, come ad esempio lungo via Saragat. Infine è stata indicata una **scarsità di corse** in alcuni tratti e in modo particolare in **fascia serale notturna** e nei **fine settimana**.

Sulla mobilità legata al trasporto pubblico sono state invece raccolte le seguenti **osservazioni e proposte**, attraverso due domande relative rispettivamente al sistema del trasporto pubblico e agli aspetti che ne favoriscono il suo utilizzo:

1. Con la realizzazione del tram si prospetta la possibilità di potenziare la rete portante. La rete secondaria dovrà garantire prioritariamente l'adduzione a tale rete incrementando il ricorso all'interscambio. Quali valutazioni è importante fare rispetto ad un cambiamento di questo tipo?
2. Su quali leve agire per favorire maggiormente l'utilizzo del Trasporto pubblico? Ad esempio: tariffe; modalità di pagamento; comfort; frequenza; fascia oraria;?

1. Osservazioni e Proposte sul Sistema del Trasporto

- **Potenziare collegamenti trasversali:** ora sono carenti, è complesso muoversi lontano dal centro.
- **Il Tram è troppo rigido rispetto ai bisogni del territorio**, perché mancano i collegamenti interni (per esempio verso i servizi del quartiere o Villa Bernaroli)

2. Osservazioni e proposte per favorire maggiormente l'utilizzo del Trasporto pubblico

- **Frequenza notturna e festivi:** corse più frequenti nelle ore notturne e festivi
- **Evitare aumenti tariffari:** è inopportuno aumentare le tariffe ora se si vuole incentivare l'uso del mezzo pubblico, magari più avanti nel tempo. Negli anni settanta/ottanta per incentivare l'uso dei bus lo si rese gratuito.
- **Strutturare il costo del biglietto in base al percorso**
- **Tariffe ridotte per brevi percorsi:** percorsi brevi: euro 1.50 per fare due fermate è troppo, l'auto costa meno, è un sistema punitivo. Ipotizzare tariffe variabili in base alla lunghezza del percorso.
- **Approccio metropolitano integrato per trasporti verso scuole**
- **Reintrodurre obbligo di validazione biglietti:** richiesta maggiore controlli dei biglietti sui bus (esempio vecchio bigliettotaio)
- **Convivenza su trasporto pubblico:** controllo comportamento in autobus degli utenti.

MOBILITÀ PEDONALE

È forte l'accento sulla mobilità pedonale resa difficoltosa e, molto più spesso, rischiosa a causa di **attraversamenti poco sicuri per l'assenza di marciapiedi o per la scarsa manutenzione** di questi

ultimi, uniti alla insufficiente **illuminazione nelle ore notturne**, alla **elevata velocità delle autovetture e all'assenza di una segnaletica**, sia per i pedoni che per gli autoveicoli, che possa rendere meno pericolose le aree più critiche. Emerge inoltre un tema di **accessibilità**, per persone con difficoltà di deambulazione, e presso **plessi scolastici** con alti flussi di scolari, intorno ai quali il traffico risulta particolarmente elevato e caotico.

Il tema della sicurezza emerge in modo prevalente in collegamento alla **velocità**, dovuta anche alla **presenza di strade ad alto scorrimento, e la compresenza di zone con alta densità abitativa**.

Sulla mobilità pedonale sono state invece raccolte le seguenti **osservazioni e proposte**, attraverso due domande relative rispettivamente alla tipologia di interventi da implementare per la sicurezza e per una maggiore accessibilità di alcuni servizi:

1. La sicurezza dell'utenza debole, come garantirla? con le **regole**: riduzione e controllo velocità, zone 30; con gli **interventi**: isole salvagente, marciapiedi continui e agevoli;
2. Come valorizzare e rendere più accessibili e sicuri i percorsi pedonali per raggiungere alcuni principali servizi- scuole, attrattori culturali, sanità?

Si può evidenziare che molti interventi si sono concentrati sul tema della **velocità** e sulla necessità di lavorare a livello **culturale ed educativo**, anche rispetto alla mobilità legate ai percorsi scolastici.

Si riportano sotto i diversi elementi raccolti.

1. Osservazioni e proposte sugli interventi di messa in sicurezza dei pedoni: controllo, regole e infrastrutture

- **Riduzione velocità traffico auto**, soprattutto in prossimità di alcuni servizi e negli orari scolastici
- **Bisogno di regole e controllo** per garantire la sicurezza pedonale
- **Rispetto (educazione) pedoni sulle strisce**: "all'estero anche se non ci sono pedoni sulle strisce gli automobilisti si fermano".
- **Cambiamento culturale su cui lavorare.**
- **Sensibilizzazione ed educazione alla mobilità sostenibile**
- Le **Zone 30** sono una buona cosa, ma non sempre sono sufficienti, inoltre non sono sempre rispettate.

2. Osservazioni e proposte per valorizzare e rendere più accessibili e sicuri i percorsi pedonali per raggiungere alcuni principali servizi: scuole, attrattori culturali, sanità

- **Segnalare percorsi pedonali e scuole**: i percorsi scolastici vanno segnalati. Servirebbe una segnalazione dei percorsi, **incentivando anche l'autonomia degli studenti ad andare a scuola a piedi**, senza essere accompagnati in auto.
- **Passerelle pedonali**: ad esempio che faciliti il collegamento con l'Itis Belluzzi/Fioravanti e il Liceo Da Vinci, che sono molto frequentati e raggiunti principalmente in auto.

MOBILITÀ CICLABILE

Il tema della mobilità su bici viene declinato da diverse prospettive: in termini di **sicurezza**, sulla quale impattano le **condizioni di alcune ciclabili e la loro scarsa manutenzione, oltre alla scarsa segnaletica e un deficit di visibilità**, e in termini di **connessioni ciclabili assenti**, soprattutto quelle che potrebbero connettere le due aree principali del quartiere, ossia gli ex quartieri Borgo Panigale e Reno.

Emerge in generale una problematica di frammentarietà e discontinuità e la necessità di una reale **connessione radiale tra il centro e il resto del quartiere da un lato e di connessione trasversale Nord-Sud dall'altro**.

Sulla mobilità ciclabile sono state raccolte le seguenti **osservazioni e proposte** attraverso due domande, relative rispettivamente al modello di mobilità ciclabile e ai servizi che invece possono favorire questo tipo di mobilità:

1. Negli ultimi anni si è sviluppata in diverse città europee la tendenza a realizzare percorsi ciclabili "leggeri" nelle corsie di marcia dei veicoli, come soluzione alternativa alle piste ciclabili bidirezionali in sede riservata. Il Biciplan recepisce questa tendenza. Quali valutazioni suggerisce questo nuovo modello?
2. Oltre al miglioramento delle piste ciclabili quali altri servizi e strumenti favoriscono l'utilizzo della bicicletta? Esempio: il Bike sharing oggi che valutazione possiamo fare?

1. Osservazioni e proposte sui modelli di mobilità ciclabile

- **La ciclabile fluida** può essere **pericolosa** con l'attuale traffico e l'eccesso di velocità: bisognerebbe partire dalla **moderazione e controllo della velocità veicolare**. Questo va preso in considerazione nel momento in cui si immagina di introdurre ciclabili direttamente sulla carreggiata, perché bisogna lavorare sul controllo della velocità.
- **Le ridotte dimensioni di alcune strade assieme al transito di mezzi pesanti inibiscono la presenza di ciclabili "leggere"**. Regolamentare il traffico è importante non solo per le auto, ma anche per le ciclabili (e i pedoni).

2. Osservazioni e proposte per favorire l'utilizzo delle biciclette

- **Percorso ciclabile esterno** (verso il centro ce ne sono a sufficienza), non legato agli spostamenti per andare a lavoro, ma legato al **tempo libero**. Una maggiore offerta potrebbe aiutare **incentivare all'uso della bicicletta, prima di tutto come piacere** (molte persone non possiedono più la bicicletta perché non riescono a usarla e non sono stimolati a usarla anche per altri usi).
- **Connessione del Quartiere con le aree esterni verdi di Bologna** (Lavino, Anzola..) per evitare strade pericolose come via Emilia Ponente e via Persicetana
- **Mobilità ciclabili e scuole da incentivare**
- **Rastrelliere per le biciclette**
- **Si è favorevoli al bike sharing (MoBike), ma andrebbe promossa maggiore informazione sul suo funzionamento**

CONVIVENZA E SPAZI PER LA MOBILITÀ: REGOLE E ABITUDINI

Emerge in modo significativo un tema generale di **congestione e traffico autoveicolare**. E' un quartiere infatti attraversato da **infrastrutture stradali** (esempio Autostrada, Tangenziale, Asse Attrezzato Sud-Ovest) e da **assi ad alto scorrimento** (De Gasperi - Togliatti - Gandhi, oltre al tracciato ovest della via Emilia), e vede anche la presenza di **aree industriali e di poli culturali** quale è Il MAST, con una problematica specifica di congestione delle arterie che conducono ad essi, ma anche più in generale di **elevato traffico di attraversamento**, e una **congestione veicolare indotta dai flussi parassitari di attraversamento**, di **intasamenti quotidiani delle strade di servizio al Quartiere** (incrocio viale S. Pertini via Emilia Ponente, via della Barca, via Battindarno, via della Pietra, via Cavalieri Ducati, ecc.) e una conseguente criticità in termini di **inquinamento acustico e ambientale**.

Il Quartiere ha assunto nel tempo anche una **vocazione urbanistica eminentemente residenziale, che si deve confrontare con una cronica carenza di aree di parcheggio**, in particolare in orario serale, ma anche con fenomeni di **parcheggio irregolare** in diversi punti del quartiere.

Infine incide sulla congestione veicolare la **pendolarità** ed emergono criticità in prossimità di alcuni luoghi e zone, come le **scuole**, ma anche l'**Ospedale maggiore**, e in previsione di futuri da **nuovi insediamenti**, sia residenziali sia commerciali, potenziali **generatori di ulteriore carico veicolare**.

Ulteriore tema critico è quello delle operazioni di **carico/scarico di merci nelle adiacenze dei Centri Commerciali** e per la presenza di **concessionarie auto e veicoli e sull'uso delle strade pubbliche come sosta e scarico delle bisarche**.

Sul tema della convivenza e degli spazi per la mobilità, che chiama in causa sia il piano delle regole (dalla regolamentazione degli accessi, ai parcheggi e la sosta) sia gli aspetti che possono incentivare la riduzione dell'utilizzo delle automobili e il cambiamento delle abitudini legate a questo tipo di mobilità, sono state raccolte le seguenti **osservazioni e proposte** attraverso sia una riflessione più generale circa i diversi interventi in corso o previsti in altre città italiane e europee, sia con una domanda di stimolo alla discussione. In particolare si è fatto riferimento ai seguenti esempi:

Roma: ha annunciato di bloccare la circolazione dei veicoli diesel dal 2024 nel centro della città

Milano: istituirà dal 2019 l'area a bassa emissione di inquinanti che, grazie al controllo da parte delle telecamere, vieta l'ingresso in città ai veicoli più inquinanti (diesel Euro 0, 1, 2 e 3. Diesel Euro 4 da ottobre 2019)

Parigi: ha introdotto il divieto di circolazione per le auto più inquinanti durante i giorni feriali ed ha istituito nuove pedonalizzazioni, per un futuro della città senza automobili.

Bilbao: ha abbassato il limite di velocità a 30 km/h (con eccezione dei principali assi viari) per creare una nuova cultura di convivenza fra traffico automobilistico, bici e pedoni.

Si sono quindi brevemente ricordate le **regole oggi esistenti a Bologna**, ossia che l'attuale regolamentazione degli accessi nella ZTL del Centro Storico non ha alcuna differenziazione oraria e prevede il rilascio dei contrassegni a residenti, veicoli operativi (unici sottoposti a pagamento con tariffe differenziate per grado ecologico), disabili, veicoli ibridi o elettrici, proprietari/affittuari di posto auto privato, oltre ovviamente ai mezzi di TPL di linea e non. All'interno della ZTL sono invece presenti diverse aree controllate con telecamere o fittoni con fasce orarie di accesso per alcune categorie di veicoli, in particolare gli operativi, piuttosto disomogenee fra loro.

È stata quindi posta in questa cornice la seguente **domanda**: Quale nuova regolamentazione si può immaginare e quali elementi sono da valutare per una nuova regolamentazione dell'uso dell'auto? Quali cambiamenti nelle abitudini quotidiane siamo disposti ad accettare?

Sono emerse in merito alcune osservazioni che **più che puntare ad un disincentivo**- restrizione vera e propria all'uso dell'auto privata- **evidenziano invece l'incentivo ad una mobilità sostenibile e alternativa**. Si riportano sotto i diversi elementi raccolti.

Osservazioni e proposte per favorire un minore uso delle automobili

- **Car sharing** come disincentivo all'uso dell'auto privata
- **Controllo degli eccessi di velocità, necessario per nuove piste ciclabili**
- **Limitazione circolazione mezzi pesanti** (Es. Arvaia)
- **Educazione per trasporti casa-scuola** con mezzi sostenibili

Allegato 1. La mobilità nel Quartiere Borgo Panigale-Reno: mappa di densità e categorie delle segnalazioni al CzRM del Comune di Bologna

Il CzRM (Citizen Relationship Management) è uno strumento di contatto diretto tra le istituzioni e gli abitanti che segnalano problemi di manutenzione e disagio all'interno del territorio cittadino, utilizzato anche dai Quartieri che lo gestiscono con uffici predisposti.

Questo strumento è usato direttamente dal cittadino con diverse modalità: o attraverso internet usando il sito del [Comune di Bologna](#), o contattando - di persona, via mail o al telefono - gli Urp, presenti nelle sedi dei quartieri in città, che svolgono la funzione di **accoglienza del cittadino**. Il CzRM è in pratica uno strumento avanzato di mappatura del territorio che permette di capire meglio, grazie all'aiuto diretto del cittadino che avanza la richiesta, la situazione reale e gli enti di competenza da coinvolgere per giungere alla soluzione del problema.

I dati raccolti dal CzRM per l'anno 2017 nel quartiere Borgo Panigale-Reno sono stati analizzati e sintetizzati nella infografica riportata di seguito:

CZRM QUARTIERE BORGIO PANIGALE-RENO



totale segnalazioni al quartiere
nel 2017

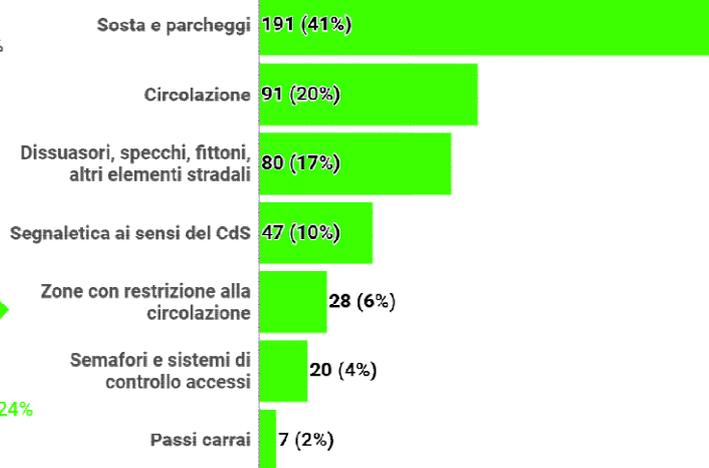
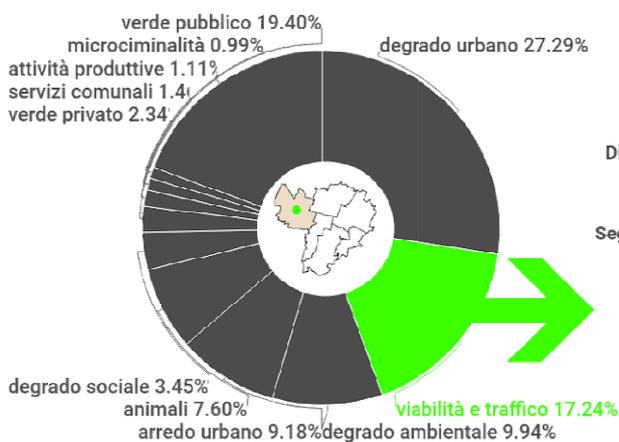
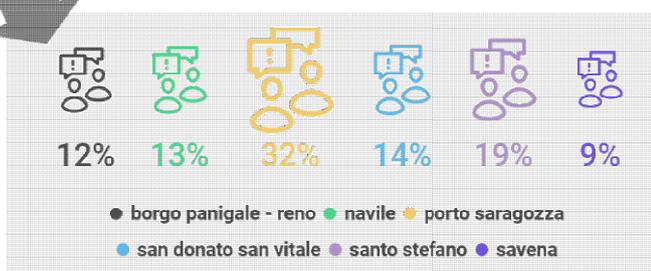
1.711

categoria

viabilità e traffico

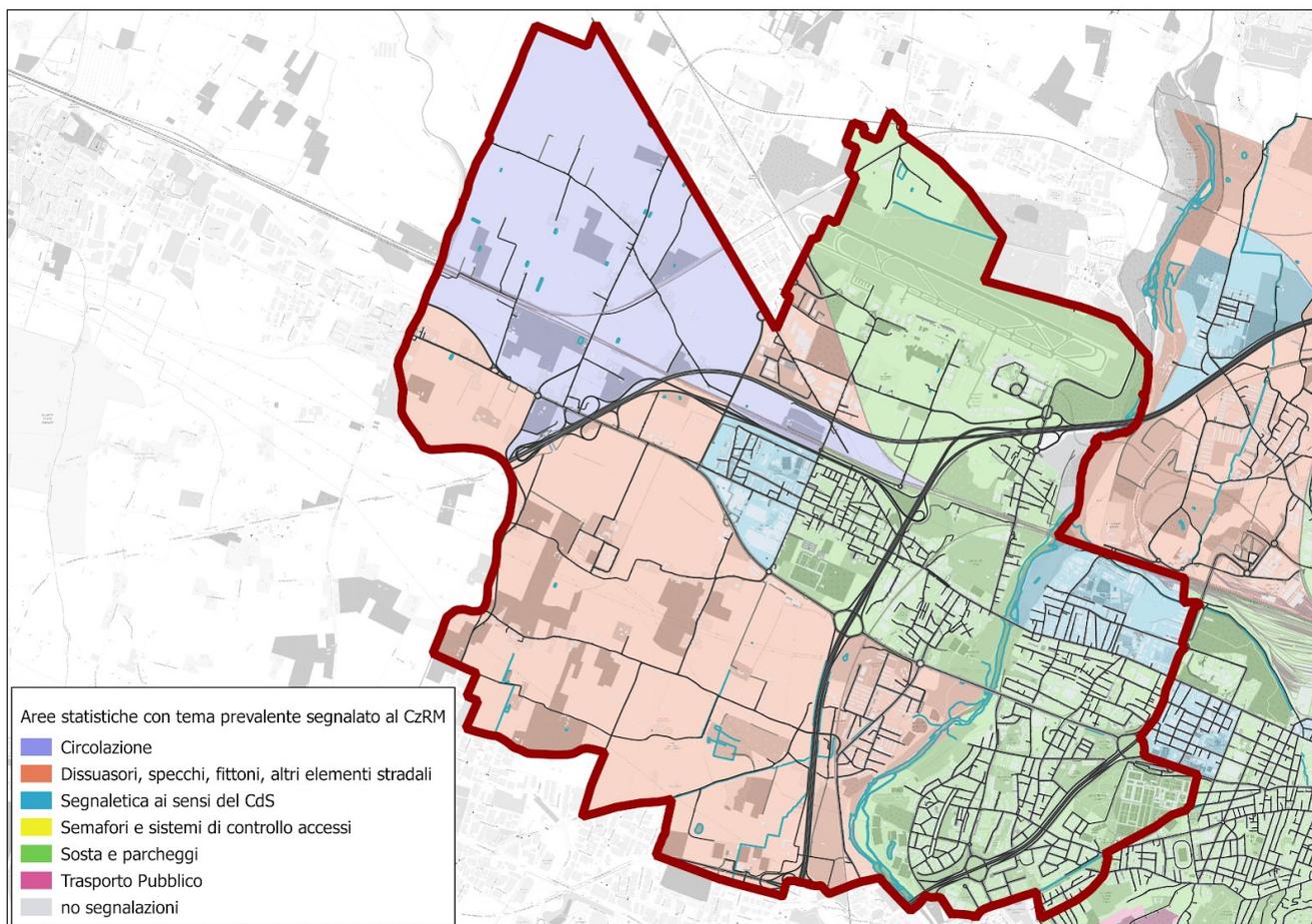
295

17% del totale segnalazioni



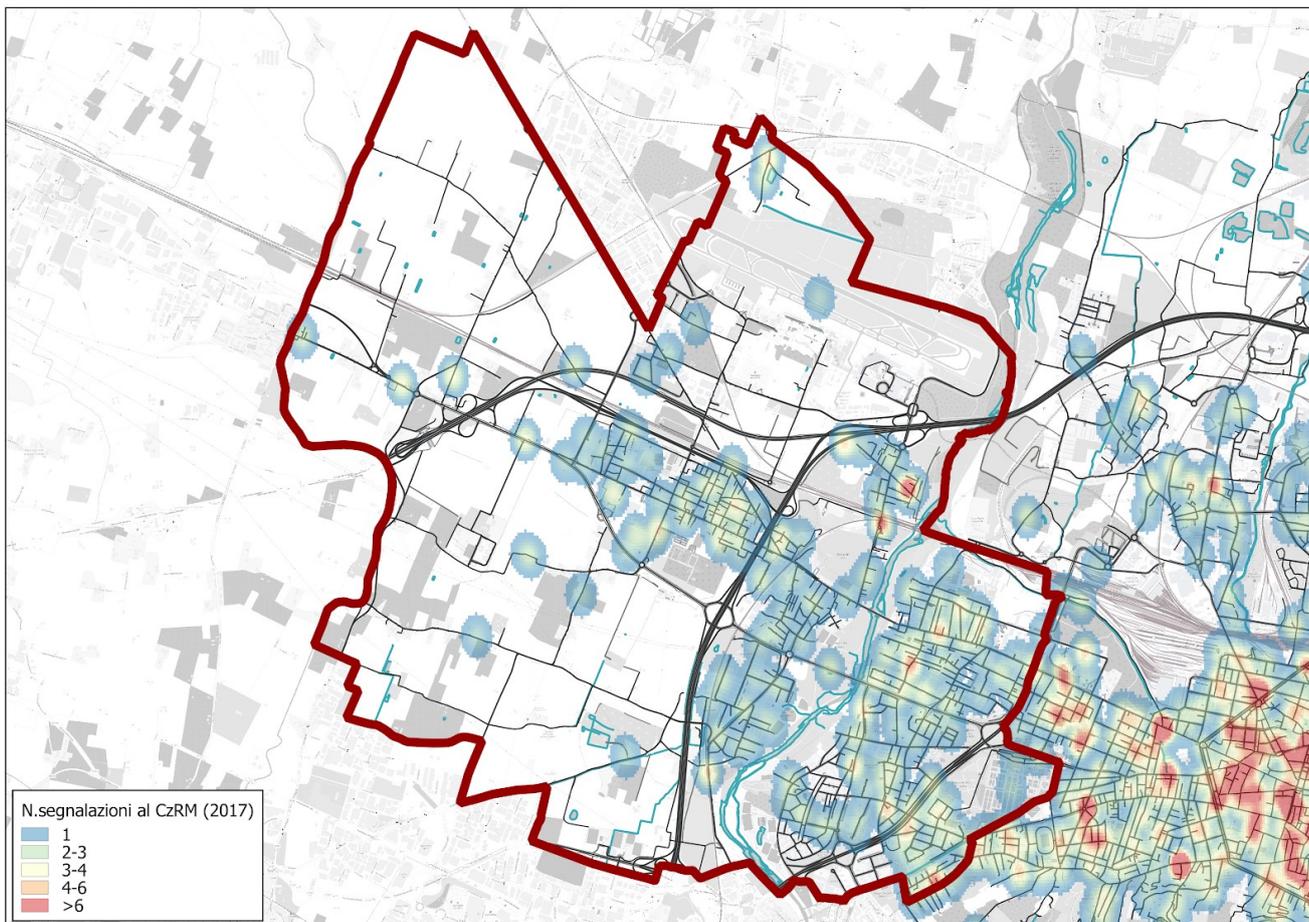
Da una prima analisi della suddetta infografica si può osservare che il tema della "viabilità e traffico" viene, in termini quantitativi, dopo quello del "degrado urbano" (circa 28%), il più segnalato, e quello del "verde pubblico". All'interno, poi, del tema "viabilità e traffico" risulta prevalente la questione della "sosta e parcheggi", seguito da quello della sicurezza stradale, declinata in termini di strumenti dissuasori dell'alta velocità e di segnaletica stradale, a conferma di quanto emerso anche dall'analisi qualitativa di cui sopra.

Di seguito viene riportata una mappa delle aree statistiche del quartiere Borgo Panigale-Reno tematizzate in base alla questione prevalente relativa alla mobilità segnalata mediante il CzRM:



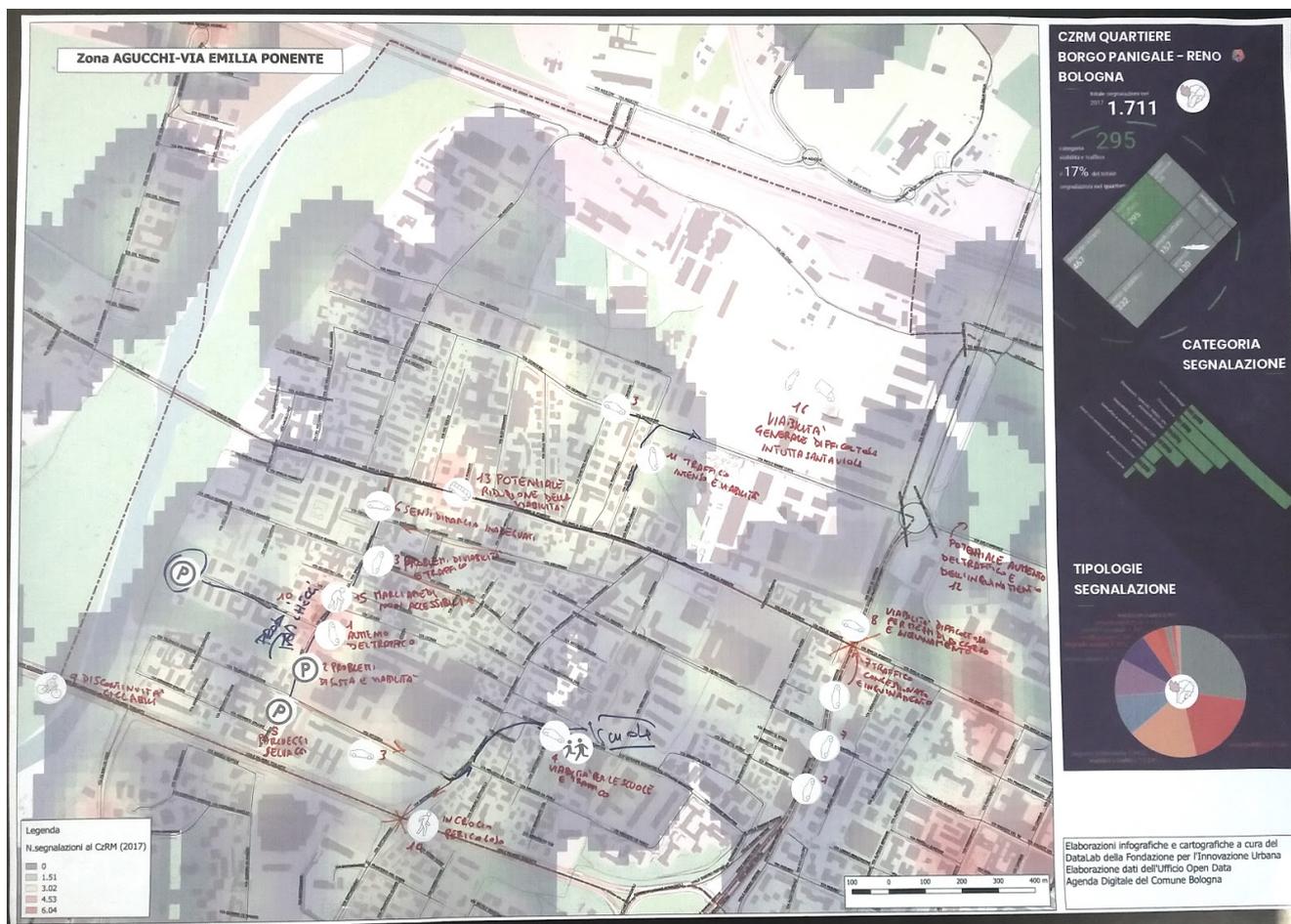
È interessante notare da questa mappa tematica come il problema della “sosta e parcheggi” sia prevalente nelle aree più densamente urbanizzate, mentre nelle aree più residenziali con arterie di veloce scorrimento sia predominante il tema della sicurezza stradale.

La mappa della densità di segnalazioni al CzRM inerenti la viabilità e traffico, evidenzia una concentrazione di osservazioni nella zona adiacente all'area de La Birra e in quella a ridosso del MAST, a conferma di quanto evidenziato attraverso l'analisi qualitativa riportata in precedenza.



Allegato 2. Elaborati cartografici realizzati grazie al contributo dei cittadini che hanno partecipato al laboratorio PUMS

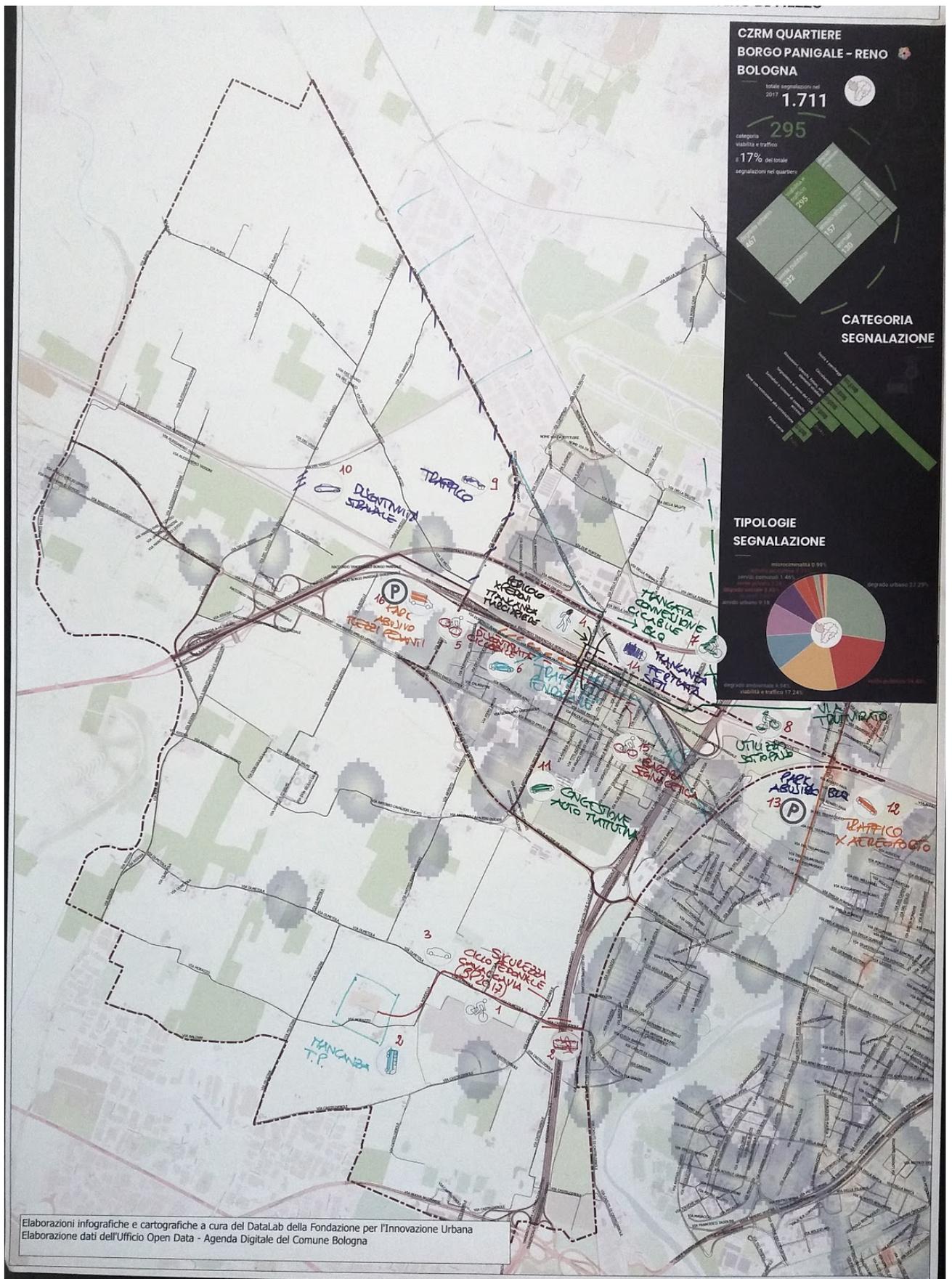
Queste di seguito riportate sono delle immagini delle mappe elaborate grazie al supporto dei cittadini che hanno evidenziato le criticità relative alla mobilità nel territorio di loro pertinenza (residenti, lavoratori, city users, ecc.)



Tavolo 1 - Agucchi-Via Emilia Ponente



Tavolo 2 - Villaggio della Barca-Battindarno-Canale di Reno



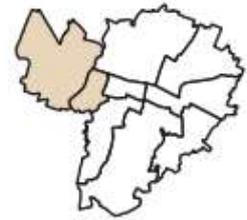
Tavolo 3 - Villaggio INA-Borgo centro-Parco città campagna-Lavino di mezzo



Tavolo 4 - Casteldebole-Triumvirato pietra-La Birra- Lungo Reno-Aeroporto-Bargellino

Allegato 3. Alcuni interventi previsti/in corso nel Quartiere

PUMS _ Piano Urbano della Mobilità Sostenibile _ GLI INTERVENTI



QUARTIERE BORGO PANIGALE - RENO /1

Rotonda Romagnoli Via del Giacinto Viale Pertini	riqualificazione stradale	  
Via Caduti di Amola Via Ducati Via Brigata Bolero	rifacimento maciapiedi	  
Via Nenni-Saragat Via Giotto	attraversamenti e percorsi pedonali	  
Viale Togliatti	mobilità ciclabile	  
Lavino di Mezzo	mobilità ciclabile	  
Laboratorio partecipativo Via delle Scuole Villa Bernaroli	mobilità ciclabile moderazione della velocità	  

Team della FIU impegnato nel percorso di informazione e ascolto del PUMS per il quartiere

Borgo Panigale-Reno:

Giovanni Ginocchini (Direttore della FIU)

Giulia Allegrini (Ricercatrice del Ces.Co.Com dell'Università di Bologna e consulente della FIU)

Umberto Mezzacapo (Ricercatore del Ces.Co.Com dell'Università di Bologna e consulente della FIU)

Simone Bordoni (Data analyst dell'Ufficio Open Data del Comune di Bologna e consulente della FIU)

Teresa Carlone (Membro dello staff della FIU)

Con il supporto di:

Giuseppe Seminario

Roberta Carlucci

Federico Salvarani

Viola Fini

Emanuela Corlianò

**fondazione
innovazione urbana**

www.fondazioneinnovazioneurbana.it
Salaborsa (II piano)
Piazza Nettuno, 3 - 40124 Bologna

fondazione innovazione urbana

REPORT QUARTIERE
NAVILE

SETTEMBRE.2018





INDICE

1. Il PUMS e il percorso di informazione e ascolto
2. Metodologia di lavoro
3. I temi emersi
 - 3.1 Criticità e temi puntuali
 - Trasporto pubblico
 - Qualità e vivibilità
 - Sicurezza stradale
 - Mobilità pedonale
 - Mobilità ciclabile
 - Sosta e parcheggi
 - Salubrità dell'aria e tutela del clima
 - 3.2 I Temi di Quartiere: temi prioritari, osservazioni e proposte
 - Trasporto pubblico
 - Mobilità pedonale
 - Mobilità ciclabile
 - Convivenza e spazi per la mobilità: regole e abitudini

Allegati

1. La mobilità nel Quartiere Navile: mappa di densità e categorie delle segnalazioni al CzRM del Comune di Bologna
2. Elaborati cartografici realizzati grazie al contributo dei cittadini che hanno partecipato al laboratorio PUMS
3. Alcuni interventi previsti/in corso nel Quartiere

1. IL PUMS E IL PERCORSO DI INFORMAZIONE E ASCOLTO

Il PUMS - **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** della Città metropolitana di Bologna- è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale medio lungo, ma con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, che sviluppa una visione di sistema della mobilità e si correla e coordina con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale. I principi ispiratori del PUMS sono quindi l'integrazione, la partecipazione, la valutazione ed il monitoraggio. Il PUMS della Città metropolitana di Bologna ha come ambito territoriale di riferimento l'intero territorio metropolitano e si occupa delle relazioni tra i Comuni, trasversali e radiali.

Il PUMS si articola in 5 obiettivi strategici- *accessibilità, tutela del clima, salute e salubrità dell'aria, sicurezza stradale, vivibilità e qualità*- e 5 temi- *pedonalità, ciclabilità, trasporto pubblico, trasporto privati, trasporti merci*.

Nell'ambito del PUMS della Città Metropolitana di Bologna la Fondazione per l'Innovazione Urbana ha avviato un **percorso di informazione e ascolto della cittadinanza in ogni quartiere**, al fine di costruire scenari di progetto (temi e bisogni prioritari a livello di quartiere), contribuendo alla stesura del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano), nel quadro dei suddetti obiettivi strategici del PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile).

Nello specifico il processo di informazione e ascolto **a scala di quartiere**, si pone i seguenti obiettivi:

- **Informare** rispetto ai temi oggetto del percorso, alle scelte strategiche di scala metropolitana, evidenziandone gli elementi specifici a scala di quartiere e facilitandone una lettura e comprensione.
- **Sistematizzare** quello che è emerso tramite segnalazioni e in diversi percorsi e laboratori (es. Bilancio Partecipativo)
- Raccogliere **bisogni** a scala di quartiere
- Raccogliere **segnalazioni** e **temi puntuali** a scala locale
- **Raccordare** quello che emerge a livello di **quartiere** con quello **cittadino**
- Far emergere diversi **punti di vista e posizioni divergenti**

2. METODOLOGIA DI LAVORO

Il percorso di informazione e ascolto si è articolato principalmente attraverso tre attività.

- a) **Informazione** sia tramite info-point in ogni quartiere, sia attraverso materiali informativi cartacei che sito web dedicato;
- b) Attività di **ascolto** tramite un **consiglio aperto di Quartiere** e attraverso **due laboratori** in ogni quartiere.

I due laboratori del PUMS si sono tenuti il 19 giugno e il 4 luglio 2018, presso la sede del Quartiere in Via di Saliceto 3/20.

I partecipanti totali ad entrambi i laboratori sono stati 54.

Il **primo laboratorio** del PUMS aveva come obiettivo principale quello di definire un **quadro di bisogni e temi** rilevanti in merito alla mobilità **a scala di quartiere**, con relativa mappa delle criticità, da poter poi nel secondo incontro confrontare con elementi di strategici a scala urbana.

Nello specifico il laboratorio è stato strutturato in 3 fasi:

1. Una fase iniziale durante la quale sono stati illustrati gli aspetti essenziali del PUMS e le modalità di lavoro ai tavoli
2. Una sessione di lavoro in gruppi, per lavorare in modo approfondito su **aree di quartiere**, definite attraverso aggregazioni di aree statistiche e in base a criteri di tipo geografico ed amministrativo. Ogni gruppo ha quindi lavorato su una mappa di densità delle segnalazioni al CzRM (cfr. Allegato 1), indicando le criticità in merito alla mobilità, sottolineando le eventuali cause e gli utenti maggiormente impattati dalla suddetta criticità, attraverso l'utilizzo di icone rappresentative di temi e tipologia di mobilità e post-it. Le aree del quartiere su cui si è lavorato sono state: **Bolognina, Lame, Corticella**.
3. Una sessione di lavoro in plenaria, durante la quale i bisogni emersi nei diversi tavoli sono stati confrontati e tradotti in una mappa di temi di Quartiere, e fornendo, tramite apposizione di bollini rossi, una indicazione di priorità

Il secondo Laboratorio era finalizzato invece ad un **confronto su elementi strategici relativi alla mobilità a scala urbana, a partire dai temi di Quartiere** raccolti nel primo incontro e tramite delle **domande di stimolo alla riflessione, su quattro ambiti tematici: trasporto pubblico; mobilità pedonale; mobilità ciclabile; convivenza e spazi per la mobilità: regole e abitudini.**

In particolare, il secondo Laboratorio, ha visto una prima sessione plenaria in cui sono state presentate delle sintesi dei temi emersi nel primo laboratorio come introduzione alle domande, commentate e spiegate per chiarire i diversi temi, anche tecnici, correlati. E' seguita una sessione di lavoro in gruppi tematici, con la possibilità, in sessioni progressive di discussione, di cambiare tavolo per poter discutere di tutti i diversi temi oggetto del Laboratorio.

In ognuno dei due Laboratori ogni gruppo e sessione di lavoro è stata facilitata e verbalizzata.

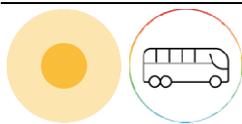
Complessivamente durante il percorso sono stati elaborati alcuni dati quantitativi attraverso un'analisi geostatistica, facendo riferimento alle segnalazioni a scala di città e di quartiere raccolte tramite il CzRM (si veda allegato specifico), ed elementi di riflessione e analisi qualitativa tramite i Laboratori.

Il presente report sistematizza quanto emerso restituendo in particolare le criticità puntuali con la relativa localizzazione, un quadro dei temi prioritari di Quartiere, le osservazioni e le proposte raccolte in particolare tramite alcune domande di stimolo alla discussione.

3. I TEMI EMERSI

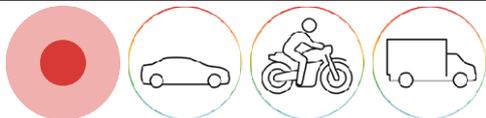
3.1 Criticità e temi puntuali

Si riporta di seguito per ogni tema emerso le tipologie più specifiche di bisogni con relativa indicazione dei luoghi cui il bisogno e la criticità rilevata si riferiscono, raccolti durante i Laboratori.



TEMA TRASPORTO PUBBLICO

Tema specifico	Descrizione	Luogo
LINEA SOVRACCARICA E/O IRREGOLARE	Autobus num.27 sempre molto affollato. A causa dell'alto numero di utenza risulta percepito anche come poco sicuro (pericolo di furti)	Via Calvart
	Problema dell'autobus num.25, le corse sono presenti ma si concentrano negli stessi minuti e non rispettano la cadenza regolare	Via Ferrarese
	L'autobus 11A non rispetta gli orari e salta spesso delle corse. Spesso si sovrappongono corse provenienti dalle diverse diramazioni non rispettando la cadenza regolare	Via Agucchi, Fioravanti
MANCANZA DI CONNESSIONE	Connessione trasporto pubblico con Ospedale Maggiore. L'autobus 11A ferma troppo lontano dall'Ospedale (circa 500-600 metri)	Via Agucchi
	La linea 25 ha come capolinea la Casa Circondariale della Dozza. Dovrebbe proseguire su via Ferrarese. Errore di Tper	Via Ferrarese
	Accesso Casa della salute	Via Svampa



TEMA QUALITÀ E VIVIBILITÀ

Tema specifico	Descrizione	Luogo
TRAFFICO CONGESTIONATO	Traffico Elevato. Percorso principale per raggiungere la tangenziale, particolarmente affollato la mattina	Via Marco Polo, lungo tutto l'asse viario
	Traffico Congestionato. Strada stretta e Zona 30, molto trafficata tardo pomeriggio/ sera da residenti che rientrano a casa, essendo una zona densamente abitata	Via della Ca' Bianca
	Traffico eccessivo	Via Zacchi/ Via dell'Arcoveggio
VIABILITÀ DIFFICOLTOSA	Sensi unici che rendono difficoltosa la viabilità	Via de Carracci/Via de Maria/Via de Vincenzo/Via Tiarini
	Uscita del Kiss and Ride scomoda, non si può tornare da questa via verso la Bolognina e verso la zona ovest della città. Inoltre ci sono 20 m di preferenziale che risultano inutili	Via Serlio
LOGISTICA	Trasporti pesanti su strade inappropriate. Pedoni e ciclisti non dovrebbero incontrare i mezzi pesanti che provengono dall'ex pastificio Corticella. I mezzi pesanti transitano su via di Corticella perché devono raggiungere la tangenziale, quando invece dovrebbero girare in viale Primo Maggio. Su Via Sant'Anna dovrebbero girare a sinistra	Via Bentini/Via di Corticella/ Via Sant'Anna
	Carico/Scarico bisarche. Il concessionario di auto si trova in fondo a una strada chiusa quindi le bisarche si accostano all'inizio della via, in curva, ostruendo la strada e la visuale	Via Agucchi



TEMA SICUREZZA STRADALE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
LIMITI VELOCITÀ E SICUREZZA STRADALE	Eccessiva velocità + dissuasori inefficaci. Le macchine arrivano ad alta velocità in prossimità degli attraversamenti, nonostante i dissuasori	Via Zanardi
	Eccessiva velocità auto, soprattutto in direzione centro	Via di Corticella
	Eccessiva velocità auto	Piazza dell'Unità/ Via Tibaldi/ Via Franco Bolognese
	Eccesso velocità: mancanza di dossi	Via Zacchi/via dell'Arcoveggio
	Eccessiva Velocità e Traffico Intenso. Molto trafficata alla mattina in direzione centro. La gente si stanca di stare in fila e fa inversione a U per prendere una strada secondaria, Via del Chiù, ma rischia di fare un incidente con chi arriva, a grande velocità, dall'altra parte	Viale Vittorio Sabena
	Via Ferrarese è l'unica arteria interurbana di accesso da Ferrara, oltre alla tangenziale, ma si configura anche come arteria locale	Via Ferrarese
	Eccesso di velocità: le macchine corrono e bisognerebbe mettere un rallentatore	Via delle Fonti, 4
	Eccessiva velocità: bisognerebbe introdurre limite di 30 km/h	Via delle Fonti/Via Barbieri (fuori area) - Tutta zona Corticella
	Eccesso di velocità e alta incidentalità	Via Stendhal/Via Lipparini
	Stato manutentivo della strada critico	Via San Savino
VIABILITÀ E SICUREZZA	Eccesso di velocità. Presenza di molte auto ed eccessiva velocità	Via di Corticella/Via Roncaglio/Via Bentini
	Eccesso di Velocità	Via dell'Arcoveggio
	Incrocio pericoloso. Ci vorrebbe l'obbligo di svolta a destra o sinistra (eccetto autobus), non si rispetta la precedenza. Chi deve immettersi in	Via di Corticella, incrocio Via Giuriolo e Via di Saliceto

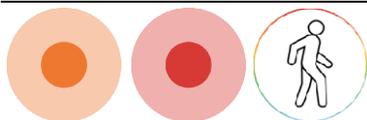
Via di Corticella fa inversione in Via di Saliceto,
creando anche ingorgo del traffico

Strada privata, a causa delle auto parcheggia e c'è poca visibilità in uscita, non si ha visibilità delle auto che provengono da Via Donato Creti

Via Bigari, tra Via Donato Creti e Via Algardi

Inversione a U (proibita e pericolosa) per evitare il traffico in Viale Vittorio Sabena

Via del Chiù



TEMA MOBILITÀ PEDONALE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
PEDONALITÀ DIFFICOLTOSA	Si vorrebbe evitare il percorso imposto ai pedoni (Via de Carracci e Via Gobetti) per raggiungere Villa Angeletti	Villa Angeletti, incrocio Via de Carracci
SICUREZZA PEDONALE- ATTRAVERSAMENTI E MARCIAPIEDI	Attraversamento pericoloso. Le macchine arrivano ad alta velocità in prossimità degli attraversamenti, nonostante i dissuasori	Via Zanardi
	Attraversamento pericoloso, in corrispondenza dell'incrocio	Via Procaccini/ Via Faenza
	Attraversamento pericoloso, mancanza di semaforo	Via Stalingrado/ Via della Manifattura
	Mancanza di Marciapiede. Zona residenziale con 24 appartamenti con i residenti che hanno un problema di sicurezza	Via delle Fonti, 4
	Mancanza di segnaletica orizzontale. Zona residenziale con 24 appartamenti con i residenti che hanno un problema di sicurezza	Via delle Fonti, 4
	Attraversamento pericoloso, non è stata ripristinata la segnaletica (mancanza di strisce pedonali)	Via di Corticella/ Via Torreggiani
SICUREZZA PEDONALE- PLESSI SCOLASTICI	Mancanza di marciapiedi e prossimità pedoni/mezzi pesanti. Se parliamo di mobilità sostenibile pedonale dobbiamo considerare le zone senza marciapiede e della velocità di trasporti privati, e della logistica che viaggiano a 50 km/h con i pedoni costretti a camminare sul ciglio della strada	Via Ferrarese
	Sicurezza scolastica (Assenza marciapiedi). Assenza di marciapiedi in Zona Scuola I.T.C. Rosa Luxemburg	Via Agucchi
	Sicurezza scolastica (attraversamento pedonale pericoloso). Scuola primaria Acri, marciapiedi stretti, dossi con attraversamenti pericolosi. Viene proposto l'utilizzo dell'uscita di sicurezza	Via Barbieri

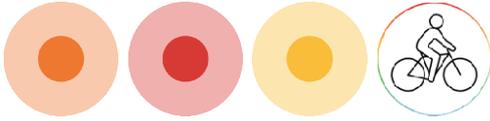
posteriore dall'Ippodromo

Scuola materna Ceccarelli, attraversamento
pedonale rischioso per la compresenza
di auto parcheggiate, pedoni e ciclisti

Via di Saliceto/
Parco della Zucca

Scuola materna Ceccarelli, manca la
segnaletica stradale che indica la presenza del
plesso scolastico per gli automobilisti

Via di Saliceto/
Parco della Zucca



TEMA MOBILITÀ CICLABILE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
VIABILITÀ CICLABILE	Tre attraversamenti ciclabili per raggiungere il ponte e immettersi in Via Matteotti. Pista ciclabile a doppio senso trafficata e a ridosso del marciapiede pedonale	Ponte Matteotti/ Via Matteotti
	Si vorrebbe evitare il percorso imposto ai ciclisti (Via de Carracci e Via Gobetti) per raggiungere Villa Angeletti	Villa Angeletti, incrocio Via de Carracci
SICUREZZA CICLABILE	I percorsi sono in condivisione con i pedoni, sono stretti e quindi pericolosi	Via Aimò/ Via Roncaglio
	Ciclabile Rischiosa. Le strisce che la segnalano sono venute ormai via, Inoltre ci sono buche e tombini che rischiano di far cadere i ciclisti	Via Gagarin
	Sicurezza ciclabile. Manca un tratto di ciclabile, i ciclisti devono andare in strada nonostante la zona sia molto trafficata	Dall'incrocio con Via Marco Polo a uscire Via Zanardi
	Incrocio/attraversamento ciclabile pericoloso. Finisce un tratto di pista ciclabile e per poter raggiungere l'inizio del tratto successivo bisogna fare un tratto contromano	Via della Selva Pescarola incrocio Via Benazza
	Tratto pericoloso. Manca un tratto di ciclabile. Le bici utilizzano la strada che però è molto stretta e se arrivano macchine diventa pericoloso	Via del Sostegno
	Pericolo per i ciclisti che percorrono la pista ciclabile in Via de Carracci, all'incrocio della perpendicolare Via de Vincenzo uscita di veicoli che rischiano di investire i ciclisti. Cordoli alti e troppo a ridosso della strada perpendicolare, ma vengono percepiti come maggiore misura di sicurezza per i ciclisti	Via de Carracci/ Via de Vincenzo
Pericolo per i ciclisti che percorrono la pista ciclabile in Via de Carracci, all'incrocio della perpendicolare Via de Maria uscita di veicoli che rischiano di investire i ciclisti. Cordoli alti e troppo a ridosso della strada perpendicolare, ma vengono percepiti come maggiore misura di sicurezza per i ciclisti	Via de Carracci/ Via de Maria	

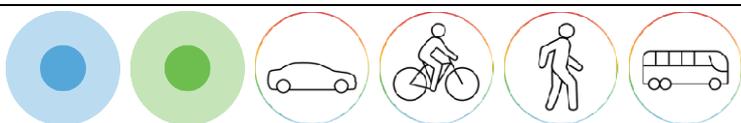
	Incrocio/attraversamento ciclabile pericoloso, davanti la Chiesa del Sacro Cuore. I ciclisti che vogliono proseguire per Piazza dell'Unità devono rivolgere molta attenzione alle auto che incrociano in Via Jacopo della Quercia	Via Matteotti/ Via Jacopo della Quercia
	Eccesso di velocità. Le moto nel fine settimana viaggiano fino a 120 km/h	Via Ferrarese
	Mancanza attraversamento su pista ciclabile all'uscita della Stazione, provenendo dal sottopassaggio della Stazione (binari ovest) dove è permesso il passaggio con bici	Via de Carracci
	Connessione ciclabile con Ospedale Maggiore. Manca la pista ciclabile per raggiungere l'Ospedale	Via Agucchi
	Assenza di ciclabile. Dalla rotonda dell'Ipercoop andando verso il Quartiere (non verso il centro storico) manca la pista ciclabile	Via Zanardi
	Assenza di ciclabile. Manca un tratto di ciclabile e si è costretti a fare un pezzo contromano	Via del Chiù
	Mancanza di collegamenti ciclabili in tutta la zona, difficoltà a raggiungere i tratti ciclabili (presenti in zona Fiera), non è zona 30	Via A. Faenza/Zona Fiera
CONNESSIONI E PISTE CICLABILI ASSENTI	Nel passante nord-sud (da costruire) non è prevista la pista ciclabile, tratto ritenuto importante per la viabilità ciclabile	Via de Carracci/ Via da istituire
	Mancanza di collegamento ciclabile tra le due zone. I ciclisti percorrono i marciapiedi pedonali. Carenza dei collegamenti trasversali est-ovest	Via Ferrarese/Via Fioravanti
	Mancanza collegamento ciclabile nell'asse est-ovest	Via Bigari/ Via di Saliceto/ Via Passarotti
	Unica ciclabile che va verso il centro da ripensare. In via dell'Arcoveggio è presente l'unica ciclabile che da Corticella porta direttamente in centro e andrebbe ripensata	Via dell'Arcoveggio
	Mancata congiunzione tra la ciclabile in Via Ferrarese e in Via Fioravanti, non è presente	Via Ferrarese/Via Fioravanti

	<p>il doppio senso di marcia. Scarso collegamento ciclabile est-ovest</p>	
	<p>Mancanza di collegamento ciclabile interurbano. Pur essendo stato aperto un percorso sotto il ponte di San Savino, ne servirebbe uno migliore e adatto alla ciclabilità</p>	<p>Castel Maggiore/ Via di Corticella/Via Bentini</p>
	<p>Mancanza segnaletica ciclabili. Via Ferrarese e via Stalingrado andrebbero promosse per il cicloturismo</p>	<p>Via Ferrarese/ Via Romita/Parco Nord/ canale/Via Stalingrado</p>
CICLOTURISMO	<p>Pista ciclabile per il turismo. Sul lato destro del canale è presente un percorso sterrato, ideale come itinerario di cicloturismo. Mobilità più lenta da promuovere attraverso la ciclabile. La ciclabile si interrompe alla rotonda della Dozza. Se si sfruttasse come ciclabile, la strada privata diventerebbe un luogo di contatto tra internati e le altre persone</p>	<p>Via Ferrarese/ Via Romita/Parco Nord/ canale</p>



TEMA SOSTA E PARCHEGGI

Tema specifico	Descrizione	Luogo
SOSTA E PARCHEGGIO IRREGOLARE	Parcheggio selvaggio di auto in doppia fila	Via di Corticella
	Parcheggio selvaggio di auto, disturbano la visuale e rendono pericolosa l'uscita verso Via dell'Arcoveggio	Via Manin/Via Barbieri
	Parcheggio selvaggio e abusivo all'uscita della Stazione	Via de Carracci



TEMA SALUBRITÀ DELL'ARIA E TUTELA DEL CLIMA

Tema specifico	Descrizione	Luogo
INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO	Via Ferrarese è l'unica arteria interurbana di accesso da Ferrara, oltre alla tangenziale, ma si configura anche come arteria locale	Via Ferrarese

3.2 I TEMI DI QUARTIERE: TEMI PRIORITARI, OSSERVAZIONI E PROPOSTE

TRASPORTO PUBBLICO

Le problematiche principali, a livello di quartiere, che emergono in relazione al Trasporto Pubblico sono così sintetizzabili: **collegamenti tra aree del quartiere**, più che dal quartiere verso il centro, **collegamento quartiere-quartiere**, in particolar modo verso **luoghi di erogazione di servizi pubblici come l'Ospedale Maggiore, accesso a servizi del quartiere come la Casa della salute**, assenza di un **asse di collegamento est-ovest e frequenza scarsa dei collegamenti verso i paesi limitrofi**.

All'interno del quartiere un'area invece indicata come particolarmente critica per la **mancanza servizio di trasporto pubblico** è quella di **Corticella**.

Nelle specifico invece delle **linee di trasporto** vengono indicate la linea **25 e 27** come critiche per affollamento e non rispetto della tabella oraria.

Sulla mobilità legata al trasporto pubblico sono state invece raccolte le seguenti **osservazioni e proposte**, attraverso due domande relative rispettivamente al sistema del trasporto pubblico e agli aspetti che ne favoriscono il suo utilizzo:

1. Attualmente il servizio di Trasporto Pubblico è basato su un sistema capillare. Con la realizzazione del tram si prospetta la possibilità di potenziare la rete portante, rimodulando la rete di adduzione. Quali valutazioni è importante fare rispetto ad un cambiamento di questo tipo?

2. Quali leve aiuterebbe maggiormente a favorire l'utilizzo del Trasporto pubblico? Ad esempio: tariffe; modalità di pagamento; comfort; frequenza; fascia oraria;?

Si può evidenziare come sulla tipologia di trasporto pubblico emerga un'idea di trasporto che impatti meno in termini di inquinamento, e che per favorirne l'utilizzo non si debba puntare solo ad un'offerta migliore (ad esempio serale) e di comfort, ma anche su una maggiore **competitività** rispetto al

mezzo privato, puntando sul **risparmio di tempo**, ma anche la **facilità del suo utilizzo** (grazie anche alla tecnologia). Si riportano sotto i diversi elementi raccolti.

1. Osservazioni e Proposte sul Sistema del Trasporto

- **Collegamento circolare periferico**, non solo diretto verso il centro
- **Potenziamento collegamenti intra-quartiere e inter-quartieri**
- **Riduzione del numero di mezzi pesanti** che attraversano la città
- **Bus più piccoli ed elettrici**
- Mobilità sostenibile attraverso una **flotta di navette elettriche per il centro storico**

2. Osservazioni e proposte per favorire maggiormente l'utilizzo del Trasporto pubblico

- **Tariffa unica per le linee urbane ed extraurbane** (per chi lavora fuori Bologna o viene a lavorare a Bologna dai paesi limitrofi) **in modo da poter girare la città con un solo biglietto/abbonamento** di cui potrebbero fruire sia gli abitanti che i turisti, includendo quindi anche le linee per l'Aeroporto e per FICO.
- **Implementare ed intensificare le fermate intermedie delle linee per l'Aeroporto e per FICO**; quest'ultimo, in particolare, essendo uno dei pochi autobus a raggiungere la zona Fiera, potrebbe integrare alcune fermate per i residenti e diventare un servizio più completo.
- Rendere il **mezzo pubblico più concorrenziale rispetto all'auto privata in termini di risparmio di tempo di percorrenza**: anche se si ha un autobus al minuto ma ci mette tanto ad arrivare allora tanto vale andare in macchina.
- Lavorare sull'**integrazione tra mezzo pubblico e privato**, in particolare permettendo ai ciclisti di **caricare la bici sugli autobus o sui futuri tram**.
- **Potenziare la frequenza delle corse** degli autobus **serali e notturni e nei week-end, in particolar modo nelle aree periferiche, sub-urbane ed extra-urbane**
- **Fermate** degli autobus posizionate meglio e **più vicine ai punti di interesse** (es. Supermercati), aspetto questo particolarmente importante per gli anziani
- Ricalibrare la **frequenza degli autobus rendendo la lettura più intuitiva e le corse più regolari** e ad orari stabiliti (es. ai 10, ai 20, ai 30 e via dicendo di ogni ora)
- **Intensificare i controlli e le sanzioni** verso coloro che non fanno il biglietto
- **Abilitare pagamenti attraverso delle app o sistemi contactless con carta o bancomat** (per permettere di prendere un autobus anche quando non si è vicino a un posto dove comprare un biglietto e non si hanno le monete per le macchinette, che non danno resto)
- **Agevolare l'orientamento tramite mappa della città e delle relative linee bus e delle fermate**
- **Migliorare la pulizia**, e in generale il **comfort**, dei mezzi pubblici per rendere più gradevole il viaggio

MOBILITÀ PEDONALE

Il tema principale concerne la **sicurezza** sia per **attraversamenti pedonali** pericolosi che per la **mancanza di marciapiedi adeguati** e per la **velocità dei veicoli**.

Il tema della **sicurezza** emerge in modo ancora più significativo in **presenza di strade ad elevato scorrimento** e in strade con larghezza della strada eccessiva per essere attraversate in sicurezza da parte di categorie che fanno fatica a deambulare, anche per la ridotta durata del verde semaforico pedonale.

Incide inoltre sulla sicurezza la **coesistenza tra pedoni e ciclisti** nei marciapiedi adibiti ad entrambi i tipi di mobilità, ma anche in strade periferiche dove alcuni tratti di bordo strada, immediatamente adiacente all'infrastruttura viaria, attraversata molto dai mezzi pesanti, è utilizzata sia dai pedoni (categorie più vulnerabili come bambini e anziani) che dai ciclisti.

Infine emerge la necessità di una maggiore **tutela in prossimità di plessi scolastici**.

Sulla mobilità pedonale sono state invece raccolte le seguenti **osservazioni e proposte**, attraverso due domande relative rispettivamente alla tipologia di interventi da implementare per la sicurezza e per una maggiore accessibilità di alcuni servizi:

1. La velocità, in particolare sulle grandi arterie, è emerso come tema significativo: quali valutazioni è importante fare nel pensare ad interventi di messa in sicurezza dei pedoni? Ad esempio: zone 30, isole salvagente, semafori pedonali, ecc.

2. Come valorizzare e rendere più accessibili e sicuri i percorsi pedonali per raggiungere alcuni principali servizi- scuole, attrattori culturali, sanità?

Si può evidenziare come emerge una eterogeneità di idee rispetto alla tipologia di interventi da realizzare per la **sicurezza pedonale** e che evidenziano da un lato una visione della sicurezza centrata su una **separazione tra le diverse utenze e mobilità**, dall'altro invece un insieme di proposte che danno rilievo al **controllo e alla sanzione**, altre invece ad elementi che aiutano sia a **ridurre la velocità** sia a **facilitare gli attraversamenti**. Sull'accessibilità a servizi, in particolare la scuola, si possono evidenziare come temi prevalenti quello della **creazione di zone di tutela dai veicoli e quello educativo**. Si riportano sotto i diversi elementi raccolti.

1. Osservazioni e proposte sugli interventi di messa in sicurezza dei pedoni: controllo, regole e infrastrutture

- **Separare ciclisti, pedoni, auto.**
- Realizzare marciapiedi e attraversamenti adeguati alla mobilità pedonale, accompagnati da misure per **ridurre la velocità** degli autoveicoli e per evitare che le aree di parcheggio la condizionino negativamente
- Installare **semafori pedonali con dei timer per il conto alla rovescia** (la consapevolezza del tempo a disposizione per attraversare conferisce maggiore tranquillità), ridotti tempi di attesa, pulsanti per la chiamata, insieme a semafori che diventano rossi quando la velocità degli autoveicoli supera i 50 Km/h
- Estendere le zone 30 (in particolare nelle zone di Corticella Vecchia, Pescarola e Noce)
- Disporre i **parcheggi nella modalità a "spina di pesce"** (con la parte anteriore delle autovetture rivolta in avanti poichè in questo modo migliora la loro visibilità in fase di uscita dal parcheggio) in quanto riducono lo spazio delle carreggiate inducendo un rallentamento del traffico e quindi implicando una maggiore sicurezza.
- Realizzare **passerelle sopraelevate** in sostituzione del canonico salvagente a metà strada
- Realizzare **strisce pedonali rialzate e con materiale che segnali alle ruote il passaggio pedonale**, colorarle di rosso in modo da **renderle visibili** anche in lontananza e adottare una segnaletica adeguata, prevenendo accanto anche un attraversamento ciclabile.
- Inserire **arredo urbano (aiuole, isole, ecc.) per far rallentare i veicoli e allargare i marciapiedi.**
- Lavorare dal punto di vista della **pianificazione urbanistica** per fare in modo che le auto siano obbligate a ridurre la velocità (strade lunghe, larghe e dritte inducono a tenere una maggiore velocità), un approccio accompagnato da misure per ridurre la distrazione alla guida, come ad esempio l'**obbligo del vivavoce in auto ed un'intensificazione dei controlli.**
- Installare **autovelox** nei punti nevralgici del traffico ad alto scorrimento, insieme alla realizzazione di dossi.
- **Inasprimento delle sanzioni** in quanto per il superamento della velocità non vengono tolti i punti dalla patente ma c'è la solo una pena pecuniaria

2. Osservazioni e proposte per valorizzare e rendere più accessibili e sicuri i percorsi pedonali per raggiungere alcuni principali servizi: scuole, attrattori culturali, sanità

- Per rendere sicure le aree intorno alle scuole e ai luoghi di cultura bisognerebbe istituire delle **zone "car-free"** in cui non possono entrarvi le macchine, come avviene in alcune città europee, in cui le scuole vengano trattate come **zone di salvaguardia dai veicoli.**
- **Chiusura delle strade intorno alle scuole**
- Considerare che se si sposta la sosta delle auto dei genitori o delle auto intorno ad aree culturali particolari (ad es. di 150 m) c'è il **rischio che il traffico si sposti semplicemente da quell'area** e che in realtà poi diventi un ingorgo ancora più grande. Quindi potrebbe non favorire la sicurezza, ma anzi creare più inquinamento.
- **Pedibus e bicibus** per la sicurezza dei bambini (nelle aree adiacenti alle scuole; a tal proposito si cita come esempio il lavoro alle scuole Acri in Bolognina) all'interno delle quali non possono entrarvi le macchine, e degli anziani (in prossimità delle strutture sanitarie), affidati a personale competente e non solo ai volontari. Per gli anziani, in particolare, con il pedibus si potrebbe attivare un co-servizio ossia una sorta di "mi muovo" mediante il quale integrare i pensionati, che farebbero attività fisica con il "mi muovo" e contemporaneamente aiuterebbero i bambini, mantenendosi attivi.

- **Educazione civica/stradale** con attività di sensibilizzazione per le scuole con e dai cittadini stessi.
- **Vigilare i passaggi pedonali** con l'ausilio della polizia municipale
- Allo scopo di indurre i genitori a portare i loro figli a scuola in bici e non in macchina si dovrebbero dotare le scuole di **rastrelliere esterne per le bici**

MOBILITÀ CICLABILE

Emerge in generale un problema di **collegamenti tra le piste ciclabili del Quartiere e quelle al di fuori di esso, sia verso il centro ma anche verso i comuni limitrofi.**

Come per il trasporto pubblico viene indicata come asse critico di collegamento anche per le ciclabili quello **est-ovest**, mentre in alcune zone emerge una vera e propria **assenza di piste.**

Emerge inoltre un problema di **manutenzione**, ma anche di **sicurezza**, sia per una scarsa **segnaletica e visibilità delle piste ciclabili**, ma anche in virtù dell'urbanistica del quartiere, caratterizzato da strade grandi con elevati flussi traffico/velocità. In particolare le piste ciclabili di via Matteotti e di via Zanardi sono considerate pericolose e in alcuni tratti interrotte e difficilmente praticabili.

Infine, vi è una problematica di **convivenza pedoni- ciclabili**, in particolare in corrispondenza dei marciapiedi, ma anche con i **trasporti pesanti** (per l'alta velocità e la mancanza di vie appropriate).

Sulla mobilità ciclabile sono state raccolte le seguenti **osservazioni e proposte** attraverso due domande, relative rispettivamente al modello di mobilità ciclabile e ai servizi che invece possono favorire questo tipo di mobilità:

1. Negli ultimi anni si è sviluppata in diverse città europee la tendenza a realizzare percorsi ciclabili "leggeri" nelle corsie di marcia dei veicoli, come soluzione alternativa alle piste ciclabili bidirezionali in sede riservata. Il Biciplan recepisce questa tendenza. Quali valutazioni suggerisce questo nuovo modello?
2. Oltre al miglioramento delle piste ciclabili quali altri servizi e strumenti favoriscono l'utilizzo della bicicletta? Esempio: il Bike sharing oggi che valutazione possiamo fare?

Sul modello dei percorsi ciclabili va evidenziato come emergano diverse idee. Da un lato infatti l'idea che si debba puntare ad una **separazione per proteggere di più i ciclisti**, anche per la sicurezza dei bambini, dall'altro invece chi vede nelle **ciclabili leggere un modo per favorire questo tipo di mobilità.** In generale in varie proposte il **tema comunicativo** e del **messaggio che si vuole fare passare** sembra essere un aspetto ritenuto importante. Si riportano sotto i diversi elementi raccolti.

1. Osservazioni e proposte sui modelli di mobilità ciclabile

- Le **ciclabili dedicate hanno una maggiore valenza simbolica** e possono essere un incentivo all'uso della bici
- **Cordoli di protezione con segnaletica luminosa** per le piste ciclabili allo scopo di aumentare la visibilità e la sicurezza
- Esigenza di **ciclabili per bambini**, rese sicure dalla presenza di cordoli
- Scarsa **protezione delle piste mono-direzionali nel senso di marcia**
- **Compatibilità tra il traffico ciclabile nelle corsie dedicate con il traffico autoveicolare**, in particolar modo in corrispondenza delle **intersezioni**, e con gli **attraversamenti pedonali**; in entrambi i casi risulta rilevante il tema delle precedenza
- Spesso le **corsie dedicate sono ostruite da parcheggi auto**
- Le **corsie ciclabili preferenziali mono-direzionali (percorsi ciclabili leggeri) sono più efficienti e stimolano in ogni caso la mobilità ciclabile**
- Permettere anche alla bici di **percorrere le preferenziali**
- **Doppio senso di marcia delle ciclabili in strade a senso unico auto**
- Oltre ad un problema di completamento di connessioni e tratti ciclabili, andrebbe promossa una **pianificazione** che tenga conto anche di una **differenza tra le piste ciclabili zonali, cioè quelle nelle zone 30, e quelle di grande scorrimento** (es. via Carracci).
- Le **zone 30 non necessitano di piste ciclabili** considerata la velocità ridotta degli autoveicoli

2. Osservazioni e proposte per favorire l'utilizzo delle biciclette

- Necessità di **dare attuazione alle proposte concordate nel Biciplan**
- Recupero delle piste ciclabili e pedonali ora dismesse
- Integrare la **fruizione delle monodirezionali nel codice della strada**

- Chiarire e **comunicare il messaggio che la strada è uno spazio pubblico** e non appannaggio dei soli autoveicoli
- Migliorare la **segnaletica** sui percorsi che si possono effettuare anche come **opportunità di valorizzazione turistica**
- Favorire **percorsi ciclabili all'esterno della città**, per favorire una mobilità più sostenibile e valorizzare luoghi e **ciclo-turismo**
- Il problema dei furti delle bici è ancora impellente
- Incentivare il numero di **rastrelliere** che siano attrezzate per prevenire i furti (ad es. telecamere sulle rastrelliere stesse)
- **L'uso delle Mobike limita il furto delle bici**
- Le bici di Mobike risultano molto **pesanti** e poco guidabili
- Le bici Mobike sono ancora **poche per soddisfare la domanda**
- **L'esiguo scatto di tariffa maggiorata non incentiva a riportare le bici nei parcheggi Mobike**
- In alcune **zone periferiche non è possibile trovare le bici Mobike**
- Sono necessarie molte **più rastrelliere** in quanto **molti utenti Mobike parcheggiano in questi stalli**, a fronte di una loro generalizzata scarsità
- Un **fattore di successo della Mobike** è sicuramente il fatto di **prelevarla e lasciarla ovunque**
- Il bike-sharing serve in ogni caso a creare una **cultura dell'uso della bicicletta** e a far passare il messaggio che **tutti possono essere ciclisti**
- **Negozi/locali i bike-friendly** che permettono di **ricaricare la batteria della bici ed offrire altri servizi**. La bici potrebbe essere parcheggiata sia fuori al locale oppure dentro
- **Fondo stradale ricaricante** per sistemi ciclabili
- **Colonnine per la ricarica** delle biciclette a pedalata assistita e per il pompaggio ruote

CONVIVENZA E SPAZI PER LA MOBILITÀ: REGOLE E ABITUDINI

Emergono un insieme di temi che in generale impattano sulla **qualità e vivibilità urbana** e sulla **condivisione dello spazio**. In primo luogo un tema relativo alla **congestione del traffico**, sia di **disagio per la viabilità dovuto alla logistica, per il transito di mezzi pesanti e di carico/scarico bisarche in zona Corticella**.

Un secondo ambito di criticità è quello relativo alla **sosta e parcheggi**. Durante i laboratori non è emerso come criticità significativa, mentre dai dati emersi invece dal CzRM emerge come tema sentito, dato il numero di segnalazioni.

Viene tuttavia indicato come critico l'impatto creato dal **Kiss and Ride**, il quale permette l'uscita solo su via Serlio, quindi troppo lontano e scomodo per tutta la parte ovest della città che impiegherebbe molto tempo per tornare indietro dovendo fare un giro molto lungo e in strade trafficate, favorendo in tal modo la sosta selvaggia in via Carracci davanti all'ingresso della stazione.

Sul tema della convivenza e degli spazi per la mobilità, che chiama in causa sia il piano delle regole (dalla regolamentazione degli accessi, ai parcheggi e la sosta) sia gli aspetti che possono incentivare la riduzione dell'utilizzo delle automobili e il cambiamento delle abitudini legate a questo tipo di mobilità, sono state raccolte le seguenti **osservazioni e proposte** attraverso sia una riflessione più generale circa i diversi interventi in corso o previsti in altre città italiane e europee, sia con una domanda di stimolo alla discussione. In particolare si è fatto riferimento ai seguenti esempi:

Roma: ha annunciato di bloccare la circolazione dei veicoli diesel dal 2024 nel centro della città

Milano: istituirà dal 2019 l'area a bassa emissione di inquinanti che, grazie al controllo da parte delle telecamere, vieta l'ingresso in città ai veicoli più inquinanti (diesel Euro 0, 1, 2 e 3. Diesel Euro 4 da ottobre 2019)

Parigi: ha introdotto il divieto di circolazione per le auto più inquinanti durante i giorni feriali ed ha istituito nuove pedonalizzazioni, per un futuro della città senza automobili.

Bilbao: ha abbassato il limite di velocità a 30 km/h (con eccezione dei principali assi viari) per creare una nuova cultura di convivenza fra traffico automobilistico, bici e pedoni.

Si sono quindi brevemente ricordate le **regole oggi esistenti a Bologna**, ossia che l'attuale regolamentazione degli accessi nella ZTL del Centro Storico non ha alcuna differenziazione oraria e prevede il rilascio dei contrassegni a residenti, veicoli operativi (unici sottoposti a pagamento con tariffe differenziate per grado ecologico), disabili, veicoli ibridi o elettrici, proprietari/affittuari di posto auto privato, oltre ovviamente ai mezzi di TPL di linea e non. All'interno della ZTL sono invece

presenti diverse aree controllate con telecamere o fittoni con fasce orarie di accesso per alcune categorie di veicoli, in particolare gli operativi, piuttosto disomogenee fra loro.

E' stata quindi posta in questa cornice la seguente **domanda**: Quale nuova regolamentazione si può immaginare e quali elementi sono da valutare per una nuova regolamentazione dell'uso dell'auto? Quali cambiamenti nelle abitudini quotidiane siamo disposti ad accettare?

Sono emerse in merito alcune osservazioni che **più che puntare ad un disincentivo-** restrizione vera e propria all'uso dell'auto privata- **evidenziano invece l'incentivo ad una mobilità sostenibile e alternativa**. Si riportano sotto i diversi elementi raccolti.

Si può evidenziare come l'insieme delle osservazioni raccolte siano prevalentemente centrate su **elementi tesi a favorire un utilizzo di altri mezzi** (esempio il trasporto pubblico) o una mobilità alternativa legata alle mezzo automobilistico, come il **car sharing**. Più che indicare disincentivi veri e propri, viene dato rilievo ad aspetti come il **rapporto centro- periferia e alla valorizzazione di quest'ultima**, e al **rendere ad esempio più agevole l'uso di una sola macchina** nei nuclei familiari. Si riportano sotto i diversi elementi raccolti.

Osservazioni e proposte per favorire un minore uso delle automobili

- **Premialità e incentivi economici** per chi **compra bici e utilizza i mezzi pubblici** o per chi usa poco l'auto
- Sistemi per disincentivare l'accesso in centro in macchina, come ad esempio la **combinazione parcheggio+autobus**
- **Più parcheggi di interscambio e meglio posizionati**
- Potenziare la **mobilità alternativa e in particolare il car sharing**
- **Offrire servizi di car sharing per fare la spesa**
- **Maggiore informazione sul car sharing, soprattutto rivolta agli anziani**
- **Rendere più agevole la pratica burocratica per il comodato d'uso e in particolare fra parenti** (autorizzazioni a parcheggiare in zone diverse nello stesso quartiere)
- **La viabilità, ciclabilità e pedonalità del centro storico è compromessa dalla presenza di troppe auto private** sia circolanti che parcheggiate all'interno del perimetro del centro storico: **chiudere alcune aree del centro storico** alle auto private e renderle accessibili solo alle bici e al trasporto pubblico, insieme alla realizzazione di **piste ciclabili e zone 30**.
- **Valorizzare le periferie e renderle più attrattive**
- Realizzare i **Tdays in zone di periferia**, dove si possono incentivare le passeggiate, incentivando così a vivere di più le zone periferiche e i possibili centri culturali.

Allegato 1. La mobilità nel Quartiere Navile: mappa di densità e categorie delle segnalazioni al CzRM del Comune di Bologna

Il CzRM (Citizen Relationship Management) è uno strumento di contatto diretto tra le istituzioni e gli abitanti che segnalano problemi di manutenzione e disagio all'interno del territorio cittadino, utilizzato anche dai Quartieri che lo gestiscono con uffici predisposti.

Questo strumento è usato direttamente dal cittadino con diverse modalità: o attraverso internet usando il sito del [Comune di Bologna](#), o contattando - di persona, via mail o al telefono - gli Urp, presenti nelle sedi dei quartieri in città, che svolgono la funzione di **accoglienza del cittadino**. Il CzRM è in pratica uno strumento avanzato di mappatura del territorio che permette di capire meglio, grazie all'aiuto diretto del cittadino che avanza la richiesta, la situazione reale e gli enti di competenza da coinvolgere per giungere alla soluzione del problema.

I dati raccolti dal CzRM per l'anno 2017 nel quartiere Navile sono stati analizzati e sintetizzati nella infografica riportata di seguito:

CZRM QUARTIERE

NAVILE



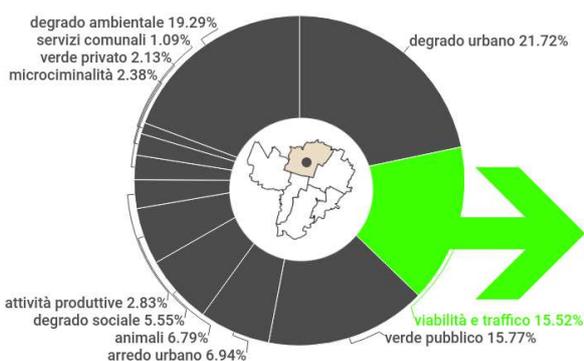
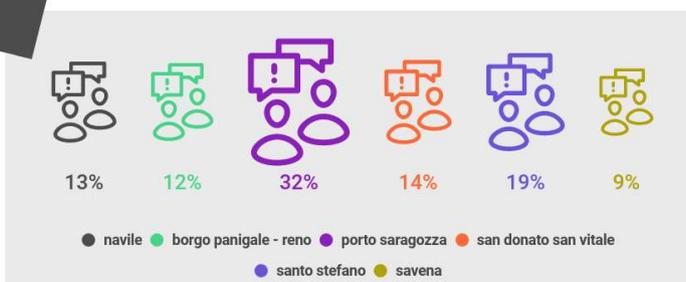
totale segnalazioni
nel 2017

2.017

categoria
viabilità e traffico

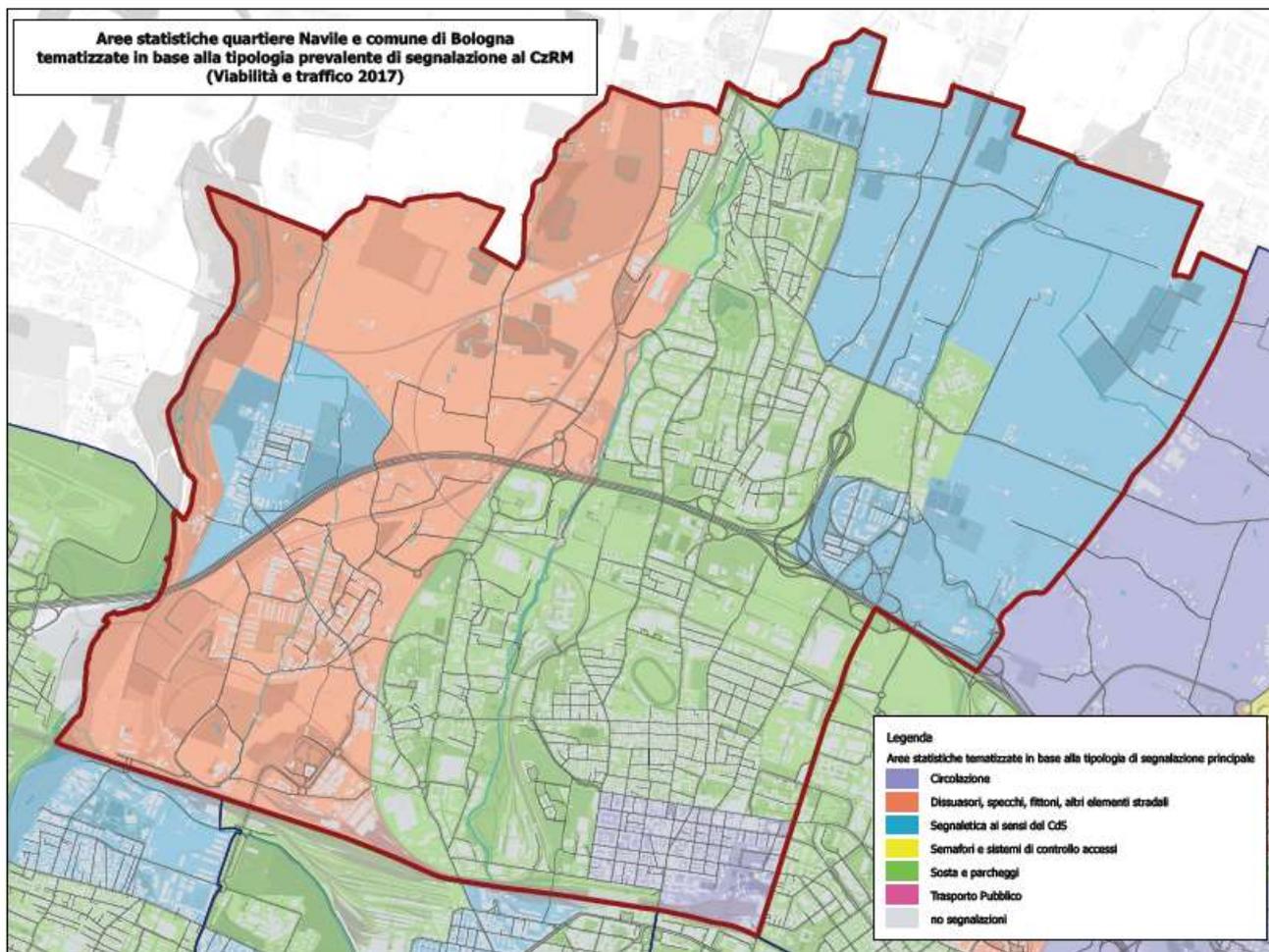
313

15% del totale segnalazioni nel quartiere

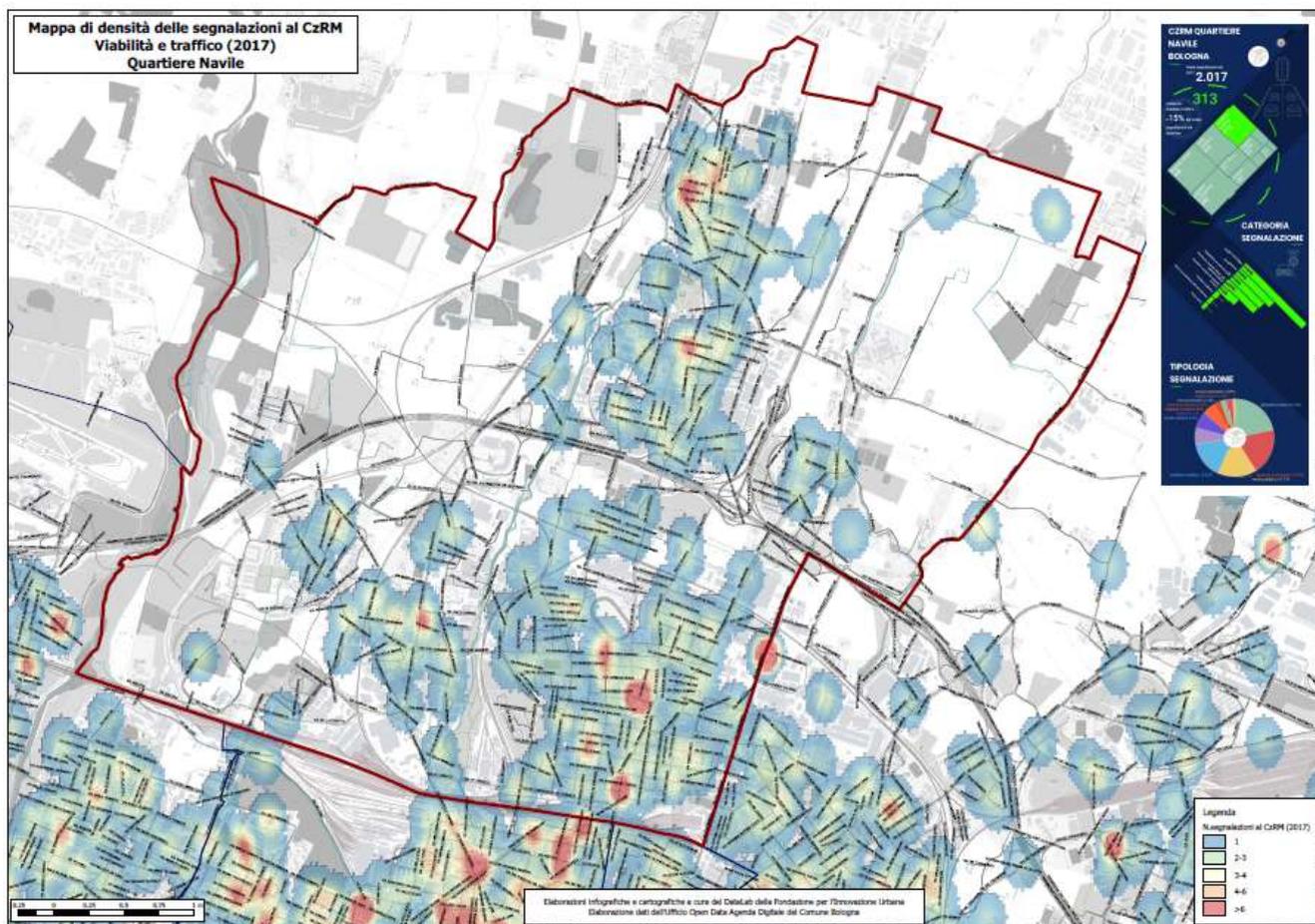


Da questa si evince come il tema della "Sosta e parcheggi" sia predominante, a seguire quello della "Circolazione" (inteso nell'accezione più comune di viabilità e traffico) e quello della sicurezza stradale, declinata in termini di segnaletica e sistemi di dissuasione dell'alta velocità.

La seguente mappa riporta le categorie di segnalazione raccolte tramite CzRM associate alle aree statistiche afferenti al quartiere Navile. Si può osservare come il tema “sosta e parcheggi” sia predominante in zona Bolognina e Corticella, mentre nelle zone Lame-Zanardi e in quella orientale di Corticella siano più ‘sentiti’ i temi della sicurezza stradale.

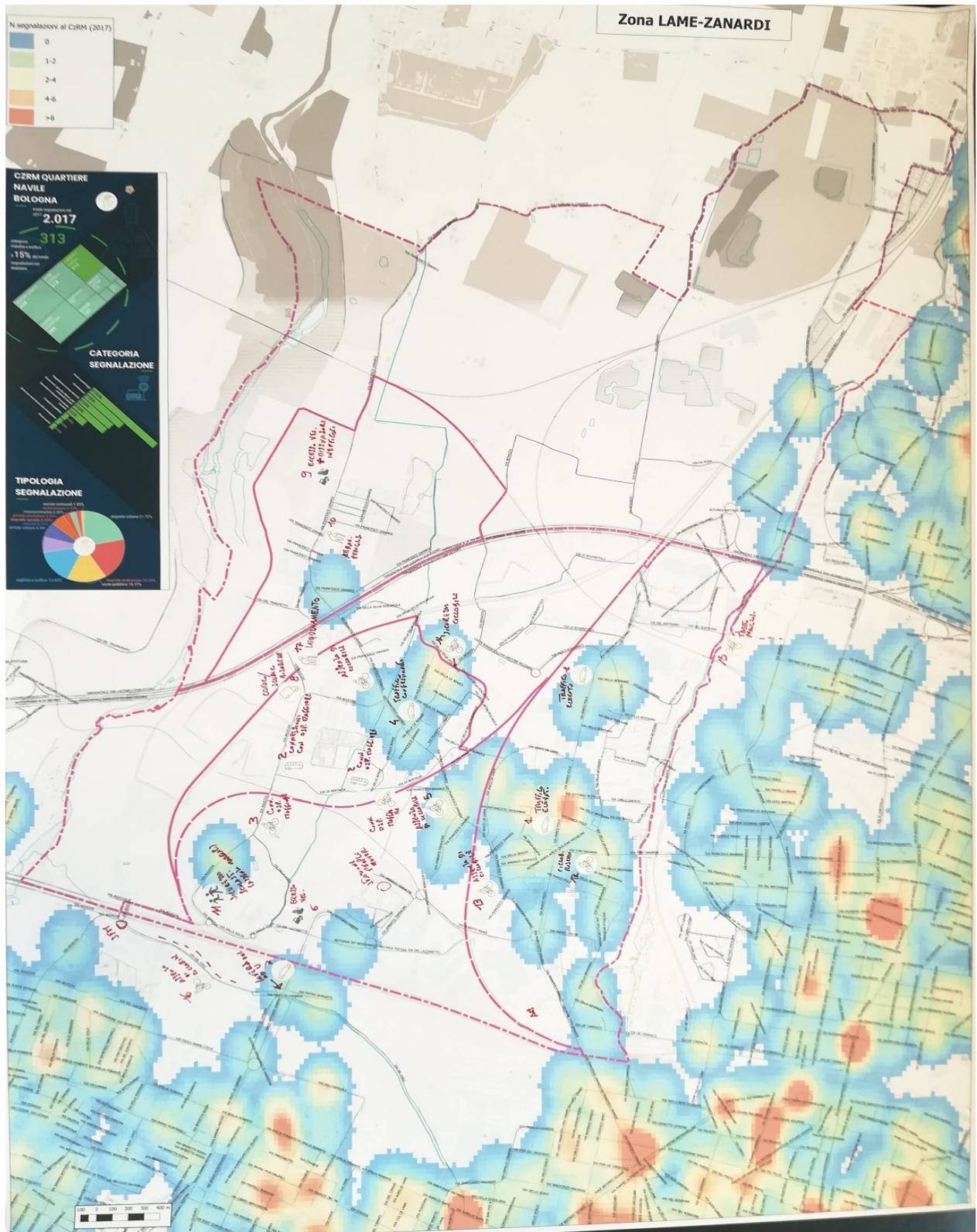


Si riporta, inoltre, una mappa di densità di segnalazioni a scala di quartiere, che è stata utilizzata durante il Laboratorio. Da questa si evince come le zone con maggiore densità siano quelle della Bolognina e Corticella nord verso Castelmaggiore.

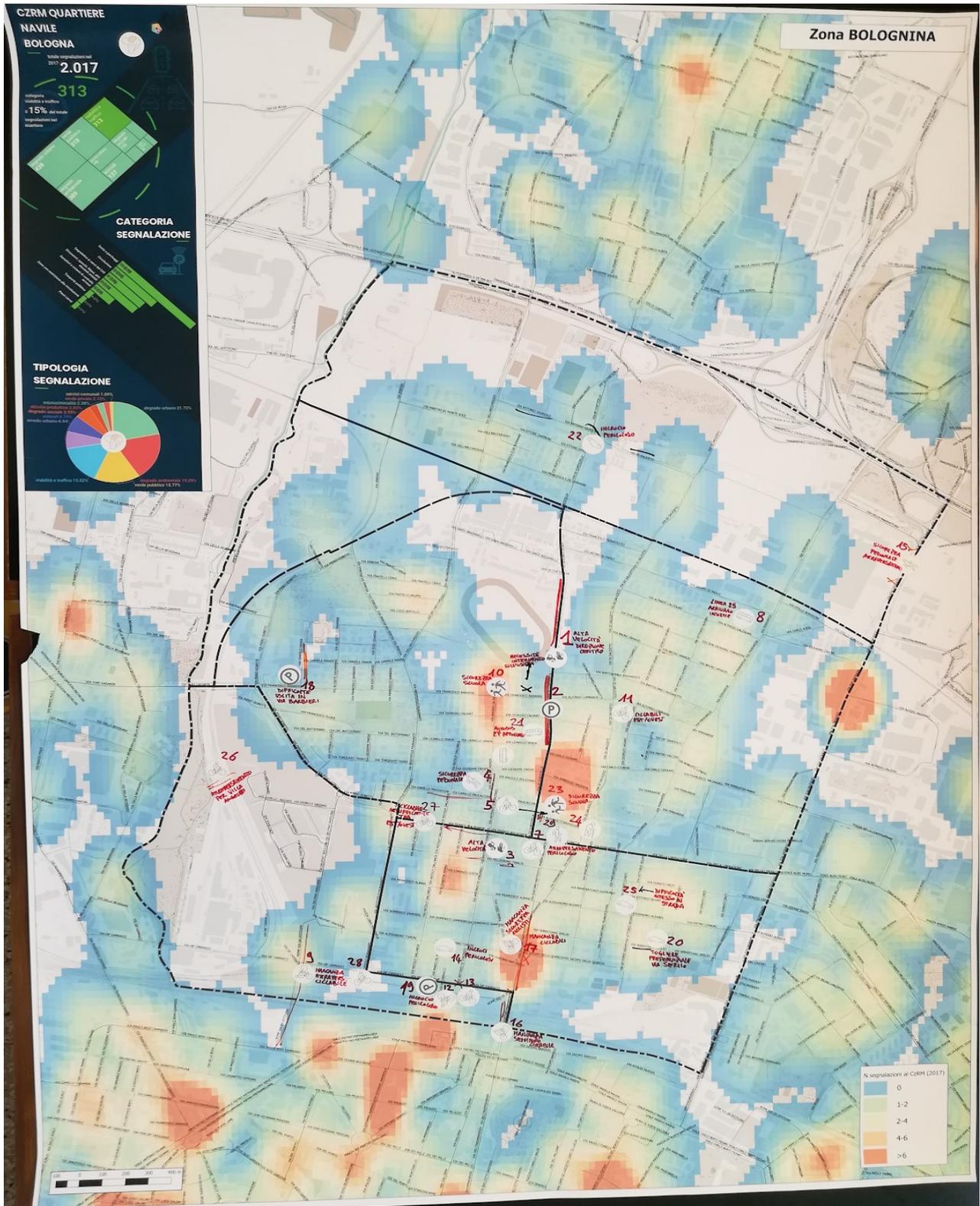


Allegato 2. Elaborati cartografici realizzati grazie al contributo dei cittadini che hanno partecipato al laboratorio PUMS

Queste di seguito riportate sono delle immagini delle mappe elaborate grazie al supporto dei cittadini che hanno evidenziato le criticità relative alla mobilità nel territorio di loro pertinenza (residenti, lavoratori, city users, ecc.)



Tavolo 1 - Lame Zanardi



Tavolo 2 - Bolognina



Tavolo 3 - Corticella

Allegato 3. Alcuni interventi previsti/in corso nel Quartiere

PUMS _ Piano Urbano della Mobilità Sostenibile _ GLI INTERVENTI



QUARTIERE NAVILE /1

Via Stalingrado Via Barbieri Via della Beverara Via Arcoveggio	riqualificazione stradale	  
Via Bentini Via Cicu Via Cechov Via delle Borre Via Ca' Bianca Via Zanardi Via di Saliceto	attraversamenti e percorsi pedonali	  
Via Carracci Via Gobetti Lungo Navile	accessibilità ciclabile	  

Team della FIU impegnato nel percorso di informazione e ascolto del PUMS per il quartiere

Navile:

Giovanni Ginocchini (Direttore della FIU)

Giulia Allegrini (Ricercatrice del Ces.Co.Com dell'Università di Bologna e consulente della FIU)

Umberto Mezzacapo (Ricercatore del Ces.Co.Com dell'Università di Bologna e consulente della FIU)

Simone Bordoni (Data analyst dell'Ufficio Open Data del Comune di Bologna e consulente della FIU)

Simona Beolchi (Membro dello staff della FIU)

Con il supporto di:

Giuseppe Seminario

Roberta Carlucci

Federico Salvarani

Viola Fini

Emanuela Corlianò

**fondazione
innovazione urbana**

www.fondazioneinnovazioneurbana.it
Salaborsa (II piano)
Piazza Nettuno, 3 - 40124 Bologna

fondazione innovazione urbana

**REPORT QUARTIERE
PORTO - SARAGOZZA**

SETTEMBRE.2018



PUMS
BOLOGNA
METROPOLITANA

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

TAVOLI DI
INFORMAZIONE
E ASCOLTO
NEI QUARTIERI



INDICE

1. Il PUMS e il percorso di informazione e ascolto
2. Metodologia di lavoro
3. I temi emersi
 - 3.1 Criticità e temi puntuali
 - Trasporto pubblico
 - Qualità e vivibilità
 - Sicurezza stradale
 - Mobilità pedonale
 - Mobilità ciclabile
 - Sosta e parcheggi
 - Salubrità dell'aria e tutela del clima
 - 3.2 I Temi di Quartiere: temi prioritari, osservazioni e proposte
 - Trasporto pubblico
 - Mobilità pedonale
 - Mobilità ciclabile
 - Convivenza e spazi per la mobilità: regole e abitudini

Allegati

1. La mobilità nel Quartiere Porto-Saragozza: mappa di densità e categorie delle segnalazioni al CzRM del Comune di Bologna
2. Elaborati cartografici realizzati grazie al contributo dei cittadini che hanno partecipato al laboratorio PUMS
3. Alcuni interventi previsti/in corso nel Quartiere

1. IL PUMS E IL PERCORSO DI INFORMAZIONE E ASCOLTO

Il PUMS - **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** della Città metropolitana di Bologna - è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale medio lungo, ma con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, che sviluppa una visione di sistema della mobilità e si correla e coordina con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale. I principi ispiratori del PUMS sono quindi l'integrazione, la partecipazione, la valutazione ed il monitoraggio. Il PUMS della Città metropolitana di Bologna ha come ambito territoriale di riferimento l'intero territorio metropolitano e si occupa delle relazioni tra i Comuni, trasversali e radiali.

Il PUMS si articola in 5 obiettivi strategici - *accessibilità, tutela del clima, salute e salubrità dell'aria, sicurezza stradale, vivibilità e qualità* - e 5 temi - *pedonalità, ciclabilità, trasporto pubblico, trasporto privati, trasporti merci*.

Nell'ambito del PUMS della Città Metropolitana di Bologna la Fondazione per l'Innovazione Urbana ha avviato un **percorso di informazione e ascolto della cittadinanza in ogni quartiere**, al fine di costruire scenari di progetto (temi e bisogni prioritari a livello di quartiere), contribuendo alla stesura del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano), nel quadro dei suddetti obiettivi strategici del PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile).

Nello specifico il processo di informazione e ascolto **a scala di quartiere**, si pone i seguenti obiettivi:

- **Informare** rispetto ai temi oggetto del percorso, alle scelte strategiche di scala metropolitana, evidenziandone gli elementi specifici a scala di quartiere e facilitandone una lettura e comprensione.
- **Sistematizzare** quello che è emerso tramite segnalazioni e in diversi percorsi e laboratori (es. Bilancio Partecipativo)
- Raccogliere **bisogni** a scala di quartiere
- Raccogliere **segnalazioni** e **temi puntuali** a scala locale
- **Raccordare** quello che emerge a livello di **quartiere** con quello **cittadino**
- Far **emergere diversi punti di vista e posizioni divergenti**

2. METODOLOGIA DI LAVORO

Il percorso di informazione e ascolto si è articolato principalmente attraverso tre attività.

- a) **Informazione** sia tramite info-point in ogni quartiere, sia attraverso materiali informativi cartacei che sito web dedicato;
- b) Attività di **ascolto** tramite un **consiglio aperto di Quartiere** e attraverso **due laboratori** in ogni quartiere.

I due laboratori del PUMS si sono tenuti il 21 giugno e il 5 luglio 2018, il primo presso il Centro sociale Saffi - Via Lodovico Berti 2/8, il secondo presso il Centro Sociale Ricreativo Culturale G.Costa - Via Azzogardino 44.

I partecipanti totali ad entrambi i laboratori sono stati 34.

Il primo laboratorio del PUMS aveva come obiettivo principale quello di definire un **quadro di bisogni e temi** rilevanti in merito alla mobilità a **scala di quartiere**, con relativa mappa delle criticità, da poter poi nel secondo incontro confrontare con elementi di strategici a scala urbana.

Nello specifico il laboratorio è stato strutturato in 3 fasi:

1. Una fase iniziale durante la quale sono stati illustrati gli aspetti essenziali del PUMS e le modalità di lavoro ai tavoli
2. Una sessione di lavoro in gruppi, per lavorare in modo approfondito su **aree di quartiere**, definite attraverso aggregazioni di aree statistiche e in base a criteri di tipo geografico ed amministrativo. Ogni gruppo ha quindi lavorato su una mappa di densità delle segnalazioni al CzRM (cfr. Allegato 1), indicando le criticità in merito alla mobilità, sottolineando le eventuali cause e gli utenti maggiormente impattati dalla suddetta criticità, attraverso l'utilizzo di icone rappresentative di temi e tipologia di mobilità e post-it. Le aree del quartiere su cui si è lavorato sono state: **Malpighi- Marconi, San Giuseppe-XXI Aprile-Stadio-Meloncello, Scalo Ravone-Zanardi-Vittorio Veneto**
3. Una sessione di lavoro in plenaria, durante la quale i bisogni emersi nei diversi tavoli sono stati confrontati e tradotti in una mappa di temi di Quartiere, e fornendo, tramite apposizione di bollini rossi, una indicazione di priorità

Il secondo Laboratorio era finalizzato invece ad un **confronto su elementi strategici relativi alla mobilità a scala urbana, a partire dai temi di Quartiere** raccolti nel primo incontro e tramite delle **domande di stimolo alla riflessione**, su **quattro ambiti tematici: trasporto pubblico; mobilità pedonale; mobilità ciclabile; convivenza e spazi per la mobilità: regole e abitudini**.

In particolare, il secondo Laboratorio, ha visto una sessione plenaria in cui sono state presentate delle sintesi dei temi emersi nel primo laboratorio come introduzione alle domande, commentate e spiegate per chiarire i diversi temi, anche tecnici, correlati. È seguita una sessione di lavoro per la raccolta di osservazioni, domande di chiarimento e idee.

In ognuno dei due Laboratori ogni gruppo e sessione di lavoro è stata facilitata e verbalizzata.

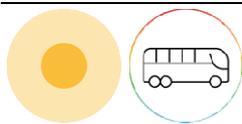
Complessivamente durante il percorso sono stati elaborati alcuni dati quantitativi attraverso un'analisi geostatistica, facendo riferimento alle segnalazioni a scala di città e di quartiere raccolte tramite il CzRM (si veda allegato specifico), ed elementi di riflessione e analisi qualitativa tramite i Laboratori.

Il presente report sistematizza quanto emerso restituendo in particolare le criticità puntuali con la relativa localizzazione, un quadro dei temi prioritari di Quartiere, le osservazioni e le proposte raccolte in particolare tramite alcune domande di stimolo alla discussione.

3. I TEMI EMERSI

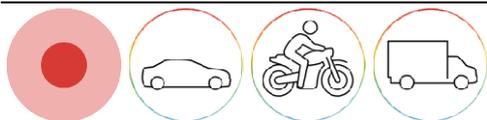
3.1 Criticità e temi puntuali

Si riporta di seguito per ogni tema emerso le tipologie più specifiche di bisogni con relativa indicazione dei luoghi cui il bisogno e la criticità rilevata si riferiscono, raccolti durante i Laboratori.



TEMA TRASPORTO PUBBLICO

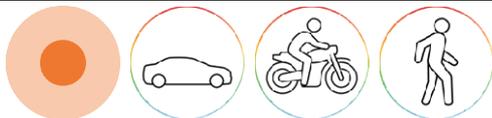
Tema specifico	Descrizione	Luogo
LINEA SOVRACCARICA E/O IRREGOLARE	La linea dell'autobus 35 si interrompe dalle 14 del sabato al lunedì mattina. Si richiedono corse anche nel weekend	Via Casarini
MANCANZA DI SERVIZIO	In zona Andrea Costa la macchina è indispensabile alle 5 del mattino, passa solo l'autobus n.61 notturno, non ci sono trasporti pubblici	Via Andrea Costa



TEMA QUALITÀ E VIVIBILITÀ

Tema specifico	Descrizione	Luogo
	Traffico elevato	Via Saragozza/Via del Fossato
	Mezzi pubblici inadatti al centro storico: autobus come "Emilio" sono troppo lunghi e troppo ingombranti e non dovrebbero passare dal centro storico	Piazza Malpighi
TRAFFICO CONGESTIONATO	Traffico congestionato e rosso semaforico troppo lungo: meno rossi al semaforo, le auto rimangono incolonnate troppo a lungo a causa del restringimento della carreggiata e dei rossi semaforici troppo frequenti. Questa è la causa dell'aumento dell'inquinamento	Porta San Felice
	Con le pensiline si crea più ingorgo, con conseguente aumento dell'inquinamento	Via Marconi
REGOLAMENTAZIONE ACCESSI	Alto numero di accessi: c'è troppa differenza di accesso rispetto alle altre porte	Porta San Felice
VIABILITÀ DIFFICOLTOSA	Eccessiva riduzione della carreggiata per le automobili: lo spartitraffico presente in prossimità del semaforo, costruito per impedire	Via Marconi/ Via Riva Reno

	di invadere la preferenziale, rende difficoltoso il transito. Ampiezza non sfruttata	
	Fermata autobus direzione centro, precedentemente c'era la preferenziale che proseguiva ma adesso termina in Via de Carrettieri. Fermata autobus e traffico automobilistico, i mezzi pubblici non riescono a eseguire giuste manovre	Via Andrea Costa/incrocio Via dei Carrettieri
	Eccessiva presenza dei corrieri in centro	Centro storico
LOGISTICA	Sosta e parcheggio selvaggio di mezzi pesanti di carico/scarico merci, veicoli commerciali che intasano il traffico, camion che ostacolano la fermata autobus "Martini"	Via Andrea Costa/ rotonda Fulvio Bernardini



TEMA SICUREZZA STRADALE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
LIMITI VELOCITÀ E SICUREZZA STRADALE	Le auto guidano ad alta velocità e i pedoni si devono lanciare per attraversare la strada. Non c'è controllo da parte della Polizia Municipale	Via Don Minzoni/ Piazza dei Martiri
	Tutto il centro è una zona 30 non rispettata. La causa è la struttura delle strade e la loro ampiezza che consentono di transitare a velocità più elevate. Necessità di dissuasori	Zona Centro Storico in particolare su Via Don Minzoni
	Eccesso di velocità	Via Marconi
	Eccesso velocità auto, assenza di controlli velocità (autovelox)	Via Sabotino/incrocio Via Vittorio Veneto
	Eccesso velocità auto	Via Sabotino/incrocio Via Guerrini
	Eccesso di velocità in zona 30km/h non rispettata, presenza di dosso e dissuasore ma le zona 30 km/h non viene mai rispettata	Via Turati/Via XXI Aprile/ Via Luigi Valeriani
	Alta velocità delle auto per tutto l'asse	Via Saragozza/ Via del Meloncello
	Dalla rotonda Bernardini in direzione Stadio auto ad alta velocità	Via Andrea Costa
	Eccessiva velocità delle automobili	Via Sabotino
	Le auto guidano ad alta velocità e i pedoni si devono lanciare per attraversare la strada. Non c'è controllo da parte della Polizia Municipale	Via Don Minzoni/Piazza dei Martiri
VIABILITÀ AUTO E SICUREZZA	C'è una precedenza alle ambulanze in uscita dall'ospedale poco visibile e le automobili spesso non si fermano perché lo vedono all'ultimo ed essendo la strada dritta hanno una velocità elevata. Per andare sulla via Emilia c'è poca chiarezza sulle corsie, a chi sono riservate, dove si può passare, dove sono i parcheggi e gli spartitraffico	Via dell'ospedale
	Le automobili venendo dalla stazione voltano a sinistra, anche se è vietato, creando un	Porta San Felice

	problema di circolazione e invadendo la pista ciclabile	
	Prostitute di sera sono in mezzo alla strada, pericolo per le stesse e per gli automobilisti	Viali (zona stazione)
	Mancano gli attraversamenti pedonali	Via Saragozza/Via del Fossato
	Le auto parcheggiate coprono gli attraversamenti pedonali agli autisti. In alcuni punti la visibilità degli attraversamenti pedonali è dovuta alla presenza di curve come in Piazza dei Martiri	Via Montebello/Via Milazzo/Via Galliera/Piazza dei Martiri
	Pensiline pericolose per i pedoni: chi corre per andare a prendere gli autobus rischia di essere investito, con le pensiline posizionate al centro della carreggiata	Via Marconi
	Attraversamento pedonale pericoloso, mancanza di segnaletica stradale, presenza di un plesso scolastico (Scuole pubbliche in Via Irma Bandiera) e di un ipermercato nei paraggi, area molto frequentata e pericolosa	Via Andrea Costa/Rotonda Fulvio Bernardini
SICUREZZA PEDONALE- ATTRAVERSAMENTI E MARCIAPIEDI	Attraversamento pedonale pericoloso, semaforo a chiamata lento, i pedoni hanno scarsa visibilità, rischio attraversamento trovandosi in prossimità della preferenziale e della fermata autobus	Via Andrea Costa/prossimità di Via della Barca
	Attraversamento troppo a ridosso della rotonda: è pericoloso, andrebbe spostato	Piazza dei Martiri
	Si arriva all'incrocio sul marciapiede e non si trova l'attraversamento. Questo comporta il fatto che i pedoni attraversano per strada in condizioni di insicurezza perché non trovano attraversamenti regolari	Incrocio tra Via Ugo Bassi/via Marconi
	Semaforo da via Azzo Gardino dura poco per biciclette e pedoni: pedoni e ciclisti passano col rosso ed è pericoloso perché automobili passano attorno alla porta	Porta Lama
	Il semaforo troppo è breve, non consente l'attraversamento pedonale e ciclabile	Via Zanardi/Via Bovi Campeggi
	Semaforo non sincronizzato, semaforo con attesa eccessiva, pedoni e biciclette passano	Porta San Felice (dal centro verso fuori)

	col rosso, oppure bisogna correre per riuscire ad attraversare in tempo	
	Sincronizzazione dei semafori, sono desincronizzati, a seconda del momento a volte sono tutti verdi, a volte tutti rossi, a volte uno rosso e uno verde	Via Parmeggiani
	Conflittualità tra automobili e pedoni	Via Tolmino/via del Timavo
	Impossibile attraversare la strada per i pedoni, i semafori a chiamata non si attivano subito	Via Sabotino
SICUREZZA PEDONALE- PLESSI SCOLASTICI	Mancanza di segnalazione degli attraversamenti pedonali nei pressi delle scuole – Sicurezza: le strisce pedonali non sono visibili	Porta Lame/Via delle Lame
	Eccesso di velocità, presenza di un plesso scolastico, attraversamento pedonale pericoloso, mancanza di dossi, difficoltà di attraversamento per raggiungere i plessi scolastici	Via Turati
	Attraversamento pedonale pericoloso, mancanza di segnaletica stradale, presenza del plesso scolastico Scuola Maria Ausiliatrice	Via Andrea Costa/Rotonda Fulvio Bernardini



TEMA MOBILITÀ PEDONALE

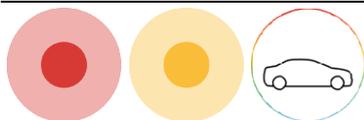
Tema specifico	Descrizione	Luogo
MOBILITÀ PEDONALE DIFFICOLTOSA-ACCESSIBILITÀ	Strada trafficata da auto e motorini, non solo da mezzi di carico/scarico. Strada non controllata	Via Belvedere
	Codice della Strada non rispettato dai ciclisti: i ciclisti transitano contromano e sotto i portici	Via De' Marchi
	Non ci sono gli scivoli per le carrozzine	Via Lame/angolo Via Calori, portico a destra
AREE PEDONALI	Pedonalizzazione eccessiva che causa degrado: in queste zone non è consentito dormire perché sono pedonalizzate	Piazza Malpighi/Piazza San Francesco
	I ciclisti invadono gli spazi dei tavolini. Durante il T-day, sebbene pedonalizzata, i ciclisti corrono e sfrecciano	Via de' Falegnami
	Pedonalizzazione problematica: presenza eccessiva dei tavolini nella zona pedonalizzata. Rischio di "tavolinizzazione" della città. Se la città si riempie di tavolini nessuno frequenta più il centro. La mancanza di accessibilità per le auto e per le merci non consente alle persone di entrare e vivere il centro	Via de' Falegnami
	Accessibilità scarsa a causa delle pedonalizzazioni	Piazza Malpighi/Piazza San Francesco
	Bisogna installare telecamere per i conflitti tra ciclisti, chi è seduto nei dehors dei ristoranti e i pedoni	Via de' Falegnami



TEMA MOBILITÀ CICLABILE

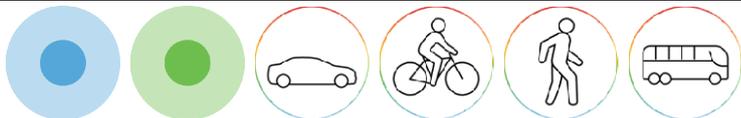
Tema specifico	Descrizione	Luogo
VIABILITÀ CICLABILE	Parcheggio selvaggio sulla pista ciclabile	Via della Grada
	Ultimo tratto della pista ciclabile invasa dal parcheggio e transito altri mezzi	Via Andrea Costa
	Passaggio della Bova è solo ciclabile-pedonale, molto bello, ma non pratico, spesso fangoso e impraticabile. Inoltre sulla pista ciclabile è crollata la strada del canale e non è ancora stata ripristinata. Sbuca al Parco di Villa Angeletti e allunga il percorso se si deve andare in zona Zanardi. Inoltre per andare in via De Carracci c'è una scala	Via de la Bova
	La pista ciclabile è spesso ostruita da automobili parcheggiate e così si crea conflittualità con gli autobus, creando un pericolo per i ciclisti	Via Emilia Ponente
	La ciclabile è dritta, ma è impraticabile perché le auto ci parcheggiano	Via Saffi
CONNESSIONI E PISTE CICLABILI ASSENTI	Ciclabilità assente	Via Frassinago
	Pista ciclabile interrotta, mancanza di segnaletica stradale	Via XXI Aprile/Piazza della Pace
SCARSITÀ DI RASTRELLIERE	Bisogno di più stalli per le bici	Porta Saragozza
	Mancanza di rastrelliere bici lungo tutta la strada	Via Andrea Costa
SICUREZZA CICLABILE	Attraversamento ciclopedonale pericoloso, ciclisti a rischio a causa dell'alta velocità delle auto	Via Sabotino/incrocio Via Guerrini
	Scarsa illuminazione pista ciclabile, segnaletica sbiadita, pericolo di scivolamento dalla pista ciclabile sul marciapiede	Via Sabotino
	Attraversamento ciclabile difficoltoso, verde semaforico troppo breve	Via Guerrini
	Attraversamento ciclabile pericolosissimo, le auto che svoltano non danno precedenza alle bici sulla destra, problema di congestione in	Via Andrea Costa/ Piazza di Porta S. Isaia

	mattinata, nonostante la presenza della tangenziale per le bici il tratto di Via Andrea Costa è percepito come pericolosissimo	
	Attraversamento pericoloso per i ciclisti, di sera semaforo lampeggiante per i ciclisti e le auto percorrono Via Saragozza ad alta velocità, pericolo per le bici che percorrono la tangenziale	Piazza di Porta Saragozza/Via Saragozza
	Mancanza di attraversamento ciclopedonale in corrispondenza della curva, strada che ostacola l'attraversamento delle bici, ciclabile poco illuminata	Via della Certosa/incrocio Via Valdossola
	Ciclabile poco illuminata	Via della Certosa
	Restrignimento del manto stradale, il passaggio sotto il ponte è pericoloso per i ciclisti. Ci sarebbe un terrapieno per fare una rampa, ma non è stata fatta	Via Zanardi (sottopasso tra via de Carracci e via Bovi Campeggi)
	I semafori per gli attraversamenti sono confusi	Tangenziale delle biciclette sui Viali da Porta Lama a Porta Saffi
	Svolta a sinistra da via Sabotino in via Montenero, pericolo per i ciclisti a causa della velocità elevata delle automobili che non si fermano	Via Sabotino/Via Montenero
VALORIZZAZIONE PERCORSI CICLABILI E CICLOTURISMO	Manca anche la segnaletica per la valorizzazione dell'ex porto del Cavaticcio. Bel passaggio anche per i turisti, era il vecchio porto di Bologna, ci sono ancora gli attracchi. Mettere segnaletica per indicare la pista ciclabile per turisti	Via de la Bova
	Manca la segnaletica dei percorsi ciclabili esistenti (es. Via Sabotino, Via Mengoli con monodirezionali) e in tal modo i ciclisti vanno dove non c'è, usando anche le preferenziali degli autobus (es. Via Andrea Costa)	Via Sabotino; Zona Mazzini, Via Mengoli



TEMA SOSTA E PARCHEGGI

Tema specifico	Descrizione	Luogo
SOSTA E PARCHEGGIO IRREGOLARE	Problemi di parcheggio durante il weekend a causa partite di basket, soprattutto d'inverno. Anche i parcheggi sulle strisce bianche per i residenti non vengono rispettati	Aree di sosta Via Riva Reno/Via del Rondone/ Via Calori
	Parcheggio auto in doppia fila, rendono difficoltoso l'attraversamento	Via Martini/ incrocio Via Costa
	Parcheggio selvaggio in doppia e tripla fila, auto parcheggiate a spina di pesce che fuoriescono in retromarcia	Porta Saragozza
	Durata del semaforo troppo breve, e svolta a destra difficoltosa a causa del parcheggio – vietato- di automobili a destra, che allungano i tempi di svolta	Via Tolmino/via del Timavo
PARCHEGGI SATURI E MANCANZA DI PARCHEGGI	Problemi di parcheggio durante il weekend a causa partite di basket, soprattutto d'inverno	Aree di sosta Via Riva Reno/Via del Rondone/ Via Calori
	Il parcheggio interrato non viene usato perché costa di più, soprattutto di domenica quando i parcheggi blu sono gratuiti	Via del Rondone/Riva Reno
	C'è stata una riduzione eccessiva delle aree di sosta. Nessuno è contrario alla pedonalizzazione, ma bisogna dare ai cittadini gli strumenti di poter vivere e usare l'auto. Dove sono finite quelle macchine? Si sono spostate in Via Riva Reno, dove infatti i parcheggi ora sono scarsi	Piazza San Francesco Piazza Malpighi
	Criticità parcheggi, quando ci sono eventi e partite tutto il quartiere diventa un parcheggio selvaggio, anche fuori porta e i residenti non trovano parcheggio	PalaDozza, via Ercolani/via Calori/ fuori porta
SOSTA E PARCHEGGI IRREGOLARI NEI PRESSI DEI PLESSI SCOLASTICI	Parcheggio e sosta selvaggia, presenza di un plesso scolastico privato, congestione di parcheggio in orario di entrata e uscita dalla scuola	Via Audinot/incrocio Via Giuseppe Galletti
	Parcheggio selvaggio e in doppia fila in corrispondenza del plesso scolastico	Via Andrea Costa



TEMA SALUBRITÀ DELL'ARIA E TUTELA DEL CLIMA

Tema specifico	Descrizione	Luogo
INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO	Accesso elevato di automobili. Colonnina con il più alto inquinamento d'Europa	Via San Felice
	Smog pesante dato dal traffico delle auto che portano i bambini al plesso scolastico, aria insalubre	Via XXI Aprile
	Aria molto inquinata causa traffico intenso	Via Zanardi (sottopasso tra via de Carracci e via Bovi Campeggi)
	Zona residenziale molto rumorosa causa passaggio di automobili e autobus e in particolare motociclette	Via Saffi/Via dello Scalo
	Smog e rumore	Via Sabotino

3.2 I TEMI DI QUARTIERE: TEMI PRIORITARI, OSSERVAZIONI E PROPOSTE

TRASPORTO PUBBLICO

Negli incontri è emerso con forza la necessità di pensare ad un **sistema di collegamento non solo di tipo radiale**, ma circolare e che guardi anche alla connessione con le periferie dove ci sono nuove realtà ricreative o zone residenziali che sono fuori dal tracciato dei mezzi pubblici (che seguono lo stesso tracciato degli anni '60/'70), soprattutto nelle zone dei Prati di Caprara. Viene ribadita la **necessità di potenziare l'offerta in orario notturno**, in particolare dopo l'una di notte.

C'è poi un tema di qualità e vivibilità urbana che riguarda da un lato la **tipologia dei mezzi pubblici** - troppo ingombranti soprattutto per il centro - dall'altro un problema più generale di **congestione e traffico elevato** in modo prevalente per la zona Malpighi-Marconi.

Sulla mobilità legata al trasporto pubblico sono state raccolte le seguenti **osservazioni e proposte**, attraverso due domande relative rispettivamente al sistema del trasporto pubblico e agli aspetti che ne favoriscono il suo utilizzo:

1. Con la realizzazione del tram si prospetta la possibilità di potenziare la rete portante. La rete secondaria dovrà garantire prioritariamente l'adduzione a tale rete incrementando il ricorso all'interscambio. Quali valutazioni è importante fare rispetto ad un cambiamento di questo tipo?
2. Quali leve agire per favorire maggiormente l'utilizzo del Trasporto pubblico? Ad esempio: tariffe; modalità di pagamento; comfort; frequenza; fascia oraria, ecc?

In generale emerge la necessità che il nuovo sistema sia pensato in modo integrato e che i fattori chiave per il successo siano legati alla **facilità di interscambio, all'intermodalità e alla certezza degli orari e alla riduzione dei tempi di percorrenza complessivi**.

Anche l'accessibilità per gli utenti più deboli (anziani, persone con disabilità) e per chi trasporta valigie o passeggini è un tema fondamentale sia nell'infrastrutturazione, sia nella scelta dei mezzi.

Osservazioni e proposte sul Sistema del Trasporto

- Un **sistema integrato** che prevede **maggiori interscambi** deve avere **tempi di attesa limitati e certi**.
- Va favorito l'**interscambio tra bici e mezzi pubblici** creando postazioni nei pressi delle fermate e delle stazioni ferroviarie. La stazione centrale ad esempio ha un accesso complicato ai parcheggi bici e le aree Mobike sono dall'altra parte del viale.
- Nel **tram** dovrà essere consentito il **trasporto delle bici** per agevolare e abbreviare i tempi di spostamento complessivi.
- Agevolare **interscambi più compatti e accessibili con uno studio attento del posizionamento delle fermate**. Ora gli scambi non sono agevoli (Es. zona Stazione Centrale fermata dell'autobus è troppo lontana), gli spostamenti pedonali sono spesso complessi soprattutto per persone con valigie, anziani e persone a ridotta mobilità.
- **Mezzi adeguati ad una popolazione che invecchia**: i nuovi tram devono essere bassi e con pedane, anche per gli anziani, ci devono essere tante fermate.
- **Ripensare ai collegamenti per le zone ultra-periferiche** migliorando frequenza e interscambio. Garantire le coincidenze e la possibilità di andare oltre agli attuali capolinea, collegando tra loro le periferie.
- **Ripensare le logiche di spostamento con i mezzi pubblici**: non solo spostamenti casa lavoro e/o casa centro ma rendere possibile utilizzare trasporti pubblici per andare ovunque e in tutti gli orari e per tutte le occasioni.
- **Non bisogna pensare al TRAM come alternativa alla metro**, non deve essere visto come palliativo della metropolitana.
- **Aumentare gli investimenti per un maggiore ascolto degli utenti**: Tper lavora come un'azienda privata, invece è un'azienda pubblica, devono aumentare gli investimenti per i cittadini e un maggiore ascolto degli utilizzatori.
- **Non ridurre il servizio pubblico con la chiusura delle scuole**: il bus serve a tutti, non solo agli studenti.
- **Mezzi di misure adeguate alle strade che attraversano**: mezzi pubblici in centro sono troppo grandi per la dimensione delle strade, dimensioni minore e maggiore frequenza

Osservazioni e proposte per favorire maggiormente l'utilizzo del Trasporto pubblico

- **Semplificazione dei sistemi di acquisto dei biglietti** sia a bordo (es. restituzione resto dalle macchinette) sia on-line (scontistiche per chi acquista biglietti via web o app).
- **Punti di acquisto biglietti da implementare**: maggiore diffusione e disponibilità.
- **Rendere "trendy" l'uso dei trasporti pubblici** a Bologna tramite campagne pubblicitarie o iniziative come gli aperitivi sul bus.
- **Sostituire la flotta con veicoli ecologici**: ci sono autobus molto vecchi, autobus meno inquinanti e rumorosi.
- **Regolarità del servizio**: evitare accodamenti, gli orari spesso non sono rispettati, regolarizzare e migliorare la frequenza.
- **Potenziare parcheggi scambiatori e navette**.
- **Sicurezza, pulizia e comfort sui mezzi**: percepiti poca sicurezza sui mezzi pubblici e poco comfort (ad esempio è difficile salire sugli autobus).
- **Orari serali e notturni da implementare**: di notte e di sera non ci sono autobus sufficienti (soprattutto da e per i **comuni della città metropolitana**), quindi obbligo di usare l'auto. Servizio serale e nel weekend soprattutto da e per i **comuni della città metropolitana**.
- **Adeguamento tariffario**: tariffa unica per mezzi diversi, dentro e fuori Bologna, che ti permetta di prendere diversi mezzi.
- **APP**: orario, posizione in tempo reale e nuove modalità di pagamento. Mancano applicazioni aggiornate al 2018 della Tper. (si veda Milano) o app che ti dice la posizione in tempo reale del bus, Es. Where is my bus? - App orario e posizione in tempo reale e nuove modalità di pagamento, se esiste già pubblicizzarlo.

MOBILITÀ PEDONALE

Il tema della sicurezza stradale risulta essere uno dei temi prevalenti. È emerso sia dal punto di vista degli **eccessi di velocità**, in modo significativo per la zona San Giuseppe - XXI Aprile- Stadio, sia per ciò che concerne il **rispetto delle zone 30** nella zona Marconi-Malpighi.

In modo specifico per la **sicurezza pedonale** è emerso in tutte le zone- con prevalenza di quella Scalo - Ravone - Zanardi - Vittorio Veneto e in parte Malpighi- Marconi - un problema legato agli **attraversamenti pedonali** e la necessità di una maggiore **tutela in prossimità di plessi scolastici**.

Il tema principale, oltre alla sicurezza, è quello relativo alla **aree pedonali**, in particolare per la zona Malpighi-Marconi, in termini sia di **convivenza tra ciclisti e pedoni** sia per quanto concerne in generale il modo di "vivere il centro". Alcuni partecipanti vedono in una "**eccessiva pedonalizzazione**", il rischio di degrado urbano e come critica la conseguente scarsa accessibilità delle auto nel centro per i residenti.

Sulla mobilità pedonale sono state invece raccolte le seguenti **osservazioni e proposte**, attraverso due domande relative rispettivamente alla tipologia di interventi da implementare per la sicurezza e per una maggiore accessibilità di alcuni servizi:

1. La sicurezza dell'utenza debole, come garantirla? Con le **regole**: riduzione e controllo velocità, zone 30; con gli **interventi**: isole salvagente, marciapiedi continui e agevoli;
2. Come valorizzare e rendere più accessibili e sicuri i percorsi pedonali per raggiungere alcuni principali servizi- scuole, attrattori culturali, sanità?

Si vuole sottolineare l'emergere di **visioni diversificate, in alcuni casi contrapposte**, tra chi ritiene che la pedonalizzazione debba essere potenziata anche ampliando i marciapiedi e chi evidenzia che queste politiche implicano un aumento della congestione del traffico e dei tempi di ricerca di parcheggio.

Osservazioni e proposte sugli interventi di messa in sicurezza dei pedoni: controllo, regole e infrastrutture

- **Marciapiedi più larghi e accessibili (barriere architettoniche)**: ci sono ancora tantissimi marciapiedi che hanno barriere architettoniche- ogni volta che si rifà un marciapiede non si fanno gli scivoli e le rampe; si deve vietare assolutamente la sosta delle macchine dove ci sono gli scivoli;
- **Attenzione a non congestionare il traffico quando si allargano i marciapiedi** in quanto con il restringimento delle strade si aumenta l'inquinamento a causa del congestionamento del traffico. Poi c'è bisogno di più collaborazione e attenzione anche da parte dei pedoni stessi.
- **Le strisce pedonali troppo vicine alle uscite dalle rotonde sono pericolose.**
- **Aree pedonali e ciclabili spostano solo il problema** in quanto riducendo i parcheggi e lo spazio per le auto si creano code e aumenta il tempo passato a cercare parcheggio.
- **Bisogna cercare di sensibilizzare e non imporre delle regole ferree** perché in Italia se viene imposta una regola la maggior parte delle persone prova gusto a infrangerla.

Osservazioni e proposte per valorizzare e rendere più accessibili e sicuri i percorsi pedonali per raggiungere alcuni principali servizi: scuole, attrattori culturali, sanità

- **La riduzione degli autoveicoli circolanti va nel senso di una maggiore sicurezza.**
- **Per il pedone bisogna insistere sul rispetto delle zone 30**, aumentando i rallentatori e la segnaletica orizzontale. Anche i pali rossi che indicano la zona 30 sono importanti. In via Valeriani hanno fatto lo spazio solo per l'auto, vanno più piano.
- **Semafori pedonali con timer.** Bisogna potenziare i semafori a chiamata per i pedoni, da fare con il timer, in quanto spesso le attese sono molto lunghe, il pedone passa con il rosso e l'auto si ferma per niente.
- **Negli incroci non sempre sono presenti le strisce pedonali.**
- **Rendere più visibili strisce pedonali (dunette, colori) e illuminazione notturna dei passaggi pedonali.** Bisogna lavorare sulla corretta segnalazione dei passaggi pedonali, ci sono diversi modi (come fare strisce bianche su rosso, mettere dunette per far rallentare e segnalare la presenza di attraversamento, ecc). Importantissima l'illuminazione dei passaggi pedonali che ora è scarsissima. Con pioggia e buio è pericolosissimo.

MOBILITÀ CICLABILE

Emerge la necessità di curare di più la viabilità ciclabile, resa difficoltosa da parcheggi impropri sulle piste ciclabili e dall'interruzione delle piste ciclabili. Emerge inoltre una problematica di **sicurezza**

ciclabile soprattutto rispetto agli **attraversamenti e alla manutenzione**- illuminazione e stato del manto stradale, in modo prevalente per le zone San Giuseppe - XXI Aprile- Stadio e Scalo - Ravone - Zanardi - Vittorio Veneto. Si fa notare, inoltre, l'assenza di rastrelliere in particolar modo nelle zone fuori porta.

Sulla mobilità ciclabile sono state raccolte le seguenti **osservazioni e proposte** attraverso due domande, relative rispettivamente al modello di mobilità ciclabile e ai servizi che invece possono favorire questo tipo di mobilità:

1. Negli ultimi anni si è sviluppata in diverse città europee la tendenza a realizzare percorsi ciclabili "leggeri" nelle corsie di marcia dei veicoli, come soluzione alternativa alle piste ciclabili bidirezionali in sede riservata. Il Biciplan recepisce questa tendenza. Quali valutazioni suggerisce questo nuovo modello?
2. Oltre al miglioramento delle piste ciclabili quali altri servizi e strumenti favoriscono l'utilizzo della bicicletta? Esempio: il Bike sharing oggi che valutazione possiamo fare?

In generale rispetto al **modello preferibile di piste ciclabili sono emerse posizioni contrastanti** tra chi vede nelle piste ciclabili leggere monodirezionali una tipologia di mobilità che consente maggiore sicurezza anche lungo strade dove non ci sono le condizioni per piste in sede riservata e chi vede questa come una opzione poco sicura, specialmente quando lo spazio dedicato alla ciclabile è ridotto e a ridosso di parcheggi.

È più volte emerso un tema di **controllo e rispetto delle regole**, sia a tutela dei ciclisti (ad esempio le auto in sosta sulle ciclabili o i loro eccessi di velocità) sia nei loro confronti (ad esempio per il mancato rispetto delle regole di circolazione o per il cattivo stato di manutenzione delle biciclette).

Osservazioni e proposte sui modelli di mobilità ciclabile

- È una **scelta necessaria in quanto impossibile in molte strade fare sedi ciclabili dedicate**. Bologna, città medievale, non permette una nuova organizzazione delle ciclabili. Il più delle volte il ciclista è sulle strade, è bene che sia una pista riconoscibile. Anche nelle corsie preferenziali gli autobus stanno più attenti se c'è indicazione sulla coesistenza con le biciclette.
- **Le piste ciclabili dovrebbero essere monodirezionali, visibili e protette**. Ad esempio in Via Saffi ci sono il marciapiede, la pista ciclabile e il parcheggio auto insieme, non è sicura e costringe a percorsi a zig zag con il rischio di incidenti (ad esempio per l'apertura delle portiere). Fare delle piste ciclabili protette non deve incidere però sul togliere il parcheggio, dev'essere compatibile con l'esigenza delle vetture.
- **Le piste monodirezionali possono essere pericolose** quando c'è poco spazio, mentre vicino ai parcheggi è pericoloso. In Via Irnerio ad esempio ci sono autobus, tombini, ecc, ed è pericoloso. Anche in via Zanardi la pista è pericolosa in quanto poco visibile e troppo stretta.
- Si dovrebbero **sperimentare piste monodirezionale controsenso** che favorirebbero la visibilità del ciclista.
- **I percorsi ciclabili leggeri non devono essere sostitutivi**, bisogna fare le ciclabili in sede protetta negli itinerari più battuti.
- **La preferenziazione necessita di larghezza e sottofondo adatto**.
- **A Bologna c'è uno scarso controllo della viabilità che si ripercuote sulla percezione della pista ciclabile**. Ci sono auto in sosta sulle piste ciclabili, e fanno fare incidenti.

Osservazioni e proposte per favorire l'utilizzo delle biciclette

- **Mobike e bikesharing** sono utili e vanno potenziati.
- Una criticità legata a **mobike** è il **non rispetto delle regole della strada** da parte degli utilizzatori (vanno sul marciapiede, sul portico).
- **Lavorare sull'educazione ma anche sull'informazione** in particolare rispetto alla coesistenza di biciclette, auto e taxi.
- **Il ciclista di Bologna è maleducato e le biciclette spesso non sono sicure** (mancanza fanali, freni non funzionanti, mancanza campanello, ecc.).
- **Sarebbe utile diffondere una sorta di manuale d'uso per la mobilità ciclabile**. Spesso diamo per scontato che la gente sappia usare la bici mentre c'è poca conoscenza sul buon utilizzo della bici.
- **Bisognerebbe creare un database del Comune** in cui si controllano le bici proprio come mezzi di locomozione, con tutta la sua regolamentazione e manutenzione.

- **Migliorare la segnaletica per invogliare ad usare le ciclabili.**
- **A Bologna c'è un tasso altissimo di furti che va combattuto.** È paradossale che sia stato un privato a dover creare il sito Bike watch.

CONVIVENZA E SPAZI PER LA MOBILITÀ: REGOLE E ABITUDINI

Da una lettura complessiva dei risultati emerge un tema generale sul piano della **vivibilità e qualità urbana, che riguarda la convivenza tra auto, ciclisti e pedoni, e la necessità di non generare delle conflittualità**, piuttosto pensare a delle regole per gestire tale convivenza, per migliorare la sicurezza stradale, ma anche per ridurre l'inquinamento acustico e dell'aria. A tal proposito si fa osservare come l'eccessivo flusso di motocicli nella zona Malpighi-Marconi sia un fattore che contribuisce ad incrementare queste due forme di inquinamento strettamente interrelate.

Un tema critico emerso con forza negli incontri è quello della **congestione e del traffico** elevato a cui si collega il tema particolarmente sentito dell'**inquinamento atmosferico e acustico** per alcune significative **arterie centrali** come San felice, ma anche per la presenza in quartiere di significative **radiali di accesso al centro**, come Sabotino, Saffi, Zanardi. È stato rilevato anche un **eccessivo flusso di motocicli** nella zona Malpighi-Marconi.

In generale c'è un tema di Infrastrutture per la mobilità più adeguate, con la **definizione più adeguata degli spazi**, siano essi per il trasporto pubblico, per i pedoni o i ciclisti, che possano portare a una **migliore convivenza e qualità del vivere**.

Le problematiche relative alla sosta e parcheggi sembrano essere in modo particolare legate alla presenza nel quartiere di polarità legate ad eventi sportivi (palazzetto dello sport PalaDozza). In particolare in occasione delle **partite** si riscontrano problemi infatti sia di parcheggio in doppia fila o mancanza di parcheggi.

Sul tema della convivenza e degli spazi per la mobilità, che chiama in causa sia il piano delle regole (dalla regolamentazione degli accessi, ai parcheggi e la sosta) sia gli aspetti che possono incentivare la riduzione dell'utilizzo delle automobili e il cambiamento delle abitudini legate a questo tipo di mobilità, sono state raccolte le seguenti **osservazioni e proposte** attraverso sia una riflessione più generale circa i diversi interventi in corso o previsti in altre città italiane e europee, sia con una domanda di stimolo alla discussione. In particolare si è fatto riferimento ai seguenti esempi:

Roma: ha annunciato di bloccare la circolazione dei veicoli diesel dal 2024 nel centro della città

Milano: istituirà dal 2019 l'area a bassa emissione di inquinanti che, grazie al controllo da parte delle telecamere, vieta l'ingresso in città ai veicoli più inquinanti (diesel Euro 0, 1, 2 e 3. Diesel Euro 4 da ottobre 2019)

Parigi: ha introdotto il divieto di circolazione per le auto più inquinanti durante i giorni feriali ed ha istituito nuove pedonalizzazioni, per un futuro della città senza automobili.

Bilbao: ha abbassato il limite di velocità a 30 km/h (con eccezione dei principali assi viari) per creare una nuova cultura di convivenza fra traffico automobilistico, bici e pedoni.

Si sono quindi brevemente ricordate le **regole oggi esistenti a Bologna**, ossia che l'attuale regolamentazione degli accessi nella ZTL del Centro Storico non ha alcuna differenziazione oraria e prevede il rilascio dei contrassegni a residenti, veicoli operativi (unici sottoposti a pagamento con tariffe differenziate per grado ecologico), disabili, veicoli ibridi o elettrici, proprietari/affittuari di posto auto privato, oltre ovviamente ai mezzi di TPL di linea e non. All'interno della ZTL sono invece presenti diverse aree controllate con telecamere o fittoni con fasce orarie di accesso per alcune categorie di veicoli, in particolare gli operativi, piuttosto disomogenee fra loro.

È stata quindi posta in questa cornice la seguente **domanda**: Quale nuova regolamentazione si può immaginare e quali elementi sono da valutare per una nuova regolamentazione dell'uso dell'auto? Quali cambiamenti nelle abitudini quotidiane siamo disposti ad accettare?

Sono emerse in merito alcune osservazioni che **più che puntare ad un disincentivo-** restrizione vera e propria all'uso dell'auto privata- **evidenziano invece l'incentivo ad una mobilità sostenibile e alternativa e la creazione di sistemi integrati di mobilità** (es.parcheggi scambiatori). Inoltre, sul tema specifico degli **accessi e della estensione o meno della ZTL**, emergono principalmente le seguenti **posizioni**: da un lato viene vista come necessaria una **diversa regolamentazione relativa alla logistica e alla consegna delle merci** da parte di corrieri e operatori commerciali e artigiani che affollano il centro a volte per consegnare minime quantità di materiali. In particolare devono essere **regolamentati in maniera precisa gli orari di carico e scarico merci**. Dall'altro viene evidenziato che la **regolamentazione non dovrebbe penalizzare i commercianti e artigiani locali** che devono

poter accedere anche alle aree in ZTL. L'estensione per scarico/carico merci diventa altrimenti un **rischio per le attività commerciali**, ma anche più in generale per l'utenza debole. Viene inoltre vista da alcuni come **necessaria l'estensione delle ZTL**, rendendo le **regole di accesso più omogenee** in città, andando però a **condividere con i residenti le nuove regole**. Si riportano sotto i diversi elementi raccolti.

Osservazioni e proposte per favorire un minore uso delle automobili

- Utile **regolamentare in maniera precisa gli orari di carico e scarico e merci**.
- Piazza San Francesco ha già una stringente regolamentazione degli orari di carico/scarico, con solo un'ora e mezza di tempo e con alcune **attività commerciali che rimangono senza forniture**. Un residente/operatore commerciale in una ZTL come Piazza San Francesco ha bisogno di materiali che entrino ed escano. Questo avviene attraverso l'uso dei corrieri ma anche tramite mezzi privati.
- **Il Centro storico non va pensato solo come area per lo shopping pedonale o per il turismo culturale. Le scelte di mobilità non devono alterare il tessuto sociale di questa città**, trasformando il tessuto attuale di commercianti e artigiani esclusivamente in locali di ristorazione.
- La chiusura del traffico merci agli euro 4 vuol dire che non ci sarà più il trasporto merci, perché **non esistono mezzi elettrici dedicati al trasporto merci**.
- **I limiti di accessibilità al centro storico e della mancanza di parcheggi** ricade sui soggetti fragili come le persone anziane. Nel quotidiano ci sono artigiani che si rifiutano di fare preventivi o di dare assistenza a chi vive all'interno della ZTL perché non possono entrare e parcheggiare, e spesso i costi aumentano.
- C'è anche la necessità di **regolamentare le consegne e-commerce**, che hanno modificato il tessuto del centro storico di Bologna.
- **Limitare accessi a mezzi trasporto merci inquinanti** soprattutto nelle aree a più elevata concentrazione di esercizi, come la zona di via Belvedere è piena di smog a tutte le ore, anche al sabato e alla domenica e incentivare la distribuzione delle merci con mezzi elettrici o bicicletta.
- **Necessità di omogeneizzare le regole in diverse aree e potenziare i controlli**. Per chi abita in zona San Francesco/Via Frassinago le regole non sono omogenee (possono entrare le persone dell'agenzia delle entrate o i carabinieri, gli altri no), mancano le informazioni giuste e mancano i controlli sul rispetto regole.
- **La ZTL andrebbe estesa** per migliorare la qualità dell'aria. Per contro **prima di essere introdotte nuove ZTL devono essere coinvolti i residenti**, e devono essere create le infrastrutture per soddisfare i loro bisogni di accessibilità e mobilità.
- **Dovrebbe essere creato un sistema concentrico** che man mano che ci si avvicina al centro vengono progressivamente bloccati i mezzi (auto e motorini) più inquinanti, mentre all'interno delle mura dovrebbero essere possibili solo modalità di spostamento sostenibili (piedi, bici, mezzi pubblici).
- **Per introdurre nuove ZTL devono essere previsti parcheggi riservati per residenti**, che in quanto tali devono avere dei privilegi rispetto agli altri utenti.
- **Nelle zone adiacenti alla ZTL, come in via Lame, c'è un'eccessiva presenza di auto**, anche a causa del **mancato uso del parcheggio coperto**, preferendo il parcheggio su strada.
- **Vanno creati disincentivi al parcheggio su strada a favore dei parcheggi coperti. Il parcheggio Riva Reno non è conosciuto** e andrebbe reso più visibile con un cartello, più economico, più sicuro.
- **Il car sharing sarebbe una soluzione** da potenziare e diffondere per ridurre il numero di auto private circolanti.
- **E' necessario un potenziamento collegamenti centro/parcheggi scambiatori** che funzionano e sono un'ottima soluzione soprattutto per chi viene da fuori, ma non per chi dal centro va fuori. Prima di cambiare la mobilità di una zona attraverso la pedonalizzazione bisogna creare delle **infrastrutture** adatte, come dei parcheggi scambiatori per i residenti.
- **Andrebbe introdotto un sistema capillare di navette elettriche** in sostituzione degli autobus troppo grandi per il centro; bisognerebbe far attraversare il centro solo da navette piccole e la zona 30 dovrebbe essere rispettata anche dai mezzi pubblici.

- Bisogna **incentivare il mezzo pubblico**, rendendolo **più economico, veloce e funzionale**; mezzo pubblico da implementare anche nei festivi, non solo in orario serale.
- **Disincentivare la seconda auto**, per diminuire le emissioni.

Allegato 1. La mobilità nel Quartiere Porto-Saragozza: mappa di densità e categorie delle segnalazioni al CzRM del Comune di Bologna

Il CzRM (Citizen Relationship Management) è uno strumento di contatto diretto tra le istituzioni e gli abitanti che segnalano problemi di manutenzione e disagio all'interno del territorio cittadino, utilizzato anche dai Quartieri che lo gestiscono con uffici predisposti.

Questo strumento è usato direttamente dal cittadino con diverse modalità: o attraverso internet usando il sito del [Comune di Bologna](#), o contattando - di persona, via mail o al telefono - gli Urp, presenti nelle sedi dei quartieri in città, che svolgono la funzione di **accoglienza del cittadino**. Il CzRM è in pratica uno strumento avanzato di mappatura del territorio che permette di capire meglio, grazie all'aiuto diretto del cittadino che avanza la richiesta, la situazione reale e gli enti di competenza da coinvolgere per giungere alla soluzione del problema.

I dati raccolti dal CzRM per l'anno 2017 nel quartiere Porto-Saragozza sono stati analizzati e sintetizzati nella infografica riportata di seguito:

CZRM QUARTIERE

PORTO - SARAGOZZA

totale segnalazioni al quartiere
nel 2017

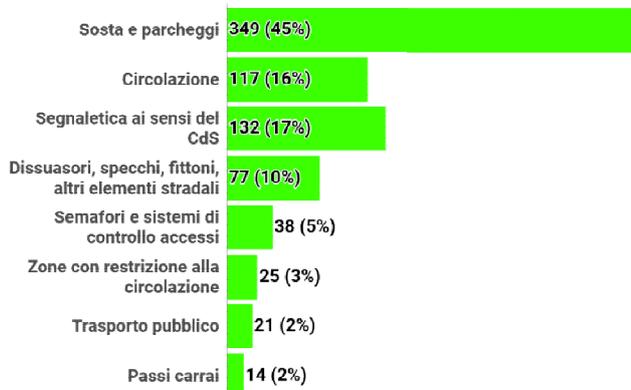
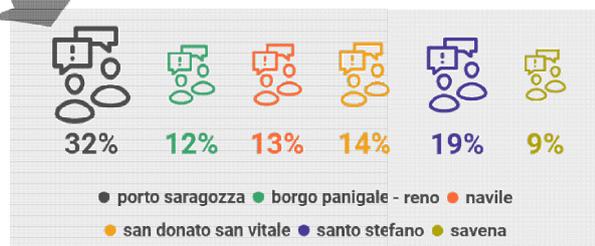
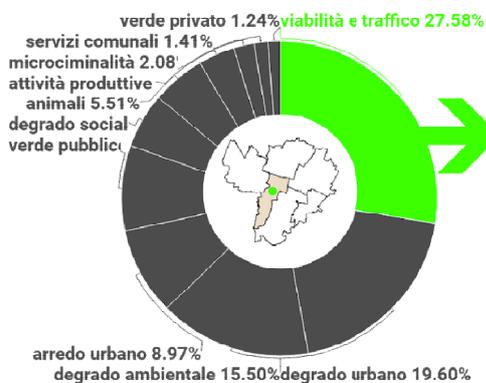
2.832

categoria

viabilità e traffico

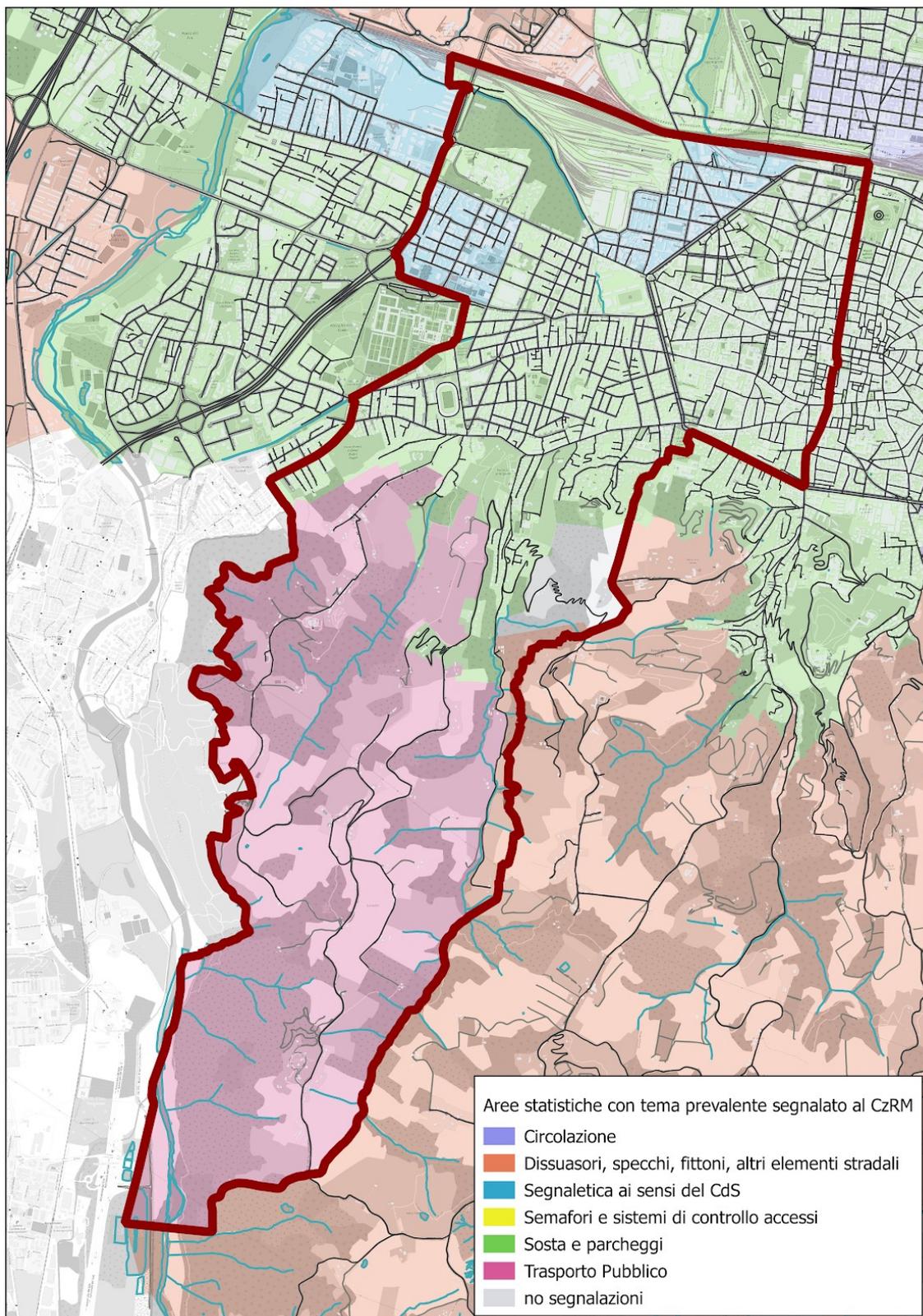
781

27% del totale segnalazioni



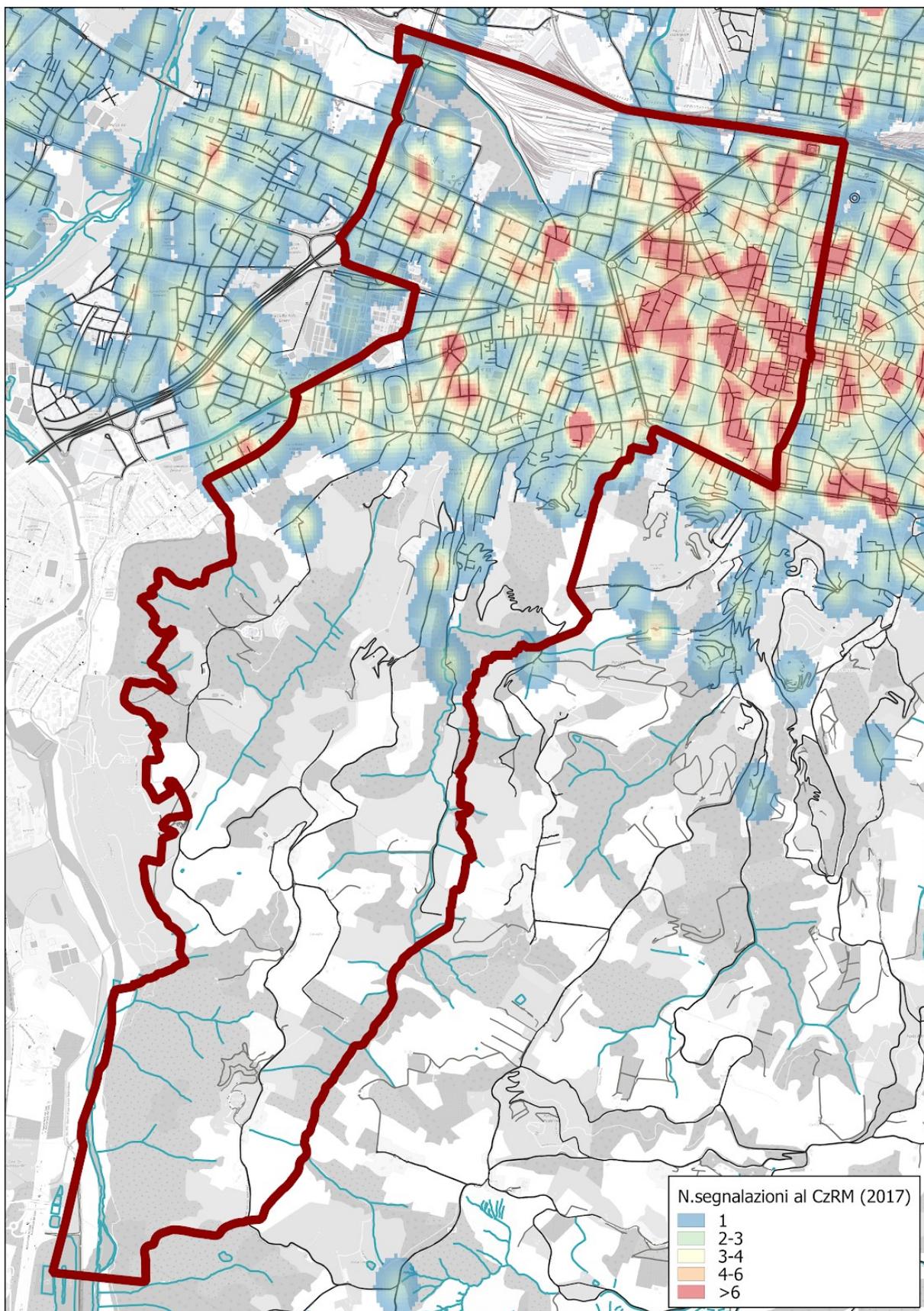
Da questa si evince, in primis, che più di un quarto delle segnalazioni totali al CzRM riguardano la viabilità e traffico. Inoltre il tema segnalato prevalentemente a scala di quartiere, all'interno del suddetto ambito "viabilità e traffico", è quello della "sosta e parcheggi", mentre di minore rilievo risultano le segnalazioni afferenti la circolazione e i sistemi preposti alla sicurezza stradale.

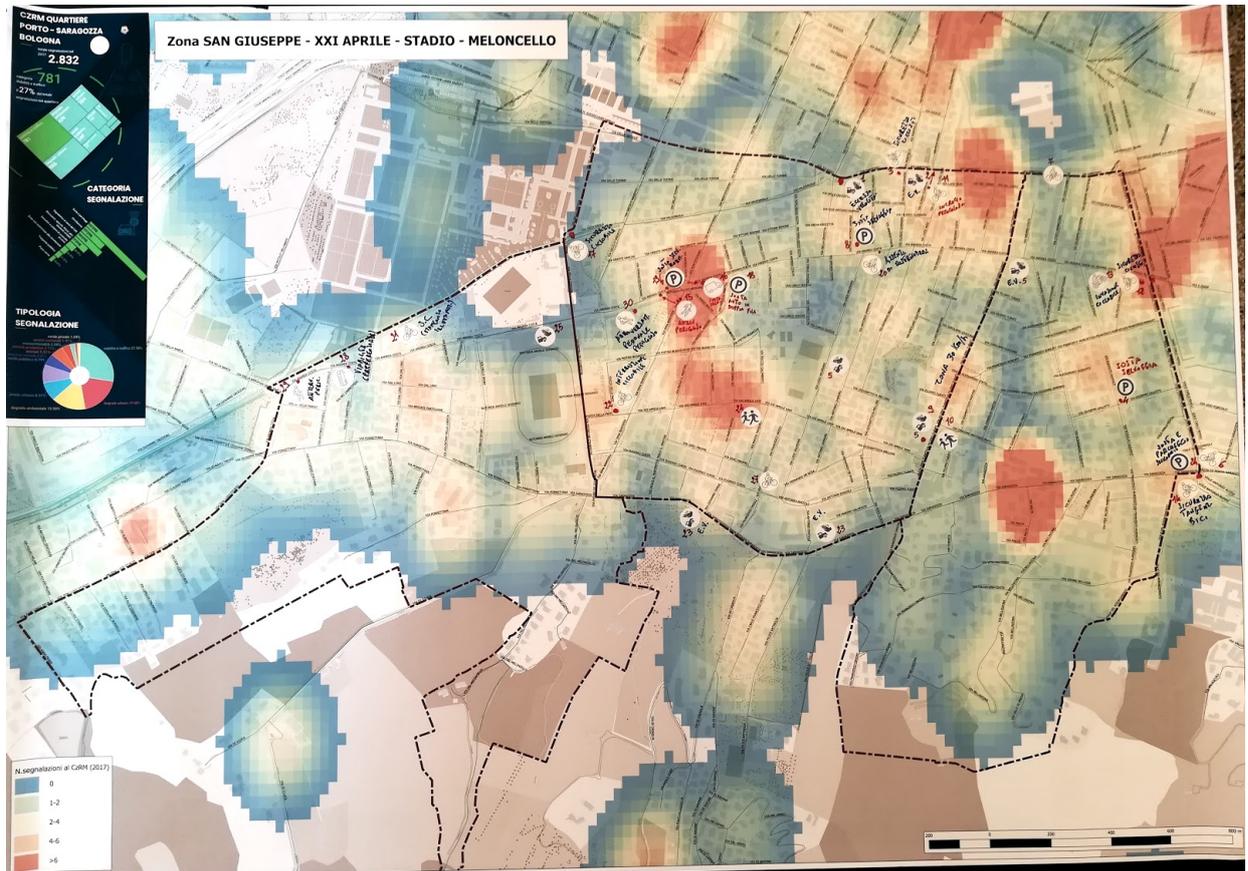
Di seguito viene riportata una mappa delle aree statistiche del quartiere Porto-Saragozza tematizzate in base alla questione prevalente relativa alla mobilità segnalata mediante il CzRM:



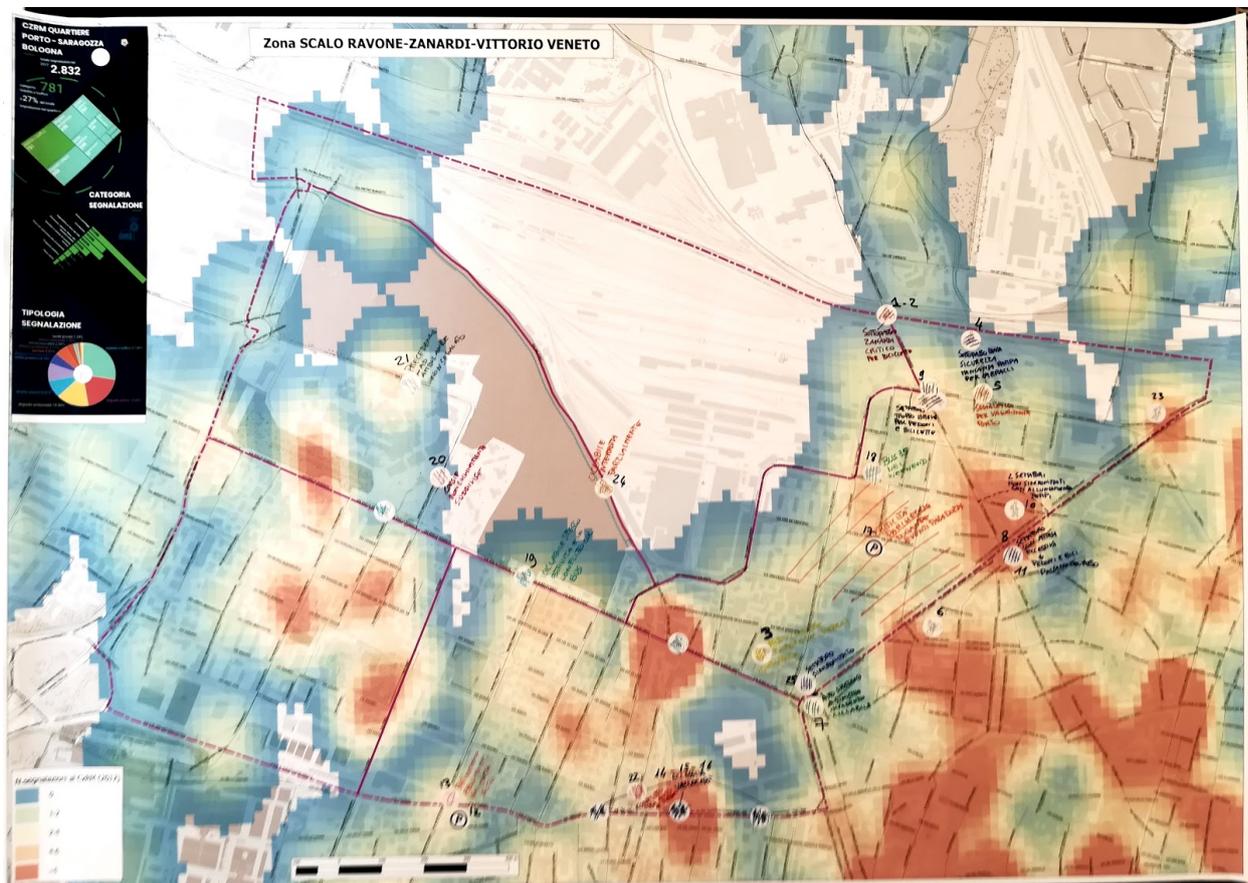
Da questa mappa ciò che emerge è la netta prevalenza in tutto il quartiere del tema della sosta e parcheggio, in particolar modo nel centro storico e negli agglomerati urbani immediatamente a ridosso di questo andando verso ovest e sud-ovest.

La mappa della densità di segnalazioni al CzRM inerenti la viabilità e traffico, evidenzia con nettezza la concentrazione nel settore ovest del centro storico, nelle zone Malpighi e Marconi, di rilievi da parte dei cittadini. L'incrocio tra le due mappe enfatizza ulteriormente la questione della sosta e del parcheggio all'interno del perimetro del centro storico.





Tavolo 3 - Zona San Giuseppe-XXI Aprile-Stadio-Meloncello



Tavolo 4 - Zona Scalo Ravone-Zanardi-Vittorio Veneto

Allegato 3. Alcuni interventi previsti/in corso nel Quartiere

PUMS _ Piano Urbano della Mobilità Sostenibile _ GLI INTERVENTI



QUARTIERE PORTO - SARAGOZZA /1

Viale Silvani	riqualificazione stradale	  
Via di Ravone	moderazione velocità	  
Via Saragozza Via Casagli Via dello Sport Via Brizio Via Baracca Via San Rocco	rifacimento maciapedi	  
Via Nosadella	attraversamenti e percorsi pedonali	  
Via Vittorio Veneto	riqualificazione stradale area mercato rionale	  

Team della Fondazione per l'Innovazione Urbana impegnato nel percorso di informazione e ascolto del PUMS per il quartiere Porto-Saragozza:

Giovanni Ginocchini (Direttore della Fondazione per l'Innovazione Urbana)

Giulia Allegrini (Ricercatrice del Ces.Co.Com dell'Università di Bologna e consulente della Fondazione per l'Innovazione Urbana)

Umberto Mezzacapo (Ricercatore del Ces.Co.Com dell'Università di Bologna e consulente della Fondazione per l'Innovazione Urbana)

Simone Bordoni (Data analyst dell'Ufficio Open Data del Comune di Bologna e consulente della Fondazione per l'Innovazione Urbana)

Elisabetta Caruso (Membro dello staff della Fondazione per l'Innovazione Urbana)

Con il supporto di:

Giuseppe Seminario

Roberta Carlucci

Federico Salvarani

Viola Fini

Emanuela Corlianò

**fondazione
innovazione urbana**

www.fondazioneinnovazioneurbana.it
Salaborsa (II piano)
Piazza Nettuno, 3 - 40124 Bologna

fondazione innovazione urbana

**REPORT QUARTIERE
SAN DONATO - SAN VITALE**

SETTEMBRE.2018





Indice

1. Il PUMS e il percorso di informazione e ascolto
2. Metodologia di lavoro
3. I temi emersi
 - 3.1 Criticità e i temi puntuali
 - Trasporto pubblico
 - Qualità e vivibilità
 - Sicurezza stradale
 - Mobilità pedonale
 - Mobilità ciclabile
 - Sosta e parcheggi
 - Salubrità dell'aria e tutela del clima
 - 3.2 I Temi di Quartiere: temi prioritari, osservazioni e proposte
 - Trasporto pubblico
 - Mobilità pedonale
 - Mobilità ciclabile
 - Convivenza e spazi per la mobilità: regole e abitudini

Allegati

1. La mobilità nel Quartiere San Donato-San Vitale: mappa di densità e categorie delle segnalazioni al CzRM del Comune di Bologna
2. Elaborati cartografici realizzati grazie al contributo dei cittadini che hanno partecipato al laboratorio PUMS
3. Alcuni interventi previsti/in corso nel Quartiere

1. IL PUMS E IL PERCORSO DI INFORMAZIONE E ASCOLTO

Il PUMS - **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città metropolitana di Bologna**- è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale medio lungo, ma con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, che sviluppa una visione di sistema della mobilità e si correla e coordina con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale. I principi ispiratori del PUMS sono quindi l'integrazione, la partecipazione, la valutazione ed il monitoraggio. Il PUMS della Città metropolitana di Bologna ha come ambito territoriale di riferimento l'intero territorio metropolitano e si occupa delle relazioni tra i Comuni, trasversali e radiali. Il PUMS si articola in 5 obiettivi strategici- *accessibilità, tutela del clima, salute e salubrità dell'aria, sicurezza stradale, vivibilità e qualità*- e 5 temi- *pedonalità, ciclabilità, trasporto pubblico, trasporto privati, trasporti merci*.

Nell'ambito del PUMS della Città Metropolitana di Bologna la Fondazione per l'Innovazione Urbana ha avviato un **percorso di informazione e ascolto della cittadinanza in ogni quartiere**, al fine di costruire scenari di progetto (temi e bisogni prioritari a livello di quartiere), contribuendo alla stesura del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano), nel quadro dei suddetti obiettivi strategici del PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile).

Nello specifico il processo di informazione e ascolto **a scala di quartiere**, si pone i seguenti obiettivi:

- **Informare** rispetto ai temi oggetto del percorso, alle scelte strategiche di scala metropolitana, evidenziandone gli elementi specifici a scala di quartiere e facilitandone una lettura e comprensione.
- **Sistematizzare** quello che è emerso tramite segnalazioni e in diversi percorsi e laboratori (es. Bilancio Partecipativo)
- Raccogliere **bisogni** a scala di quartiere
- Raccogliere **segnalazioni** e **temi puntuali** a scala locale
- **Raccordare** quello che emerge a livello di **quartiere** con quello **cittadino**
- Far **emergere diversi punti di vista e posizioni divergenti**

2. METODOLOGIA DI LAVORO

Il percorso di informazione e ascolto si è articolato principalmente attraverso tre attività.

- a) **Informazione** sia tramite info-point in ogni quartiere, sia attraverso materiali informativi cartacei che sito web dedicato;
- b) Attività di **ascolto** tramite un **consiglio aperto di Quartiere** e attraverso **due laboratori** in ogni quartiere.

I due laboratori del PUMS si sono tenuti il 25 giugno e l'11 luglio 2018 in **Piazza Spadolini 7, nella sede del Quartiere**.

I partecipanti totali ad entrambi i laboratori sono stati 72.

Il **primo laboratorio** del PUMS aveva come obiettivo principale quello di definire un **quadro di bisogni e temi** rilevanti in merito alla mobilità **a scala di quartiere**, con relativa mappa delle criticità, da poter poi nel secondo incontro confrontare con elementi di strategici a scala urbana.

Nello specifico il laboratorio è stato strutturato in 3 fasi:

1. Una fase iniziale durante la quale sono stati illustrati gli aspetti essenziali del PUMS e le modalità di lavoro ai tavoli
2. Una sessione di lavoro in gruppi, per lavorare in modo approfondito su **aree di quartiere**, definite attraverso aggregazioni di aree statistiche e in base a criteri di tipo geografico ed amministrativo. Ogni gruppo ha quindi lavorato su una mappa di densità delle segnalazioni al CzRM (cfr. Allegato 1), indicando le criticità in merito alla mobilità, sottolineando le eventuali cause e gli utenti maggiormente impattati dalla suddetta criticità, attraverso l'utilizzo di icone rappresentative di temi e tipologia di mobilità e post-it. Le aree del quartiere su cui si è lavorato sono state: **Fiera-Via del Lavoro-Michelino-Via Mondo-San Donnino; Zona Cadriano - Calamosco - CAAB - Pilastro - Scalo Merci San Donato; Scandellara - Via Larga - Guelfa - Croce del Biacco - Stradelli Guelfi; Cirenaica - Sant'Orsola - Mengoli**
3. Una sessione di lavoro in plenaria, durante la quale i bisogni emersi nei diversi tavoli sono stati confrontati e tradotti in una mappa di temi di Quartiere, e fornendo, tramite apposizione di bollini rossi, una indicazione di priorità

Il secondo Laboratorio era finalizzato invece ad un **confronto su elementi strategici relativi alla mobilità a scala urbana, a partire dai temi di Quartiere** raccolti nel primo incontro e tramite delle **domande di stimolo alla riflessione**, su **quattro ambiti tematici: trasporto pubblico; mobilità pedonale; mobilità ciclabile; convivenza e spazi per la mobilità: regole e abitudini**.

In particolare, il secondo Laboratorio, ha visto una sessione plenaria in cui sono stati presentate delle sintesi dei temi emersi nel primo laboratorio come introduzione alle domande, commentate e spiegate per chiarire i diversi temi, anche tecnici, correlati. È seguita una sessione di lavoro per la raccolta di osservazioni, domande di chiarimento e idee.

In ognuno dei due Laboratori ogni gruppo e sessione di lavoro è stata facilitata e verbalizzata.

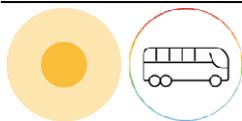
Complessivamente durante il percorso sono stati elaborati alcuni dati quantitativi attraverso un'analisi geostatistica, facendo riferimento alle segnalazioni a scala di città e di quartiere raccolte tramite il CzRM (si veda allegato specifico), ed elementi di riflessione e analisi qualitativa tramite i Laboratori.

Il presente report sistematizza quanto emerso restituendo in particolare le criticità puntuali con la relativa localizzazione, un quadro dei temi prioritari di Quartiere, le osservazioni e le proposte raccolte in particolare tramite alcune domande di stimolo alla discussione.

3. I TEMI EMERSI

3.1 Criticità e temi puntuali

Si riporta di seguito per ogni tema emerso le tipologie più specifiche di bisogni, raccolti durante i Laboratori, con la relativa indicazione dei luoghi a cui il bisogno e la criticità rilevata si riferiscono.



TEMA TRASPORTO PUBBLICO

Tema specifico	Descrizione	Luogo
MANCANZA DI CONNESSIONE	Richiesta di allungare di una fermata la linea 35, fino all'HERA, così si potrebbe fare cambio con il 20 o il 14 perchè per andare al Pilastro a piedi non c'è marciapiede e neanche la pista ciclabile	Via Trattati Comunitari Europei/Rotonda Giuseppe Antonio Torri
	Mancano collegamenti pubblici sud-nord, interni al quartiere e di connessione tra aree periferiche (in particolare Cirenaica, Scandellara-Terrapieno, Croce del Bianco) e la sede istituzionale del Quartiere in piazza Spadolini	Intera area
	Mancanza di collegamenti tra San Donato e San Vitale	Quartiere
	Maggiore integrazione con linee di recente introduzione (come la linea per FICO)	Zone coperte dalla linea da e per FICO
	Linea inesistente: c'è un centro di accoglienza per famiglie con minori impossibile da raggiungere senza mezzi privati. Nella zona c'è solo l'autobus 93 in via San Donato che spesso è pieno negli orari scolastici e lavorativi	Di fronte l'inceneritore dell'HERA
MANCANZA DI SERVIZIO	Linea 93 non passa di notte o la sera tardi	Via San Donato
	Mezzi pubblici insufficienti: la linea 88 passa solo una volta all'ora, e ogni mezz'ora nelle ore di punta. Per andare in centro i residenti sono costretti ad andare in automobile a San Donnino e da lì prendere autobus. Inoltre la linea 88 non passa la domenica	Via Cadriano
	Carenza di trasporto pubblico su tutta zona industriale Roveri. Il 55 passa due volte all'ora ed è poco per chi deve andare a lavorare	Via dell'Industria
	Carenza di trasporto pubblico. Gli autobus ci passano comunque per andare	Via Stradelli Guelfi (tutta la strada)

al deposito ma non fermano

Mezzi pubblici insufficienti e sovraccarichi.

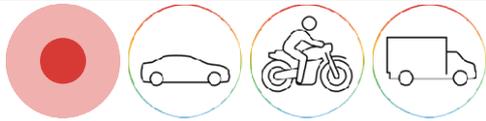
Arteria principale della zona sulla quale passano

pochi mezzi pubblici. Questa carenza rende

difficile spostarsi da una parte e l'altra del

Quartiere

Via Enrico Mattei



TEMA QUALITÀ E VIVIBILITÀ

Tema specifico	Descrizione	Luogo
TRAFFICO CONGESTIONATO	Traffico congestionato e intenso nelle ore di punta, altezza parco S.Donnino, via S.Donato raccoglie il traffico di attraversamento della tangenziale e di chi proviene da Granarolo, inquinamento costante dato dal traffico intenso nelle ore di punta	Via San Donato
	Eccesso di traffico, strada usata come scorciatoia per evitare le code in tangenziale	Via Stradelli Guelfi (tutta la strada)
	Traffico congestionato: la viabilità è ridotta, a imbuto, a causa del semaforo problematico al passaggio a livello. Il semaforo dovrebbe essere temporizzato	Via Azzurra/Via Massarenti
	Traffico intenso di veicoli merci e commerciali e automobili private	Via Cadriano, 26
VIABILITÀ DIFFICOLTOSA	Sarebbe una strada privata, ma non è rispettata, dovrebbero passare solo residenti, autobus e taxi. Inoltre da viale Europa passano anche i camion che avrebbero divieto. La strada è troppo stretta per consentire il passaggio in sicurezza di tutti questi mezzi	Via Cadriano, 26
	Mancanza di connessioni stradali da una parte all'altra del Quartiere. La tangenziale risulta spesso intasata. Sarebbe necessario aprire altre uscite per far defluire il traffico e connettere il resto del Quartiere	Via Galeazzo Marescotti
	Dopo l'introduzione di una ciclabile molto bella la carreggiata è stata ridotta.	Via Azzurra
	A causa del passaggio a livello la viabilità è difficoltosa. Bisognerebbe interrarlo	Via Rimesse/Via Massarenti
	Ci sono i bidoni dell'immondizia e per sorpassarli bisogna andare nell'altra carreggiata e se passa l'autobus non si passa	Via Salgari (Pilastro)
Viabilità difficoltosa per corsia stretta. La strada è nata come mulattiera, ma ora è diventata troppo stretta per l'attuale flusso di traffico. I residenti hanno messo uno specchio, ma d'inverno ghiaccia o c'è nebbia e così non si	Via Cadriano	

vede

Visibilità ridotta per gli automobilisti: i parcheggi sono molto a ridosso dell'incrocio e riducono la visuale. Segnalati molti incidenti

Via Azzurra/Via Venturoli

Scarico merci, di fronte al negozio di materassi, segnalare che la strada è stretta, segnaletica verticale inopportuna

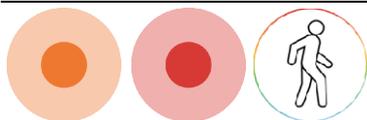
Via Piana



TEMA SICUREZZA STRADALE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
INFRAZIONI AL CODICE DELLA STRADA	Senso unico non rispettato. Venendo in auto da via San Donato e svoltando in via del Pilastro, dopo 30 metri c'è senso unico il cui primo tratto non viene rispettato	Via del Pilastro (area circostante l'hotel Savoia)
	Limite di velocità dei 30 non rispettato, bisognerebbe segnalare la zona 30 anche a terra, segnaletica orizzontale	Viale Aldo Moro
LIMITI VELOCITÀ E SICUREZZA STRADALE	Parco Casalone Walter Tobagi, si affaccia sulla strada a curva, eccesso di velocità delle auto, bisognerebbe mettere la zona 30 km/h con dossi artificiali e autovelox perché la zona non è in sicurezza anche per i bambini	Via Kharkov/ Via Zagabria
	Le automobili circolano a velocità molto elevata. Sarebbe una strada urbana, quindi con limite di velocità a 50 km/H, ma non c'è il cartello e si registra una mancanza di controlli da parte delle forze dell'ordine sul passaggio delle automobili e sulla velocità. Necessità di tutela dell'utenza debole in prossimità dei centri abitati in Via Calamosco e Via Cadriano e realizzazione di interventi per assicurare il rispetto del senso vietato di Via Cadriano nel tratto che parte dall'incrocio con Via del Gomito, in direzione di Viale Europa	Via Calamosco e via Cadriano
	Auto ad alta velocità al di fuori delle ore di punta e di traffico intenso, le auto che provengono dalla tangenziale e si immettono in Via S.Donato non rispettano i limiti di velocità	Via S.Donato
	Velocità eccessiva: è una strada molto frequentata e le auto procedono ad alta velocità, con problemi di sicurezza per ciclisti e pedoni	Rotonda Via Fossolo/ Via Mainoldi
	Eccesso di velocità. Richiesta Zona 30	Via Venturoli
	Eccesso di velocità: ci sono dei dissuasori ma sono inefficaci	Via Stradelli Guelfi (tutta la strada)
Da fine di via Cadriano a via del Gomito c'è un divieto di transito e faranno una rotonda, ma così le auto accelereranno ancor di più.	Via Cadriano/ via del Gomito	

Invece un semaforo sarebbe meglio perchè
le automobili rallenterebbero



TEMA MOBILITÀ PEDONALE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
MOBILITÀ PEDONALE DIFFICOLTOSA- ACCESSIBILITÀ	Presso le scuole Tempesta il semaforo pedonale è troppo lungo, scatta ogni 5-6 minuti, e molti pedoni alla fine passano con il rosso	Via Tommaso Martelli
	A causa dello spurgo delle piscine i pedoni sono frequentemente invasi dall'acqua (in particolare tra Viale Aldo Moro e Via Serena)	Viale Aldo Moro/ Via Serena/Viale della Repubblica/ Via Athos Bellettini
	I disabili sono costretti a girare in mezzo alla strada, non c'è un punto dove farli attraversare	Via Stradelli Guelfi (tutta la strada)
	Accesso auto a zona pedonale e infrazione del CdS con pedonalità non rispettata. Nonostante sia una strada pedonale, le auto percorrono la strada per accorciare il percorso	Via Venturoli/ Via Vermiglia/ Via Crociani
	Difficoltà di transito per i disabili, pedane per disabili che si allagano	Via Piana
	Marciapiedi non accessibili per pedoni e soggetti fragili a causa dei parcheggi selvaggi sulle strisce blu in prossimità dei marciapiedi e degli attraversamenti. Le auto ne impediscono l'accessibilità	Via Massarenti, 188
SICUREZZA PEDONALE- ATTRAVERSAMENTI E MARCIAPIEDI	Impossibilità per non vedenti e disabili di prendere in autonomia l'autobus 88: mancanza di marciapiede e le automobili transitano ad elevata velocità	Via Cadriano, 15
	Attraversamenti pedonali problematici: a causa dei parcheggi critici la visibilità dei pedoni è ridotta	Via Vizzani/ Via Mengoli
	La striscia bianca è molto vicina e quindi il passaggio pedonale è pericoloso. Inoltre manca il marciapiede	Via Viadagola, 5
	La riga bianca a 40 cm dal cancello dei residenti, molto pericoloso. Inoltre non ci sono controlli da parte dei vigili urbani	Via Cadriano, 22/4

Passaggio pedonale pericoloso	Via Gioannetti
Passaggio pedonale pericoloso, dopo la rotonda, velocità delle auto che provengono dalla tangenziale, area densamente abitata, mancano le segnaletiche stradali	Viale Aldo Moro
Attraversamento pericoloso, passaggi pedonali bui, strade e segnaletica stradale non illuminate	Via del Lavoro/ Via Laura Betti
Attraversamento pericoloso, temporizzazione del semaforo assurda	Via Stalingrado incrocio Via del Lavoro
La fermata dell'autobus è oltre via San Donato e in quel tratto la strada è senza marciapiede, quindi molto pericoloso per i pedoni. Ci sono anche molte mamme con i passeggini	Via San Donato/ Via Viadagola
Attraversamento rischioso disabili, all'altezza del Comando provinciale e nucleo della Guardia di Finanza, gli scivoli per i disabili sul marciapiedi non sono presenti (i marciapiedi hanno tutti gli scalini), l'alternativa è attraversare e andare sulla ciclabile, infrastrutture urbane per disabili assenti	Via S.Donato incrocio Via Michelino
Visibilità e attraversamento pericoloso, problema degli scivoli, il dislivello è alto, non c'è marciapiede e la superficie è liscia. Gli autobus rischiano di rientrare anche sul marciapiede	Via S.Donato/ Via del Lavoro/ Ponte S.Donato
Attraversamenti pedonali poco sicuri: strisce pedonali al centro della strada	Via Azzurra/ Via Venturoli
Attraversamento ciclopedonale poco visibile: le strisce pedonali sono poco visibili, aumentando il rischio per pedoni e ciclisti provenienti dalla ciclabile	Rotonda Via Fossolo/Via Mainoldi
La pericolosità di questo attraversamento è legata all'elevata velocità del traffico veicolare su via Azzurra. L'attraversamento è ben segnalato, tuttavia molto frequentemente viene ignorato dai veicoli che transitano a forte	Via Azzurra/ Via Pizzardi

velocità. La criticità è piuttosto sensibile data la numerosità dell'utenza costituita sia da pedoni, per lo più famiglie, bambini e ragazzi per la vicinanza delle scuole e di un giardino pubblico, che da ciclisti. L'attraversamento infatti insiste al percorso ciclabile che dal centro storico permette di raggiungere San Lazzaro

Attraversamento ciclopedonale critico. Sicurezza pedoni, ciclisti e soggetti fragili: per quanto riguarda la zona verso le Guido Reni (e le Zamboni) sul confine del quartiere, si segnala l'esigenza di "fare ordine" nell'attraversamento ciclopedonale dei viali a Porta S. Vitale. Tra Zanolini 1 e la ciclabile nello spartitraffico dei viali i percorsi pedonale e ciclabile si incrociano, con molta confusione e pericolo per entrambe le categorie di utenza. Il semaforo ha inoltre una durata pedonale cortissima

Porta San Vitale/
Via Zanolini

Attraversamento pedonale poco sicuro: la potenziale pericolosità per i pedoni è rappresentata dal contestuale segnale di "verde pedonale", con il "verde semaforico per i veicoli" provenienti da via Libia, in entrambe le direzioni

Via Sante
Vincenzi/Via Libia

Mancanza di passaggio pedonale

Via Cesare
Gnudi/incrocio Via
Stalingrado

Mancanza di illuminazione, di sera è molto buio, non ci sono i lampioni

Via Viadagola, 5

Mancanza del marciapiede, impercorribile per la carrozzina dei disabili

Via Ermete Zacconi

Assenza di marciapiede

Via Santa Caterina
di Quarto

Strada pericolosa, ci sono strade cieche, mancanza di marciapiede

Via Cadriano, da via
Badda a Viale
Europa

Mancanza di marciapiede, molto pericoloso per pedoni e residenti

Via Cadriano

	Mancanza di marciapiede più sicuro, rischio delle auto di investire i pedoni	Viale della Repubblica
	Manca marciapiede in una zona prevalentemente residenziale con aumento famiglie giovani e bambini	Via Stradelli Guelfi (tutta la strada)
	Assenza di marciapiede	Via Cristina Campo
	Necessità di mettere in sicurezza attraversamento pedonale mediante apposita segnaletica luminosa e/o lampeggiante	Via San Donato, nel tratto antistante all'ingresso del Parco San Donnino
	Migliorare la sicurezza dell'attraversamento pedonale	Via Massarenti nel tratto tra la Rotonda Paradisi e Via Donatello
	Agevolare l'attraversamento di persone non vedenti mediante l'installazione di segnalatori acustici	Presso i semafori delle Vie Massarenti, San Donato, Azzurra, Mattei e Martelli
	Necessità di messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale/ciclabile di Via Fossolo (nel tratto tra Via Mainoldi e Via S. Pier Tommaso) e della pista ciclabile Carlo Piazzini. Si tratta di un attraversamento pericolosissimo perché si trova subito dopo una rotonda e dopo una curva e la visuale di chi attraversa da Via Mainoldi è molto scarsa a causa dei cassonetti che oscurano completamente il pedone agli automobilisti	Via Fossolo (nel tratto tra Via Mainoldi e Via S. Pier Tommaso)
	Attraversamento pedonale pericoloso, all'incrocio tra le tre strade (altezza negozio Tematic), sincronismo del semaforo: dalla preferenziale provengono autobus e auto, i bambini che frequentano le scuole elementari Gualandi attraversano ma il semaforo dà ancora il verde a sinistra, svolta di auto e autobus per qualche secondo in contemporanea con i pedoni	Via Tommaso Salvini/ Via S. Donato/ Via Filippo Beroaldo
SICUREZZA E ACCESSIBILITÀ PEDONALE- PLESSI SCOLASTICI	Attraversamento pedonale pericolosissimo, presenza di plessi scolastici (Scuole dell'infanzia comunali; Scuola Don Minzoni; Istituto comprensivo n.11), i bambini per raggiungere i plessi accedono al parco e devono usare l'attraversamento pedonale	Via S. Donato/Viale Zagabria

a ridosso della farmacia in Via S. Donato, ma dopo la farmacia l'attraversamento è pericolosissimo.
Mancanza di accesso perché il passaggio pedonale non è protetto.

All'incrocio tra via Schiassi e via Azzurra le strisce pedonali sono al centro della strada. Su questo attraversamento insiste un'utenza numerosa e costituita in gran parte da bambini, ragazzi e famiglie, data la vicinanza con la Scuola Primaria Mattiuzzi-Casali. Pericolosità dovuta alla vicinanza eccessiva dell'attraversamento all'incrocio e all'eccessiva velocità delle auto

Via Azzurra, 54/
Via Schiassi

Mancanza di attraversamenti pedonali all'uscita della scuola: mancanza di strisce pedonali davanti l'ingresso della scuola Don Bosco-Infanzia in Via Vizzani, 58. Il cancello dà direttamente sulla strada dove è subito presente la fermata dell'autobus 37. La pericolosità è dovuta per lo più alla mancanza di rispetto sia della segnaletica "orizzontale" presente che, a volte, dell'eccessiva velocità da parte degli automobilisti e degli attraversamenti pedonali nel momento di uscita dalle scuole (elementare e materna)

Via Vizzani

Attraversamento pedonale critico per studenti. Sicurezza pedoni e soggetti fragili. Bisogna segnalare come scolastico l'attraversamento pedonale in via Zaccherini Alvisi in corrispondenza dell'omonimo nido

Via Zanolini/
Via Zaccherini Alvisi



TEMA MOBILITÀ CICLABILE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
SICUREZZA CICLABILE	Rischio per i ciclisti, gli autobus invadono la pista ciclabile	Viale della Repubblica
	Pista ciclabile strettissima	Ponte Stalingrado
	Presenti due ciclabili, incrocio in cui le auto non guardano a sinistra dove c'è la direttrice delle bici, rischio di investire i ciclisti	Via del Lavoro incrocio Via Luigi Rasi
	Nel tratto di via Albertoni verso Massarenti attualmente c'è una pista da entrambi i lati. Esiste un conflitto con i pedoni e un dehor che interrompe la pista rendendola pericolosa	Via Albertoni
	In via Zanolini c'è il segnale di fare attenzione per il transito dei ciclisti, ma la ciclabile è pericolosa per i pedoni	Via Zanolini
	Pista ciclabile molto stretta e pericolosa, fondo sconnesso per scarsa manutenzione, attraversamento pericoloso alla fine del ponte (sulla sinistra, provenendo da Via S. Donato) perché non è chiaro se sia un attraversamento pedonale o ciclopedonale. Problema di segnaletica verticale e orizzontale. Tutta la ciclabile sul ponte è su un marciapiede molto stretto, mentre la carreggiata in strada è larga e viene attraversata ad alta velocità dalle auto	Ponte S. Donato
	Tratto della pista ciclabile che presenta particolari rischi	Via San Donato in corrispondenza con le intersezioni di Via della Campagna e Via San Donnino
CONNESSIONI E PISTE CICLABILI ASSENTI	Assenza di pista ciclabile dalla rotonda Luchino Visconti a via Viadagola. Il tratto è molto pericoloso al momento perché i camion passano a pochi centimetri dalle biciclette	Rotonda Luchino Visconti (Centro commerciale Meraville)
	Ciclabile interrotta e assente all'uscita dal parco San Donnino, accanto al cinema	Viale Europa/ Parco San Donnino
	Mancanza di pista ciclabile	Via Cadriano

	Mancanza di pista ciclabile, da via San Donato a Viale Europa	Via Calamosco
	Mancanza di postazione Mobike all'uscita del Parco, ci sarebbero già le rastrelliere, ma bisogna fare la postazione	Parco San Donnino
	Mancanza di postazione Mobike di fronte il supermercato Coop, riuscirebbe ad agevolare gli spostamenti	Via S.Donato
	La mancanza di ciclabile rende impossibile raggiungere Zona Roveri, dove lavorano molte persone soprattutto giovani; si è costretti a prendere la macchina	Via Scandellara
	Mancanza di un collegamento ciclabile	Via del Lavoro, Via Amaseo, Piazza Mickiewicz, Via Mondo e Via Galeotti
	Assenza di un percorso ciclopedonale	Vie Pallavicini, Stradelli Guelfi e Giovanni Il Bentivoglio
	Si tratta di due strade contigue che portano dalla zona più centrale a Zona Roveri	Via dell'Industria e Via del Terrapieno
	Non ci sono ciclabili, per andare a lavorare si è obbligati a prendere la macchina	Zona Roveri (per Via del Conciatore, Via del Ceramista, Via del Cerodolo, Via del Carrozzaio)
	Scarsa visibilità e promozione delle piste ciclabili. Servirebbero infatti delle applicazioni per segnalare le ciclabili più comode	Intera area
	Discontinuità delle ciclabili. Ciclabili irregolari	Tutta l'area
INTEGRAZIONE PERCORSI CICLABILI E PEDONALI	Marciapiede stretto per viabilità ciclopedonale: il marciapiedi sul Ponte di via Libia è critico perché stretto e usato promiscuamente da ciclisti e pedoni	Via Libia
	Pista ciclabile discontinua: a causa di un dehor la pista è discontinua e costringe a i ciclisti a invadere l'area pedonale	Via Pizzardi/Via Massarenti
	Intersezione pericolosa tra ciclabile e passaggi pedonali: la visibilità per i ciclisti che usano la	Via Arcobaleno/Via Azzurra

ciclabile è scarsa, causando pericolo per i ciclisti e per i pedoni che si incontrano. Problema di sicurezza per entrambe le categorie

Viabilità promiscua e problematica tra pedoni e ciclisti su tutta via Libia dove ciclisti e pedoni, purtroppo sono concorrenti. A soffrire il ciclista sono soprattutto i soggetti fragili. Inoltre la viabilità è ulteriormente problematica a causa di alberi non potati

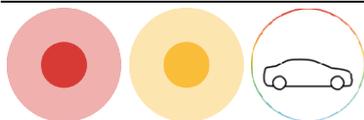
Via Libia

Viabilità e accessibilità pedonale problematica per i soggetti fragili, a causa della discontinuità della pista ciclabile e dell'invasione dell'area pedonale da parte dei ciclisti. I soggetti fragili e i pedoni, molto presenti nell'area dell'Ospedale, vivono un problema di accessibilità e viabilità

Via Pizzardi/Via
Massarenti

Viabilità problematica per soggetti fragili: la presenza dei ciclisti rende difficoltosa la viabilità per i soggetti fragili

Area Sant'Orsola



TEMA SOSTA E PARCHEGGI

Tema specifico	Descrizione	Luogo
SOSTA E PARCHEGGIO IRREGOLARE	Parcheggio selvaggio all'interno del parco e sull'area verde, le auto parcheggiano sul manto erboso	Piazza della Costituzione
	Parcheggio selvaggio, all'inizio della via, dalla parte del mobilificio, marciapiede strettissimo	Via Tommaso Salvini/ Via S.Donato
	Parcheggio e sosta selvaggia	Via Giuseppe Gioannetti/ Via Ermete Zacconi
	Le famiglie del centro di accoglienza parcheggiano sulla strada anche se non si può perchè non c'è altro luogo per parcheggiare. C'è parcheggio dall'altro lato della strada, ma non ci sono le strisce per attraversare	Incrocio via Viadagola/ via San Donato
MANCANZA DI PARCHEGGI	I parcheggi sono troppo lontani dalla fermata dell'autobus	Via San Donato/ via del Pilastro
	Zona abbastanza centrale con scuole e servizi, ci sono pochi parcheggi e alcune aree abbandonate che si potrebbero utilizzare	Via Spartaco incrocio Via Castelmerlo
	Manca di parcheggi. In particolare problematico trovare parcheggi per i residenti in diverse aree del quartiere. Necessità di istituire zone di parcheggi con strisce blu e, in alcune aree, uniformarne il regime	Via Giambologna, zona Massarenti e strade limitrofe, nell'area ricompresa tra Via San Donato, Via della Torretta, Via Marchionni e Via Emanuel, nell'area di Via Fossolo, Via Mainoldi e strade limitrofe, Cirenaica
	Scarsità parcheggi per residenti	Via Mainoldi
	Scarsità parcheggi: nell'area dell'ospedale c'è mancanza di aree di sosta e quelle presenti sono le più care della città	Area Sant'Orsola
	Parcheggi residenti poco uniformi: i permessi per chi parcheggia in questa area spaziano da area C a L. Andrebbero uniformati	Via Sante Vincenzi
	Manca di parcheggi scambiatori per prendere autobus per andare in centro e mancanza di parcheggi riservati ai residenti. I residenti della zona parcheggiano	San Donnino

A San Donnino, dove ci sono solo parcheggi liberi e non riservati ai residenti

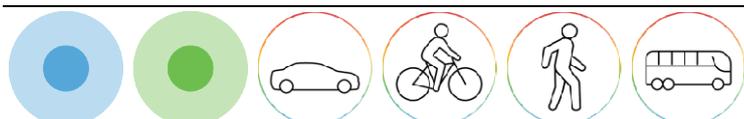
**SOSTA E
PARCHEGGI
IRREGOLARI NEI
PRESSI DEI
PLESSI
SCOLASTICI**

Parcheggio selvaggio in prossimità dell'ingresso del Liceo Copernico. Le auto bloccano la strada, parcheggio in terza fila. L'orario più critico quello dell'uscita da scuola (13.00)

Via Ferruccio Garavaglia/
Viale della Repubblica

Traffico congestionato e bloccato nelle ore di arrivo e ritiro dei bambini a causa dei genitori che sostano nei pressi dei plessi scolastici

Via S.Donato/
Viale Zagabria



TEMA SALUBRITÀ DELL'ARIA E TUTELA DEL CLIMA

Tema specifico	Descrizione	Luogo
INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO	I residenti non possono aprire le finestre per l'alto inquinamento acustico	Via Cadriano
	Passaggio di mezzi pesanti. Vicino ci sono industrie e rimesse di camion. Questo rovina la strada, influisce sulla viabilità e sulla qualità dell'aria	Via Stradelli Guelfi (tutta la strada)

3.2 I TEMI DI QUARTIERE: TEMI PRIORITARI, OSSERVAZIONI E PROPOSTE

TRASPORTO PUBBLICO

Per quanto riguarda questo tema emerge l'esigenza di una **maggiore connessione tra la zona sud ovest (Cirenaica, Sant'Orsola) con quella più a nord (Pilaastro- Caab)**, ma anche **delle aree più periferiche con i poli attrattivi e i centri di erogazione di servizi pubblici del quartiere (Cirenaica, Scandellara-Terrapieno, Croce del Bianco)** e infine di **collegare tra loro gli ex-quartieri di San Donato e San Vitale**. A tal proposito si è proposto di **ottimizzare la linea di autobus da e per FICO** (la Fabbrica Italiana Contadina situata nell'area CAAB in via Paolo Canali 8) per una **maggiore integrazione con il sistema esistente** e di ottimizzazione delle risorse che già esistono. Dall'altra parte si è sottolineato con forza la **scarsità di corse sufficienti** a coprire non solo gli **orari serali e notturni e i week-end**, ma, a volte, anche quelli diurni. Si mette in rilievo, inoltre, il **sovraccarico dei mezzi nelle ore di punta** e il bisogno di intensificare, o implementare ex-novo, le **linee dalle zone di interscambio (San Donnino) verso il centro città**.

Sulla mobilità legata al trasporto pubblico sono state invece raccolte le seguenti **osservazioni e proposte**, attraverso due domande relative rispettivamente al sistema del trasporto pubblico e agli aspetti che ne favoriscono il suo utilizzo:

1. Con la realizzazione del tram si prospetta la possibilità di potenziare la rete portante. La rete secondaria dovrà garantire prioritariamente l'adduzione a tale rete incrementando il ricorso all'interscambio. Quali valutazioni è importante fare rispetto ad un cambiamento di questo tipo?

2. Su quali leve agire per favorire maggiormente l'utilizzo del Trasporto pubblico? Ad esempio: tariffe; modalità di pagamento; comfort; frequenza; fascia oraria;?

Si può evidenziare come rispetto al sistema di Trasporto Pubblico, emergono osservazioni sulla realizzazione del Tram e il ricorso all'interscambio, in particolare rispetto alla sua **accessibilità per l'utenza debole** e alla necessità di porre attenzione ai **tempi di percorrenza complessivi** e lavorando su un buon **raccordo tra autobus e Tram**. Rispetto invece agli elementi che vengono ritenuti importanti per favorire l'utilizzo del trasporto pubblico, viene evidenziato in modo significativo quello **tariffario**.

1. Osservazioni e Proposte sul Sistema del Trasporto

- Rischio di **tempi lunghi di percorrenza** anche qualora verrà introdotto il tram
- Garantire l'**accessibilità al tram a tutte le categorie più deboli**: disabili, anziani, passeggeri, mediante pedane di accesso e gradini
- La **cantieristica per il tram può rappresentare un problema** per i disagi che arrecherebbe
- Il **trasporto pubblico** dovrebbe essere sentito **come un 'unicum'**, mentre la **necessità di scambio potrebbe essere un problema soprattutto per gli anziani**, per cui bisognerà tenere presente i tempi di scambio e l'eventuale necessità di accompagnamento per utenti 'deboli'
- La **frequenza dei bus deve essere incrementata se si vuole un raccordo efficace con il tram** e tempi di percorrenza ragionevoli
- Bisogna rendere **più accessibili con il bus alcune zone periferiche** difficilmente raggiungibili
- Le fermate del trasporto pubblico dovrebbero essere al **max a 300m da casa**
- **Integrazione del trasporto pubblico con mobilità ciclabile** nelle zone di interscambio e con bike-car-sharing

2. Osservazioni e proposte per favorire maggiormente l'utilizzo del Trasporto pubblico

- **Intensificare le corse e rendere più accessibili paesi e comuni limitrofi** della città metropolitana
- **Intensificare le corse degli autobus** nei week-end e nei festivi, durante i periodi estivi nonché negli orari serali e notturni
- Facilitare la **fruizione del trasporto pubblico mediante un biglietto unico**, senza aumento tariffario
- Problemi di fasce dei biglietti che afferiscono all'area metropolitana. Occorrerebbero dei **sistemi a tariffazione flessibile** e non fasce/zone rigide, e un'**efficace integrazione tariffaria tra linee extraurbane**
- Occorrerebbe introdurre una **tariffazione a consumo**

- Incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico, evitando l'aumento del biglietto orario singolo e introducendo il **biglietto famiglia e tariffazione agevolata nei week-end**
- Opportunità di **utilizzare il biglietto ordinario per le linee speciali**, anche quella per l'aeroporto, per poter integrare biglietti e tariffazione delle linee ordinarie con quelle speciali, come ad esempio BLQ/Fico
- **Aumentare la durata di validità del biglietto singolo**
- **Maggiore pulizia e comfort** dei mezzi pubblici

MOBILITÀ PEDONALE

Il tema prevalente concerne la **sicurezza pedonale**, in modo particolare **in corrispondenza degli attraversamenti**, sia per una **scarsa illuminazione**, che per una **segnaletica assente o poco visibile**, e in alcuni casi per una poco efficace temporizzazione dei semafori. Ulteriore problematica concerne la **manca di marciapiedi**.

La mobilità pedonale, in termini sia di sicurezza che di accessibilità, risulta particolarmente **difficoltosa per categorie sociali più vulnerabili come bambini, anziani e disabili**. Emerge quindi la necessità di una migliore manutenzione e di una riduzione delle barriere architettoniche.

Infine emerge in modo significativo una problematica di **sicurezza e accessibilità dei plessi scolastici**.

Sulla mobilità pedonale sono state invece raccolte le seguenti **osservazioni e proposte**, attraverso due domande relative rispettivamente alla tipologia di interventi da implementare per la sicurezza e per una maggiore accessibilità di alcuni servizi:

1. La sicurezza dell'utenza debole, come garantirla? con le **regole**: riduzione e controllo velocità, zone 30; con gli **interventi**: isole salvagente, marciapiedi continui e agevoli;
2. Come valorizzare e rendere più accessibili e sicuri i percorsi pedonali per raggiungere alcuni principali servizi- scuole, attrattori culturali, sanità?

Si riportano di seguito i diversi elementi raccolti.

1. Osservazioni e proposte sugli interventi di messa in sicurezza dei pedoni: controllo, regole e infrastrutture

- Sistemi di **controllo e monitoraggio tipo Sirio** nelle zone ad alta criticità per la sicurezza dei pedoni
- **Campagne informative di sensibilizzazione ed educazione** alle regole e al codice stradale
- Il pedone è l'utente più debole per cui bisognerebbe prevedere delle **regole per tutelarlo maggiormente**, ad esempio **evitando la commistione tra percorsi ciclabili e percorsi pedonali**
- La mobilità pedonale va tenuta in considerazione anche in sede di **pianificazione urbanistica** e considerando che lo spazio è molto limitato
- **Dissuasori adeguati nei punti di attraversamento particolarmente critici**, come ad esempio cartellonistica o circoscrizione di aree pedonali delimitate da catene
- **Percorsi pedonali** che conducano alle fermate degli autobus in sicurezza

2. Osservazioni e proposte per valorizzare e rendere più accessibili e sicuri i percorsi pedonali per raggiungere alcuni principali servizi: scuole, attrattori culturali, sanità

- Mettere in **sicurezza passaggi pedonali mediante zona 30** nelle aree fortemente pedonali; queste zone 30 vanno, però, monitorate costantemente dai vigili urbani
- Mettere in **sicurezza le zone adiacenti a scuole e ospedali** attraverso adeguata cartellonistica e mettendo le fermate del bus a distanza adeguata
- **Le isole pedonali richiedono maggiore spazio** altrimenti perdono la loro funzionalità

MOBILITÀ CICLABILE

Il tema della mobilità su bici viene declinato da diverse prospettive. In primo luogo in termini di **sicurezza**, per le ridotte dimensioni di alcune ciclabili, la loro **scarsa manutenzione** accompagnata da una **insufficiente segnaletica** e un **deficit di visibilità**, e l'intersezione di queste con alcune arterie viarie. Rilevante, inoltre, il tema della **invasione dei percorsi adibiti a ciclabili da parte degli autobus**.

Un secondo aspetto concerne invece l'**assenza di connessioni ciclabili**, in particolare **nelle aree più periferiche**, e con i maggiori **poli attrattivi del quartiere**, tra cui viene evidenziato quello di Roveri e della relativa area industriale. Di rilevante importanza, poi, è il tema della problematica **integrazione tra percorsi pedonali e ciclabili**, resa particolarmente difficile dallo spazio insufficiente a far transitare entrambe le utenze.

Vengono inoltre indicate anche alcuni interventi per favorire la mobilità ciclabile, come l'**incremento delle postazioni di bike-sharing** Mobike (supermercato Coop o all'uscita del Parco San Donnino) e l'utilizzo di **applicazioni per segnalare le ciclabili**.

Sulla mobilità ciclabile sono state raccolte le seguenti **osservazioni e proposte** attraverso due domande, relative rispettivamente al modello di mobilità ciclabile e ai servizi che invece possono favorire questo tipo di mobilità:

1. Negli ultimi anni si è sviluppata in diverse città europee la tendenza a realizzare percorsi ciclabili "leggeri" nelle corsie di marcia dei veicoli, come soluzione alternativa alle piste ciclabili bidirezionali in sede riservata. Il Biciplan recepisce questa tendenza. Quali valutazioni suggerisce questo nuovo modello?
2. Oltre al miglioramento delle piste ciclabili quali altri servizi e strumenti favoriscono l'utilizzo della bicicletta? Esempio: il Bike sharing oggi che valutazione possiamo fare?

1. Osservazioni e proposte sui modelli di mobilità ciclabile

- La **mono-direzionale secondo il senso di marcia è molto pericolosa** e sarebbe **meglio delimitarla con segnaletica e cordolo**, in quanto c'è un pericolo di invasione delle corsie ciclabili da parte di bus e auto
- **Le preferenzializzazioni andrebbero protette con dei dissuasori**
- **La condivisione di una strada tra autoveicoli e bici comporta un grande rischio** soprattutto in presenza di bambini e in curva
- Per avere una mobilità sostenibile **tutte le strade dovrebbero essere usabili dalle biciclette**: a ogni tipo di strada bisogna associare la propria tipologia di pista ciclabile
- **La preferenziale è complicata su strade strette e molto trafficate** (ad esempio San Vitale)
- **Piste ciclabili sotto ai portici** (percorsi dedicati)
- **Illuminazione dei percorsi ciclabili per dare maggiore visibilità**, rendendo al contempo obbligatorie le regole su caschi e luci
- **Problema furti** (sistemi di sosta attrezzati contro il furto, come ad esempio parcheggi 'a gabbia' e più velostazioni come Dynamo)
- Introdurre all'interno dei **parcheggi coperti per le auto aree anche aree parcheggio per le bici**
- Creare una **cultura del rispetto di regole condivise per ciclisti, pedoni e autisti**

2. Osservazioni e proposte per favorire l'utilizzo delle biciclette

- **Costi inaccessibili del bike-sharing** soprattutto laddove ci sono pochi stalli adibiti ad accoglierle (come ad esempio nelle zone periferiche), occorre calmierare le tariffe
- **Bici caricabili su tram, bus e treno**, il quale dovrebbe essere attrezzato con spazi appositi o con agganci
- **Piazzole per il bike-sharing anche nelle aree più periferiche**
- **Il sistema di parcheggio del bike-sharing è da rivedere in quanto** in alcune zone le bici vengono lasciate sui marciapiedi, ostruendoli
- Abilitare utenti senza competenze digitali ad utilizzare sistemi come 'mobike', a tal proposito sarebbe auspicabile che venisse **ripristinato il precedente bike-sharing** di Bologna (bici rosse), più adatto per un target analogico
- Migliorare la **manutenzione** e la **messa in sicurezza** delle piste ciclabili esistenti
- Realizzazione di **nuove connessioni ciclabili**

CONVIVENZA E SPAZI PER LA MOBILITÀ: REGOLE E ABITUDINI

Viene posto un forte accento sul **traffico autoveicolare che risulta particolarmente intenso in alcuni assi viari strategici** (es. via San Donato, via Massarenti, via Cadriano), spesso congestionati al mattino e nel secondo pomeriggio. La congestione del traffico in Quartiere è inoltre dovuta alla raccolta del **traffico di attraversamento della tangenziale**.

Il **traffico elevato**, viene sottolineato, è tra le cause principali di **inquinamento acustico** (come Via Cadriano) e **ambientale**, dovuto anche al passaggio di mezzi pesanti, per la presenza di industrie e rimesse di camion (Stradelli Guelfi).

Emerge inoltre una problematica relativa alla **viabilità resa difficoltosa soprattutto dalle ridotte dimensioni di alcune carreggiate che si ostruiscono in occasione del carico-scarico merci e di soste e parcheggi irregolari**. In generale, inoltre, la presenza di parcheggi e l'intersezione con le infrastrutture ferroviarie (passaggi a livello) rendono particolarmente complicata la circolazione.

In alcuni casi si fa osservare che il normale fluire del traffico viene impattato negativamente dalle **numerose infrazioni al Codice della Strada** (via Cadriano).

La **sicurezza stradale** emerge come tema significativo in relazione al **superamento dei limiti di velocità**, soprattutto laddove gli assi viari sono lunghi e dritti e a scorrimento veloce, rappresentando un rischio concreto per la sicurezza. I limiti vengono superati anche laddove sono presenti dei dissuasori o si è in "zona 30". Vengono indicate come auspicabili diverse modalità intervento: **l'istituzione di ulteriori zone 30, l'utilizzo di dissuasori, un maggiore controllo tramite autovelox e anche con una presenza più frequente di vigili urbani o polizia stradale**.

Emerge in generale una problematica legata ad una **mancanza di parcheggi per residenti**, e di **irregolarità della sosta**, per cui emerge la richiesta di intervenire sulle zone con "strisce blu": aumentarle in varie parti del Quartiere e uniformarne il regime in Cirenaica. La problematica è particolarmente sentita nella zona del Sant'Orsola, nella zona **Massarenti** e strade limitrofe, lungo la via **San Donato** e alcune trasversali e nell'area di via **Fossolo**. In alcune zone, come ad esempio San donnino, il problema si acutizza in quanto le aree di sosta e di parcheggio libero vengono utilizzate come zone di interscambio per dirigersi verso il centro città. La mancanza quindi di parcheggi scambiatori per prendere l'autobus rende ulteriormente difficoltosa la sosta per i residenti.

Particolarmente **problematica la situazione in corrispondenza di alcuni plessi scolastici e in prossimità dell'Ospedale Sant'Orsola**.

Viene anche indicata la necessità di rivedere il **piano della sosta per disabili**.

Sul tema della convivenza e degli spazi per la mobilità, che chiama in causa sia il piano delle regole (dalla regolamentazione degli accessi, ai parcheggi e la sosta) sia gli aspetti che possono incentivare la riduzione dell'utilizzo delle automobili e il cambiamento delle abitudini legate a questo tipo di mobilità, sono state raccolte le seguenti **osservazioni e proposte** attraverso sia una riflessione più generale circa i diversi interventi in corso o previsti in altre città italiane e europee, sia con una domanda di stimolo alla discussione. In particolare si è fatto riferimento ai seguenti esempi:

Roma: ha annunciato di bloccare la circolazione dei veicoli diesel dal 2024 nel centro della città

Milano: istituirà dal 2019 l'area a bassa emissione di inquinanti che, grazie al controllo da parte delle telecamere, vieta l'ingresso in città ai veicoli più inquinanti (diesel Euro 0, 1, 2 e 3. Diesel Euro 4 da ottobre 2019)

Parigi: ha introdotto il divieto di circolazione per le auto più inquinanti durante i giorni feriali ed ha istituito nuove pedonalizzazioni, per un futuro della città senza automobili.

Bilbao: ha abbassato il limite di velocità a 30 km/h (con eccezione dei principali assi viari) per creare una nuova cultura di convivenza fra traffico automobilistico, bici e pedoni.

Si sono quindi brevemente ricordate le **regole oggi esistenti a Bologna**, ossia che l'attuale regolamentazione degli accessi nella ZTL del Centro Storico non ha alcuna differenziazione oraria e prevede il rilascio dei contrassegni a residenti, veicoli operativi (unici sottoposti a pagamento con tariffe differenziate per grado ecologico), disabili, veicoli ibridi o elettrici, proprietari/affittuari di posto auto privato, oltre ovviamente ai mezzi di TPL di linea e non. All'interno della ZTL sono invece presenti diverse aree controllate con telecamere o fittoni con fasce orarie di accesso per alcune categorie di veicoli, in particolare gli operativi, piuttosto disomogenee fra loro.

E' stata quindi posta in questa cornice la seguente **domanda**: Quale nuova regolamentazione si può immaginare e quali elementi sono da valutare per una nuova regolamentazione dell'uso dell'auto? Quali cambiamenti nelle abitudini quotidiane siamo disposti ad accettare?

Sono emerse in merito alcune osservazioni che **più che puntare ad un disincentivo- restrizione vera e propria all'uso dell'auto privata- evidenziano invece l'incentivo ad una mobilità sostenibile e alternativa**. Si riportano sotto i diversi elementi raccolti.

Osservazioni e proposte per favorire un minore uso delle automobili

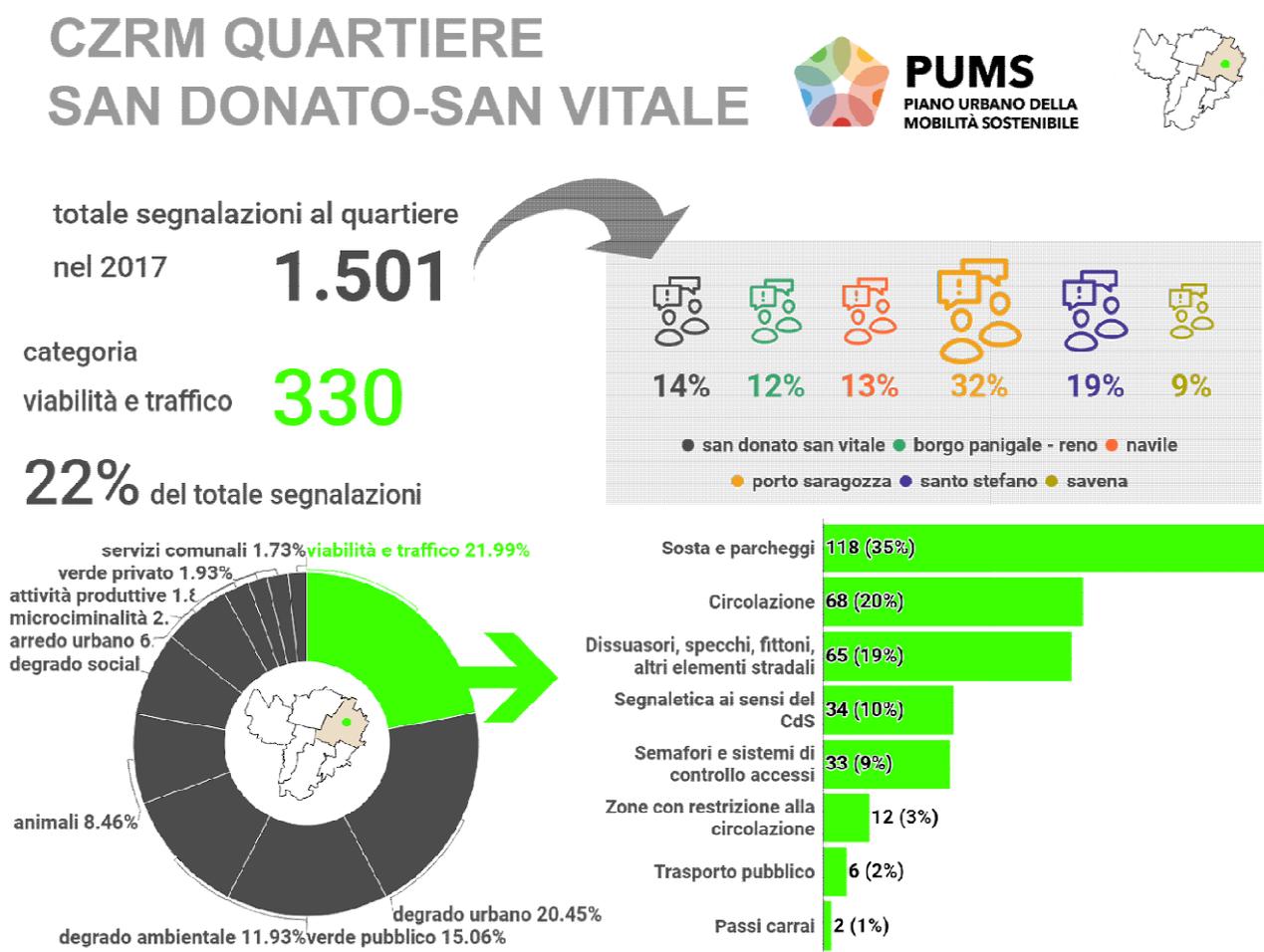
- **Incentivare l'uso dei taxi per poter accedere in centro** senza la propria auto
- **Ridurre il costo del mezzo pubblico**
- Rivedere il **sistema di tariffe urbane ed extra-urbane**, anche alla luce di quelle del BLQ e del prossimo People Mover
- **Cicli di educazione alla mobilità sostenibile** per superare i conflitti tra le varie categorie che si muovono in città (pedoni, ciclisti, automobilisti)
- Investire nella costruzione di **centraline di ricarica elettrica, per incentivare la mobilità elettrica privata**, abbattendo il costo per l'utenza
- **Maggiore coerenza da parte della Amministrazione** in quanto non c'è una **pianificazione** reale e, soprattutto, non si tiene conto di quanto dicono i cittadini
- Rendere **più appetibile il mezzo pubblico** invece di rendere più complesso usare l'auto: deve essere facilitato a usare il mezzo pubblico per fare un percorso.

Allegato 1. La mobilità nel Quartiere San Donato-San Vitale: mappa di densità e categorie delle segnalazioni al CzRM del Comune di Bologna

Il CzRM (Citizen Relationship Management) è uno strumento di contatto diretto tra le istituzioni e gli abitanti che segnalano problemi di manutenzione e disagio all'interno del territorio cittadino, utilizzato anche dai Quartieri che lo gestiscono con uffici predisposti.

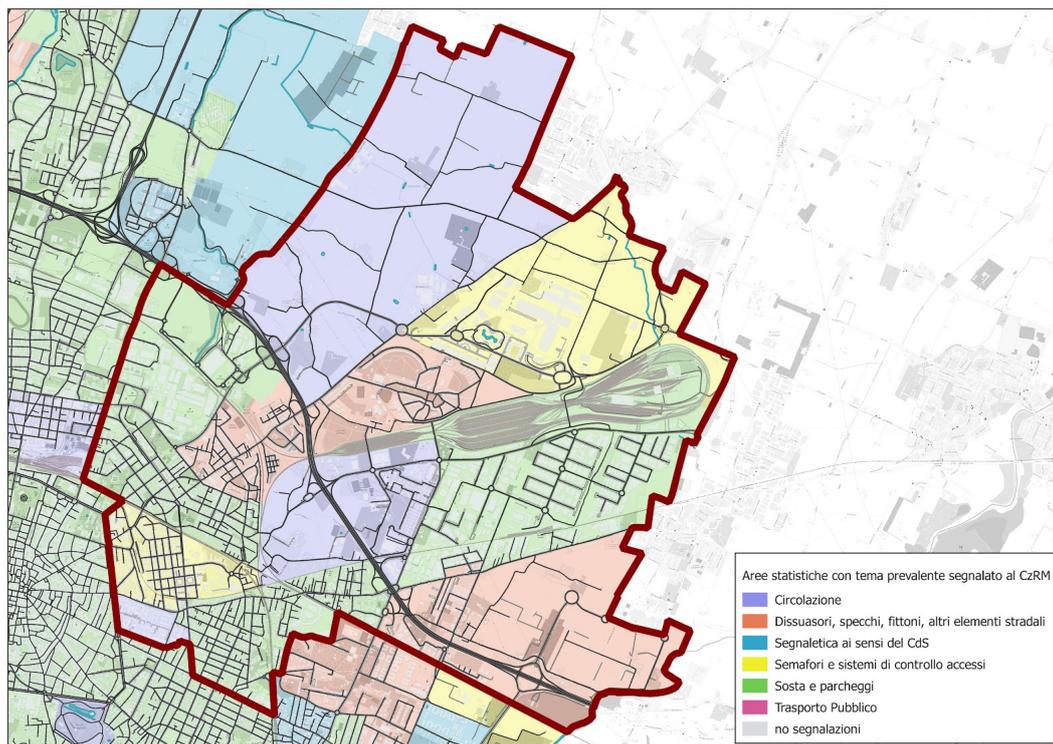
Questo strumento è usato direttamente dal cittadino con diverse modalità: o attraverso internet usando il sito del [Comune di Bologna](http://www.comune.bologna.it), o contattando - di persona, via mail o al telefono - gli Urp, presenti nelle sedi dei quartieri in città, che svolgono la funzione di **accoglienza del cittadino**. Il CzRM è in pratica uno strumento avanzato di mappatura del territorio che permette di capire meglio, grazie all'aiuto diretto del cittadino che avanza la richiesta, la situazione reale e gli enti di competenza da coinvolgere per giungere alla soluzione del problema.

I dati raccolti dal CzRM per l'anno 2017 nel quartiere San Donato-San Vitale sono stati analizzati e sintetizzati nella infografica riportata di seguito:



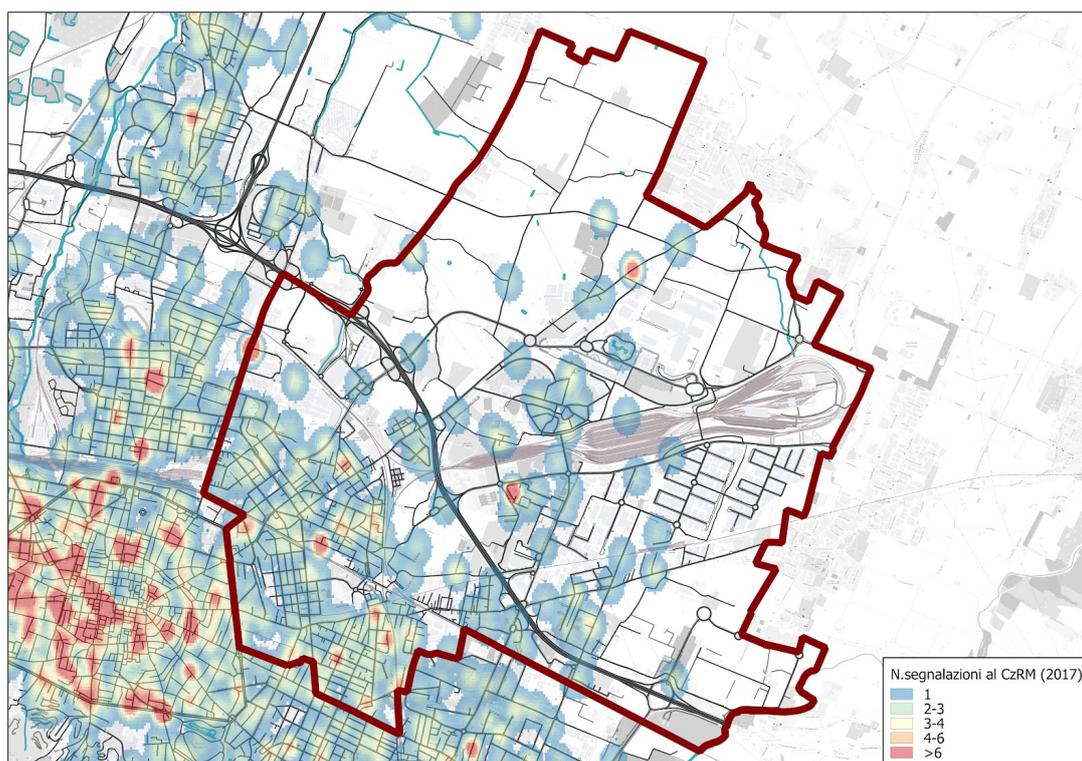
Da questa si evince, in primis, che più di un quinto delle segnalazioni totali al CzRM riguardano la viabilità e traffico. Inoltre il tema segnalato prevalentemente a scala di quartiere, all'interno del suddetto ambito "viabilità e traffico", è quello della "sosta e parcheggi", mentre di minore rilievo risultano le segnalazioni afferenti la "circolazione" (nello specifico i temi della violazione del codice della strada e della modifica dell'assetto circolatorio) e i sistemi preposti alla sicurezza stradale.

Di seguito viene riportata una mappa delle aree statistiche del quartiere San Donato-San Vitale, tematizzate in base alla questione prevalente relativa alla mobilità segnalata mediante il CzRM:



Da questa mappa ciò che emerge è la prevalenza del tema della sosta e parcheggio nelle aree maggiormente urbanizzate e nella zona Roveri, mentre nelle aree più periferiche sono maggiormente segnalate criticità ascrivibili alla sicurezza stradale.

La mappa della densità di segnalazioni al CzRM inerenti la viabilità e traffico, di seguito riportata, evidenzia alcune concentrazioni in particolare lungo gli assi delle vie San Donato e San Vitale, nelle aree adiacenti alla Cirenaica e dell'ospedale Sant'Orsola.



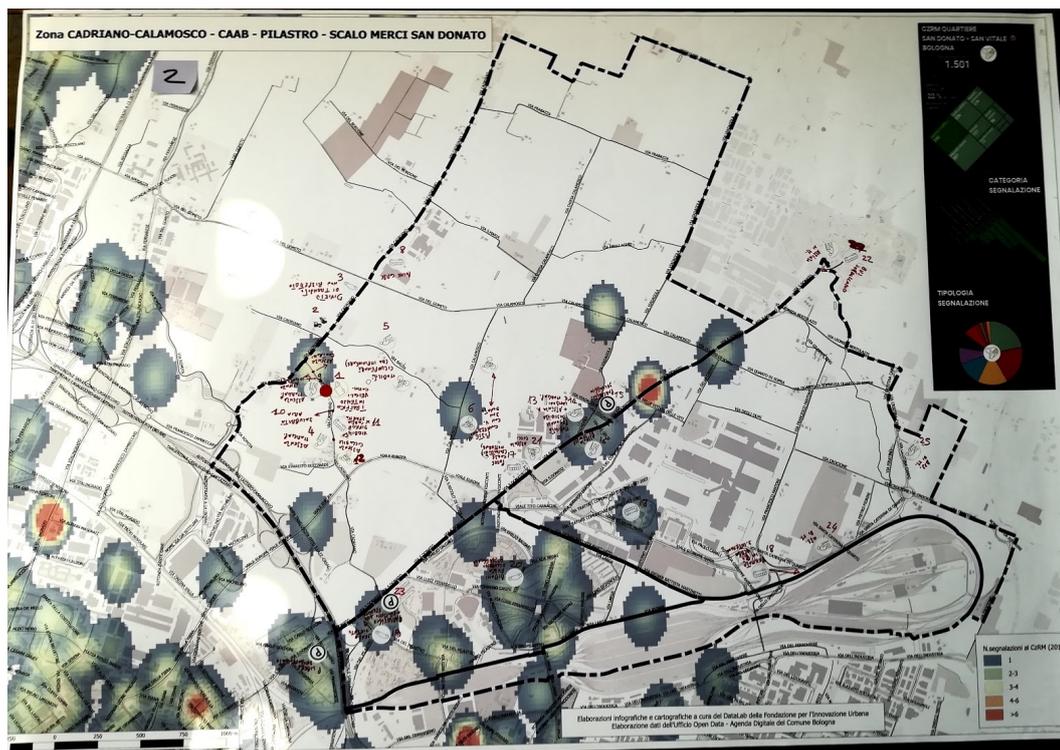
Allegato 2. Elaborati cartografici realizzati grazie al contributo dei cittadini che hanno partecipato al laboratorio PUMS

Queste di seguito riportate sono delle immagini delle mappe elaborate grazie al supporto dei cittadini che hanno evidenziato le criticità relative alla mobilità nel territorio di loro pertinenza (residenti, lavoratori, city users, ecc.).

Tavolo 1 –Fiera-Via del Lavoro-Michelino-Via Mondo-San Donnino



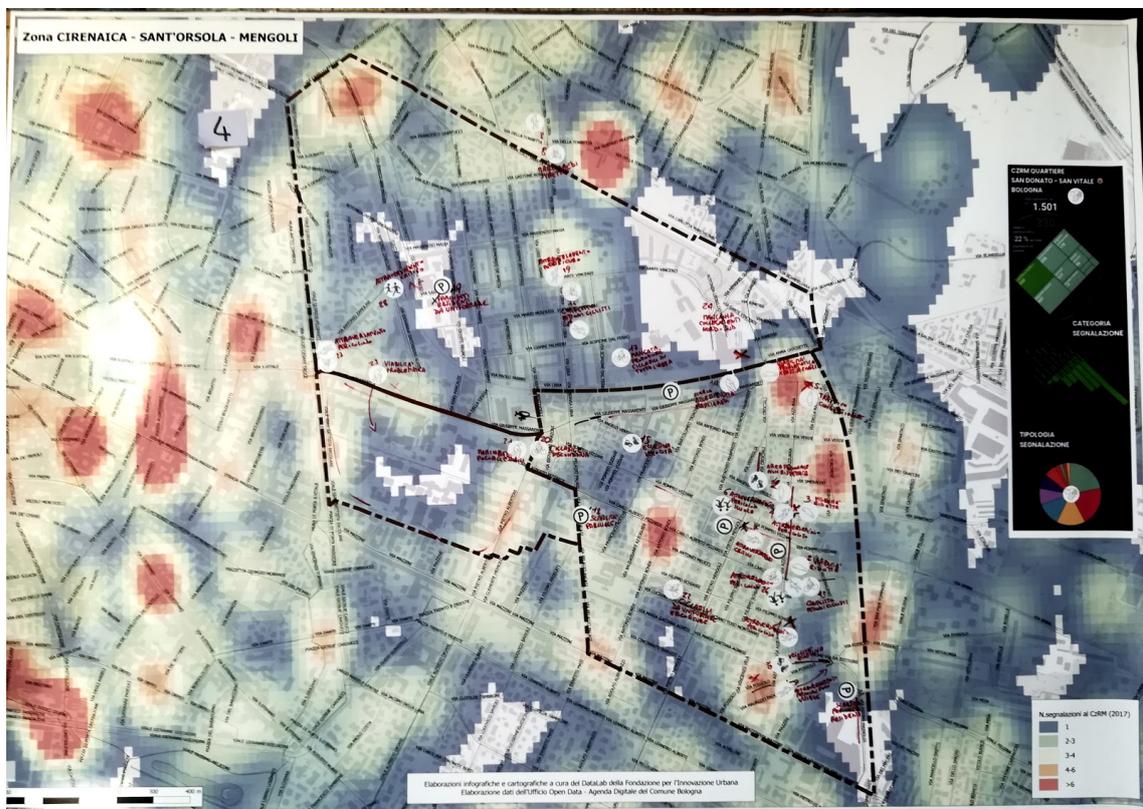
Tavolo 2 - Zona Cadriano - Calamosco - CAAB - Pilastro - Scalo Mercè San Donato



Tavolo 3 - Scandellara - Via Larga - Guelfa - Croce del Biacco - Stradelli Guelfi

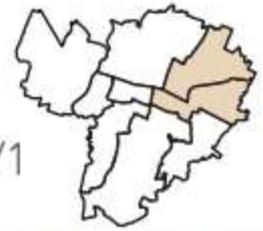


Tavolo 4 - Cirenaica - Sant'Orsola - Mengoli



Allegato 3. Alcuni interventi previsti/in corso nel Quartiere

PUMS _ Piano Urbano della Mobilità Sostenibile _ GLI INTERVENTI



QUARTIERE SAN DONATO - SAN VITALE /1

Via San Donato / Barontini Via Emanuel	riqualificazione stradale	  
Via Lanzarini Via Calamosco	moderazione velocità	 
Via Massarenti Via Pelagio Pelagi Via del Terrapieno	attraversamenti e percorsi pedonali	  
Via Sante Vincenzi Via Libia Via del Parco Via Spartaco Via Serena Via Zacconi Via Fani	rifacimento marciapiedi	  
Via Schiassi Via Mattei Via Larga Via Panzini	mobilità ciclabile	  

Team della Fondazione per l'Innovazione Urbana impegnato nel percorso di informazione e ascolto del PUMS per il quartiere San Doanto-San Vitale:

Giovanni Ginocchini (Direttore della Fondazione per l'Innovazione Urbana)

Giulia Allegrini (Ricercatrice del Ces.Co.Com dell'Università di Bologna e consulente della Fondazione per l'Innovazione Urbana)

Umberto Mezzacapo (Ricercatore del Ces.Co.Com dell'Università di Bologna e consulente della Fondazione per l'Innovazione Urbana)

Simone Bordoni (Data analyst dell'Ufficio Open Data del Comune di Bologna e consulente della Fondazione per l'Innovazione Urbana)

Stefania Paolazzi (Membro dello staff della Fondazione per l'Innovazione Urbana)

Con il supporto di:

Giuseppe Seminario

Roberta Carlucci

Federico Salvarani

Viola Fini

Emanuela Corlianò

**fondazione
innovazione urbana**

www.fondazioneinnovazioneurbana.it
Salaborsa (II piano)
Piazza Nettuno, 3 - 40124 Bologna

fondazione innovazione urbana

REPORT QUARTIERE
SANTO STEFANO

SETTEMBRE.2018





INDICE

1. Il PUMS e il percorso di informazione e ascolto
2. Metodologia di lavoro
3. I temi emersi
 - 3.1 Criticità e temi puntuali
 - Trasporto pubblico
 - Qualità e vivibilità
 - Sicurezza stradale
 - Mobilità pedonale
 - Mobilità ciclabile
 - Sosta e parcheggi
 - Salubrità dell'aria e tutela del clima
 - 3.2 I Temi di Quartiere: temi prioritari, osservazioni e proposte
 - Trasporto pubblico
 - Mobilità pedonale
 - Mobilità ciclabile
 - Convivenza e spazi per la mobilità: regole e abitudini

Allegati

1. La mobilità nel Quartiere Santo Stefano: mappa di densità e categorie delle segnalazioni al CzRM del Comune di Bologna
2. Elaborati cartografici realizzati grazie al contributo dei cittadini che hanno partecipato al laboratorio PUMS
3. Alcuni interventi previsti/in corso nel Quartiere

1. IL PUMS E IL PERCORSO DI INFORMAZIONE E ASCOLTO

Il PUMS - **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** della Città metropolitana di Bologna - è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale medio lungo, ma con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, che sviluppa una visione di sistema della mobilità e si correla e coordina con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale. I principi ispiratori del PUMS sono quindi l'integrazione, la partecipazione, la valutazione ed il monitoraggio. Il PUMS della Città metropolitana di Bologna ha come ambito territoriale di riferimento l'intero territorio metropolitano e si occupa delle relazioni tra i Comuni, trasversali e radiali.

Il PUMS si articola in 5 obiettivi strategici - *accessibilità, tutela del clima, salute e salubrità dell'aria, sicurezza stradale, vivibilità e qualità* - e 5 temi - *pedonalità, ciclabilità, trasporto pubblico, trasporto privati, trasporti merci*.

Nell'ambito del PUMS della Città Metropolitana di Bologna la Fondazione per l'Innovazione Urbana ha avviato un **percorso di informazione e ascolto della cittadinanza in ogni quartiere**, al fine di costruire scenari di progetto (temi e bisogni prioritari a livello di quartiere), contribuendo alla stesura del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano), nel quadro dei suddetti obiettivi strategici del PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile).

Nello specifico il processo di informazione e ascolto **a scala di quartiere**, si pone i seguenti obiettivi:

- **Informare** rispetto ai temi oggetto del percorso, alle scelte strategiche di scala metropolitana, evidenziandone gli elementi specifici a scala di quartiere e facilitandone una lettura e comprensione.
- **Sistematizzare** quello che è emerso tramite segnalazioni e in diversi percorsi e laboratori (es. Bilancio Partecipativo)
- Raccogliere **bisogni** a scala di quartiere
- Raccogliere **segnalazioni** e **temi puntuali** a scala locale
- **Raccordare** quello che emerge a livello di **quartiere** con quello **cittadino**
- Far **emergere diversi punti di vista e posizioni divergenti**

2. METODOLOGIA DI LAVORO

Il percorso di informazione e ascolto si è articolato principalmente attraverso tre attività.

a) **Informazione** sia tramite info-point in ogni quartiere, sia attraverso materiali informativi cartacei che sito web dedicato;

b) Attività di **ascolto** tramite un **consiglio aperto di Quartiere** e attraverso **due laboratori** in ogni quartiere.

I due laboratori del PUMS si sono tenuti il 12 giugno e il 16 luglio 2018 al Baraccano, nella sede del Quartiere.

I partecipanti totali ad entrambi i laboratori sono stati 35.

Il **primo laboratorio** del PUMS aveva come obiettivo principale quello di definire un **quadro di bisogni e temi** rilevanti in merito alla mobilità **a scala di quartiere**, con relativa mappa delle criticità, da poter poi nel secondo incontro confrontare con elementi di strategici a scala urbana.

Nello specifico il laboratorio è stato strutturato in 3 fasi:

1. Una fase iniziale durante la quale sono stati illustrati gli aspetti essenziali del PUMS e le modalità di lavoro ai tavoli
2. Una sessione di lavoro in gruppi, per lavorare in modo approfondito su **aree di quartiere**, definite attraverso aggregazioni di aree statistiche e in base a criteri di tipo geografico ed amministrativo. Ogni gruppo ha quindi lavorato su una mappa di densità delle segnalazioni al CzRM (cfr. Allegato 1), indicando le criticità in merito alla mobilità, sottolineando le eventuali cause e gli utenti maggiormente impattati dalla suddetta criticità, attraverso l'utilizzo di icone rappresentative di temi e tipologia di mobilità e post-it. Le aree del quartiere su cui si è lavorato sono state: **Zona Irnerio, Zona Galvani, Giardini Margherita-Collina, Dagnini-Mezzofanti-Murri-Toscana**
3. Una sessione di lavoro in plenaria, durante la quale i bisogni emersi nei diversi tavoli sono stati confrontati e tradotti in una mappa di temi di Quartiere, e fornendo, tramite apposizione di bollini rossi, una indicazione di priorità

Il secondo Laboratorio era finalizzato invece ad un **confronto su elementi strategici relativi alla mobilità a scala urbana, a partire dai temi di Quartiere** raccolti nel primo incontro e tramite delle **domande di stimolo alla riflessione, su quattro ambiti tematici: trasporto pubblico; mobilità pedonale; mobilità ciclabile; convivenza e spazi per la mobilità: regole e abitudini.**

In particolare, il secondo Laboratorio, ha visto una sessione plenaria in cui sono stati presentate delle sintesi dei temi emersi nel primo laboratorio come introduzione alle domande, commentate e spiegate per chiarire i diversi temi, anche tecnici, correlati. E' seguita una sessione di lavoro per la raccolta di osservazioni, domande di chiarimento e idee.

In ognuno dei due Laboratori ogni gruppo e sessione di lavoro è stata facilitata e verbalizzata.

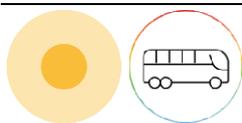
Complessivamente durante il percorso sono stati elaborati alcuni dati quantitativi attraverso un'analisi geostatistica, facendo riferimento alle segnalazioni a scala di città e di quartiere raccolte tramite il CzRM (si veda allegato specifico), ed elementi di riflessione e analisi qualitativa tramite i Laboratori.

Il presente report sistematizza quanto emerso restituendo in particolare le criticità puntuali con la relativa localizzazione, un quadro dei temi prioritari di Quartiere, le osservazioni e le proposte raccolte in particolare tramite alcune domande di stimolo alla discussione.

3. I TEMI EMERSI

3.1 Criticità e temi puntuali

Si riporta di seguito per ogni tema emerso le tipologie più specifiche di bisogni, raccolti durante i Laboratori, con la relativa indicazione dei luoghi a cui il bisogno e la criticità rilevata si riferiscono.



TEMA TRASPORTO PUBBLICO

Tema specifico	Descrizione	Luogo
MANCANZA DI CONNESSIONI	Connessioni dalla periferia verso il centro da curare. Ad esempio i mezzi non collegano la parte sud della città con la parte nord e ti obbligano quindi a prendere l'auto privata anche per andare a fare la spesa	Tutta la città
	Ci sarebbero da fare dei collegamenti da quartiere a quartiere. Poche linee di autobus per collegare le diverse zone	Tutto il quartiere
FREQUENZA E SOVRACCARICO DI ALCUNE LINEE	Autobus spesso molto affollati	Via Murri
	Ci sono aree in cui usufruire dell'autobus num.11 e num.13 è difficoltoso. La frequenza di queste due linee di trasporto pubblico c'è, ma nei momenti salienti della giornata c'è un sovraffollamento, con troppo caldo e mancanza di spazio vitale	Via Murri-Via Toscana
	L'autobus num.13 trasporta un gruppo di ragazzi con disagi provenienti dal Cefal – seguiti dai servizi sociali – e nel momento in cui escono dalle scuole c'è un sovraffollamento della fermata e gli autobus risultano sovraccarichi	Via Murri-Via Toscana
	La linea num.13 nei giorni dei Tday si interrompe, per arrivare in stazione ad esempio ci sono solo le circolari che sono molto rare	Luoghi attraversati dalla linea di autobus del 13
	I num.38 e 39, che peraltro passano ogni 20 minuti, sono vuoti perché ci impiegano troppo tempo a percorrere i tragitti, quindi io non mi sento incentivata a non utilizzare l'auto per andare a fare la spesa	Aree coperte dal servizio di autobus delle linee 38 e 39
VIABILITÀ DIFFICOLTOSA	Difficoltà delle navette a transitare in contemporanea in entrambi i sensi di percorrenza	Lungo via Castiglione e da Porta Castiglione a via Putti fino al poliambulatorio Rizzoli



TEMA QUALITÀ E VIVIBILITÀ

Tema specifico	Descrizione	Luogo
TRAFFICO CONGESTIONATO	La svolta dei mezzi pesanti pericolosi crea rallentamenti del traffico incrociandosi con il parcheggio selvaggio e la presenza di pedoni	Via Augusto Murri, incrocio Via Giuseppe Dagnini, sbocco in Via degli Orti
	Incrocio pericoloso e trafficato	Tutta Via Ernesto Masi, incrocio Via Giuseppe Mezzofanti
	Traffico fortemente congestionato su tutta la strada (soprattutto al mattino e nelle ore di punta) a causa del senso unico con preferenziale di via Murri, da via Toscana gran parte del traffico viene deviato su via Molinelli	Via Molinelli
	Traffico congestionato e paralizzato, lunghe code di auto. Si propone il ripristino del doppio senso di marcia in Via Murri, fino all'incrocio con via Laura Bassi o via Ernesto Masi per distribuire meglio il traffico che va a confluire in questa zona	Giardini Margherita/ Via Molinelli
	Dal venerdì alla domenica (mercato e T-days) la mobilità delle auto è differente rispetto al resto della settimana portando alla congestione di alcune vie: per chi deve entrare in via del Borgo di San Pietro, Via del Pallone è congestionata, quindi, chi abita nella zona adiacente a via delle Moline, è costretto a entrare da via San Vitale e Largo Respighi, con un conseguente aumento del tempo di percorrenza.	Zona via del Borgo di San Pietro/Via Irnerio
	Eccessivo traffico veicolare su tutta via Irnerio. Venerdì, sabato e domenica il traffico è intensissimo, con un forte flusso automobilistico.	Via Irnerio/Porta San Donato
	Eccessiva concentrazione di automobili, moto, bus, che trasformano le due strade in un collo di bottiglia. Proposta di ridurre l'accesso. La limitazione del traffico di trasporto privato, pubblico e logistico (anche moto), serve a decongestionare queste aree. Necessità di interventi di mitigazione del traffico.	Via Irnerio/Via San Vitale
	Spesso, soprattutto negli orari di punta - al mattino e al rientro dal lavoro- le vie sono utilizzate dagli automobilisti che vogliono evitare il passaggio dalla trafficata Via Murri	Zona Santa Barbara e vie che salgono verso i colli
	Traffico intenso di mezzi pubblici spesso affollati	Via Murri

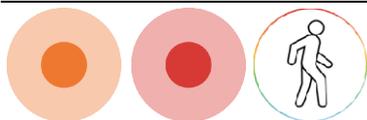
	Forte presenza di traffico che arriva su Santa Barbara, perché arrivando da Rastignano le auto per evitare il traffico di Mezzofanti fanno il giro dai Colli e intasano Santa Barbara e Castiglione, mediamente se prima si arrivava a Castiglione con una velocità normale ora la percorrenza è di circa mezz'ora	Zona Santa Barbara
	Per andare al Rizzoli si registra molto spesso un grande traffico	Vie di accesso alla zona dell'Ospedale Rizzoli
	Molto traffico auto dove comincia la zona Sirio, dovuto anche al fatto che molti fanno il contromano per bypassare la zona Sirio	Viale Panzacchi/ via Rubbiani/Viale XII Giugno
PROBLEMI DI VIABILITÀ	I semafori non sono sincronizzati, non c'è onda verde per cui i tempi di attesa sono molto lunghi	Via Ernesto Masi, incrocio Via Mazzini
	Le manovre di inserimento delle auto in via de' Coltelli da via Santo Stefano sono difficoltose	Via Santo Stefano/ via De' Coltelli
	Mancata regolamentazione del traffico automobilistico, è una strada che risulta essere troppo stretta ma viene percorsa in doppio senso	Via Berengario da Carpi
	Percorsi troppo lunghi per la macchine a causa del cambio di senso di marcia di via Mentana	Via Marsala/Via Mentana/ Via Oberdan
	Per rispondere alle richieste di percorribilità per i residenti della zona bisognerebbe ripristinare il senso unico	Via Mentana
	Le ridotte dimensioni delle strade che portano sui Colli bolognesi e i vari vincoli a cui sono sottoposte (storici, paesaggistici, idrogeologici, ecc.) rendono la viabilità particolarmente difficoltosa	Arterie stradali che conducono sui Colli
REGOLAMENTAZIONE ACCESSI	Sabato e domenica (T-days) l'accesso a Via Marsala da Via Volturno non è concesso, creando difficoltà ai residenti e un allungamento dei percorsi. Richiesto l'attraversamento.	Via Volturno/ Via Indipendenza/Via Marsala
	Per chi risiede nella zona del centro è impossibile l'attraversamento di via Bertoloni e via delle Belle Arti. Una volta era accessibile, ora si è costretti ad attraversare via San Vitale e Largo Respighi, con un aumento del traffico su queste strade e conseguente degrado	Via Bertoloni/ Via delle Belle Arti
	Riaprire al traffico questo tratto per agevolare la viabilità	Piazza Verdi/ Porta San Donato
	Tema del centro storico che ha problemi grossissimi di accessi veicolari: catene tagliate, piloncini che regolano l'accesso vandalizzati	Centro storico
	Anche su Piazza Santo Stefano bisogna monitorare il sistema di controllo degli accessi	Piazza Santo Stefano

	Divieto d'accesso e di sosta moto non rispettato.	Via Caprarie/ Piazza delle Mercanzie
	Ci sono situazioni in cui non dovrebbero circolare le auto e non vengono rispettate le segnaletiche, bisognerebbe fare una verifica degli strumenti di controllo perché alcune telecamere sono svitabili, ad esempio in alcune strade che portano a Via Irnerio, alcune auto per evitare le telecamere entrano in retromarcia, bisogna aumentare il controllo all'accesso	Via Irnerio
MOBILITÀ TURISTICA	Bisognerebbe abolire i "red bus" con le persone che urlano sopra. Esiste anche un tour apposito con musica a tutto volume, alle 23.30.	Percorsi dei "sightseeing tour"
	Le operazioni di carico-scarico lungo l'asse stradale causano spesso ingorghi, soprattutto laddove questo si interseca con alcune trasversali (via Dagnini, zona Chiesa Nuova)	Asse via Murri-Toscana
LOGISTICA	Sull'e-commerce bisognerebbe creare un interessante momento di informazione rispetto ai grossi accordi che ci sono in ballo: problema di Amazon, va fatta una pianificazione dei punti di accesso dei mezzi pesanti di carico/scarico che non può essere dall'altra parte della città, ma ci vorrebbe uno studio di dislocazione o un ufficio postale (Pam, Coop, ecc), organizzato, un lavoro di base che pone già un'infrastruttura di punti per il ritiro dei prodotti di Amazon	Centro storico



TEMA SICUREZZA STRADALE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
LIMITI VELOCITÀ E SICUREZZA STRADALE ZONE 30	Elevata velocità delle auto, mancanza di dissuasori e sistemi di controllo della velocità	Via Molinelli
	C'è un grosso problema di velocità delle auto e delle moto	Via Rialto
	A volte le auto vanno contromano in via Orfeo dal Baraccano, con conseguente rischio per la sicurezza stradale	Via Orfeo
	Non viene rispettato il limite di 30 km/h. Viene proposta come soluzione l'aumento della segnaletica orizzontale	Area Innerio
	Mancanza di dissuasori di velocità e/o specchietto e illuminazione serale, e, inoltre, pericolosa per i pedoni a causa dell'eccesso di velocità in una strada in salita e di scarsa capienza	Zona Santa Barbara
	Il concetto di zona 30 può essere esteso a tutte le zone (non solo al centro), tutti gli isolati in cui c'è traffico di residenti tendenzialmente si possono tradurre in zone 30, non vengono rispettate quelle poche che ci sono. Nella zona Murri potenzialmente le aree 30 vengono rispettate perché c'è un traffico residenziale. La norma dovrebbe essere estesa. Sarebbe bello pensare di creare anche nei quartieri una zona simile, come nella zona Chiesa Nuova	Tutto il quartiere



TEMA MOBILITÀ PEDONALE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
PEDONALITÀ DIFFICOLTOSA	In alcune aree il marciapiede è stato tolto per garantire il doppio senso di percorrenza. Inoltre, qualunque intervento è interdetto a causa della presenza delle mura antiche in alcuni tratti	da Porta Castiglione a via Putti fino al poliambulatorio Rizzoli
	Negli ultimi 5 anni l'area ha assistito ad un inaspettato boom turistico di gente che visita il Belvedere di San Michele nel bosco di fianco al Poliambulatorio Rizzoli. La via utilizzata da chi viene dal centro storico è generalmente via Putti. In quest'area è alta la frequenza di pedoni nonostante la zona sia priva di marciapiedi, anche per la presenza di numerosi BnB.	Via Putti
SICUREZZA PEDONALE- ATTRAVERSAMENTI E MARCIAPIEDI	Attraversamento pericoloso per la massiccia presenza di mezzi pesanti e mancanza di attraversamenti pedonali	Via Dagnini, incrocio Via degli Orti
	Attraversamento pedonale pericoloso dato dalla mancanza di marciapiedi	Via Laura Bassi Veratti, incrocio con Via Giuseppe Mezzofanti
	Mancanza di marciapiedi, rischio per anziani	Via Toscana
	Mancanza di marciapiedi	Via Castiglia
	Rischio per i pedoni, si segnala inoltre la presenza di semafori non sincronizzati che rendono difficile la viabilità	Via Murri
	Difficoltà di attraversamento, (in particolare all'altezza del civico n.17), dove c'è un forte rischio per gli anziani e i bambini a causa delle auto ad alta velocità	Via Molinelli
	Pericolosità dell'attraversamento pedonale	Via Irnerio/ Via Mascarella
	Pericolosità dell'attraversamento pedonale da Porta Mascarella	Porta Mascarella/ Via Mascarella
	Attraversamenti pedonali pericolosi	Via Farini (nei pressi di P.zza S. Stefano)
	Pericolosità della prima rampa che sale verso il Parco della Montagnola, quella più vicina a via Indipendenza, perché c'è molto transito uscendo dal parco.	Via Irnerio/ Parco della Montagnola
La strada è stretta e rettilinea e gli automobilisti si sentono autorizzati ad aumentare la velocità	Via dei Sabbioni	

	nonostante gli attraversamenti pedonali. L'area è pericolosa per i pedoni	
	La mancanza di segnaletica stradale, il traffico di mezzi pubblici affollati e l'elevata velocità delle auto rappresentano un particolare rischio per i bambini poiché è presente un plesso scolastico affollato	Via Castiglia, incrocio con Via Murri
	Mancanza di strisce pedonali in tutta la zona che convoglia in Via Murri verso il plesso scolastico e nella zona Chiesa Nuova	Perimetro zona Via degli Orti, Via Parisio, Via Pier Paolo Molinelli, Via Augusto Murri, Via Dagnini
	Mancanza strisce pedonali e compresenza di pedoni e ciclisti, particolare rischio per i bambini che si recano al plesso scolastico	Via Murri, altezza Mercatino Chiesa Nuova
SICUREZZA PEDONALE- PLESSI SCOLASTICI	Considerati i rischi a cui sono sottoposti i bambini che vanno a scuola occorrerebbe la presenza di polizia municipale per facilitare l'attraversamento dei bambini in orario scolastico	Tutte le scuole della zona
	L'area include tre scuole; negli orari di uscita dei bambini la zona è particolarmente affollata da mamme e bambini e gli attraversamenti sono poco sicuri. È già in corso una petizione da parte di un gruppo di mamme dell'Asilo Villa Teresa	Aree scolastiche nei pressi di Asilo Villa Teresa, Molino Tamburi, scuola elementare Fortuzzi
	La massiccia presenza di tir che arrivano da Rastignano rende particolarmente rischiosa la mobilità pedonale dei bambini e ragazzi che frequentano i diversi plessi scolastici della zona, in particolare nella zona Dagnini	Asse Murri - Toscana
	Plessi scolastici nella zona Castiglione – Santa Barbara. Il traffico congestionata la strada e di conseguenza condiziona l'accessibilità ai plessi scolastici	Zona Santa Barbara - Castiglione
	Criticità fra una promiscuità pedonale e una mobilità pesante, esasperata dalla mancanza di segnaletica nei dintorni della scuola	Zona Murri - Toscana e laterali
PEDONALIZZAZIONI	Piazza Aldrovandi sta funzionando bene in seguito alla pedonalizzazione, la gente ha capito che non deve circolare nella corsia centrale, ma resta il problema della movida notturna che si sta estendendo fin qui da via Petroni e Piazza Verdi	Piazza Aldrovandi

	Stradina laterale ai viali dalla porta è stata chiusa al traffico e ora i residenti si lamentano per problema di spaccio e chiedono riapertura	Porta San Vitale
	Ripristino della pedonalità in via delle Moline con installazione di telecamere per monitorare gli accessi	Via delle Moline
	Migliorare l'accesso a piazza Santo Stefano e dintorni per quelli che ci lavorano (l'accesso è consentito solo ai residenti e per il carico-scarico merci)	Piazza Santo Stefano
	Garantire la pedonalità delle tre aree	Via Giuseppe Giulio Croce/Piazza Aldrovandi/Via Zamboni
CONVIVENZA MOBILITÀ PEDONALE E AUTO	La soluzione non è allargare il marciapiede, ma creare uno "shared space", cioè puntare ad un rallentamento di auto (limite a 20 Km/h) così possono coesistere diverse mobilità, perché non c'è sempre spazio per creare la separazione	Quartiere



TEMA MOBILITÀ CICLABILE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
SICUREZZA CICLABILE	Chi transita in auto, per evitare di passare dalla Porta, imbocca direttamente il viale praticando un'inversione a U, pericolosa per chi percorre la tangenziale della bici	Porta San Vitale/ Tangenziale Bici
	Sicurezza ciclisti, convivenza biciclette e autobus: le bici vanno nelle corsie preferenziali con gli autobus. Inoltre il terreno è sconnesso, quasi impraticabile	Via Santo Stefano (da via Fondazza a via Guerrazzi)
	Alcuni tratti presentano un fondo di bassa qualità	Tangenziale delle bici
	L'immissione di auto nelle zone San Mamolo e San Vitale, in particolar modo le inversioni delle auto che cambiano corsie di percorrenza, rendono pericolosa la viabilità, comportando dei rischi anche per i ciclisti che percorrono la tangenziale delle bici	Zone di accesso al centro storico (San Vitale e San Mamolo)
	Ciclabilità e, in generale, traffico generato dai genitori che portano i figli a scuola, il tema di fondo è la sicurezza stradale e il traffico troppo veloce, sui viali e su via Murri c'è presenza di auto che si spostano a una velocità di 80 km/h, bisogna creare dei sistemi per rallentare e rendere il traffico compatibile con la mobilità ciclabile e pedonale	Via Murri
	Pista ciclabile non adeguata	Viale Alfredo Oriani
CONNESSIONI E PISTE CICLABILI ASSENTI	Mancanza di una pista ciclabile accompagnata da un'adeguata illuminazione viaria	Asse Via Augusto Murri fino a Via Toscana
	Mancanza pista ciclabile	Via Parisio
	Assenza totale di una pista ciclabile, da Porta S.Stefano in poi forte rischio per la sicurezza dei ciclisti	Via S.Barbara/Via Molinelli
	Assenza pista ciclabile e conseguente assenza di collegamento tra il centro di Bologna e Rastignano/Pianoro fino ai colli bolognesi	Giardini Margherita/S.Barbara/ Via Molinelli
	Rifacimento dei basoli per facilitare il transito delle bici	Centro storico
	Scarsa viabilità ciclabile. Si rileva la mancanza di una pista ciclabile	Via Irnerio/Porta San Donato
	Occorrerebbe una maggiore ciclabilità, ad esempio permettendo i controsenso rispetto alla viabilità automobilistica	Via Guerrazzi

	<p>Uso della ciclabilità nel quartiere sull'asse via Murri – via Toscana, c'è un uso molto forte di questa linea, al di là delle linee presenti, bisogna fare uno sforzo di fare una ciclabile che porti verso il centro</p>	<p>Asse via Murri-Toscana</p>
COESISTENZA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE	<p>Presenza simultanea di bici e pedoni, insieme ad una mancanza di regolamentazione stradale</p>	<p>Via Laura Bassi Veratti</p>
	<p>Mancanza strisce pedonali e compresenza di pedoni e ciclisti, particolare rischio per i bambini che si recano al plesso scolastico</p>	<p>Via Murri, altezza Mercatino Chiesa Nuova</p>
	<p>Attraversamento pericoloso data la compresenza di pedoni (particolarmente a rischio gli anziani) e ciclisti e a causa dell'elevata velocità delle auto, problema riscontrato in tutta la zona</p>	<p>Largo Card. Giacomo Lercaro, incrocio Via Dagnini</p>
	<p>Mancanza marciapiedi, compresenza di bici/pedoni che rendono rischioso l'attraversamento</p>	<p>Via Parisio</p>
	<p>In Via Irnerio, verso la stazione, la strada si restringe e le auto tendono a tallonare le bici creando senso di insicurezza per i ciclisti</p>	<p>Via Irnerio</p>
SERVIZI PER LA MOBILITÀ CICLABILE	<p>Bisognerebbe incrementare le aree di sosta delle bici e l'installazione di rastrelliere nelle aree in precedenza occupate dai cassonetti, ora trasformate in parcheggi per auto</p>	<p>Via Fondazza/Strada Maggiore/Vicolo Malgrada</p>
	<p>La manutenzione è assente in molte ciclabili, c'è da fare una buona manutenzione ad esempio a quei pezzi di tangenziale che sono continuamente disastri, la segnaletica orizzontale non c'è</p>	<p>Tutto il quartiere</p>

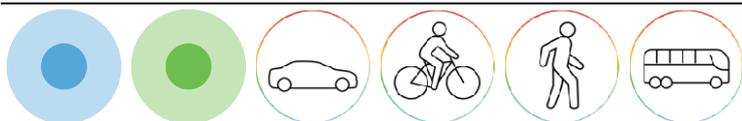


TEMA SOSTA E PARCHEGGI

Tema specifico	Descrizione	Luogo
SOSTA E PARCHEGGIO IRREGOLARE	Presenza di parcheggio in doppia fila	Via Augusto Murri
	Parcheggio selvaggio dato dalla mancata regolamentazione sosta automobilistica	Via degli Orti, zona Via Niccolò Paganini
	Parcheggio selvaggio	Via Parisio, fino all'incrocio con Via Tranquillo Cremona
	Non viene rispettato il divieto di sosta. In particolare in Piazza Santo Stefano e in Piazzetta Biagi, aree pedonali, è evidenziata la presenza di macchine	Piazzetta Marco Biagi/Piazzetta Alò/Piazza San Michele/Piazza Santo Stefano/Piazza Francia/Piazza San Domenico
	Criticità legata alla sosta e parcheggio di bici e moto, non solo auto, perché è zona di cospicuo passeggio, anche a causa dei mezzi carico e scarico che riforniscono i ristoranti	Via Santo Stefano/ Corte Isolani
	Problema di soste auto dovuti alle attività commerciali nella via, come gelateria, pasticceria e mercatino	Via San Mamolo
	Assenza di area parcheggio adeguata (fine via Putti, zona Policlinico Rizzoli). Le auto di appartenenza del personale del poliambulatorio e quelle della clientela, unite ai numerosi camper presenti, sono troppo numerose rispetto alla quantità di posti presenti e finiscono con l'essere posteggiate in tripla fila	Via Alessandro Codivilla
	L'area di sosta interna al parco è normalmente chiusa da una catena, ma è continuamente abusata con taglio di catena in particolare nei weekend del periodo che va da Aprile ad Ottobre; il parcheggio abusivo si estende fino alla palazzina liberty. Il problema è già stato avanzato in sede di Consiglio di Quartiere, ma ha riscosso poca attenzione, in quanto riguarda solo pochi mesi durante l'anno	Giardini Margherita
Problema delle aree che non sono pubbliche ma sono private, tutto il parcheggio del Rizzoli (dove l'autobus non arriva), bisogna trovare dei sistemi di persuasione dei soggetti privati che dovrebbero essere responsabili di queste aree (quelli del quartiere non posso agire), c'è una commistione di sosta e parcheggi,	Zone adiacenti all'Ospedale Rizzoli	

	rientra nella mobilità pubblica	
	Presenza di camion in doppia fila in Via Putti	Via Putti
	Parcheggi durante la pulizia strade. Bisogna individuare modalità alternative di pulizia strade per evitare lo spostamento e/o la rimozione delle auto parcheggiate	Aree di sosta in tutta la zona
	Problema parcheggi insufficienti in zona tribunale e rotonda nelle vicinanze	viale Panzacchi/via Rubbiani/Viale XII Giugno
	Spazi non sufficienti causa parcheggio motorini e carico scarico merci	P.zza Minghetti
	Creare parcheggi carico/scarico, rimodulare i parcheggi residenti ed eliminare fioriere	Piazza San Martino
	Problema di parcheggi notturni, chi risiede non trova parcheggio	Centro storico
PARCHEGGI SATURI E MANCANZA DI PARCHEGGI	Il problema della sosta e del parcheggio riguarda maggiormente la parte esterna al centro storico: mentre in Castiglione è difficile parcheggiare, tutta la parte di Via Murri e Via Mazzini è diventata un enorme parcheggio. Molti parcheggiano nelle zone a ridosso del centro storico, saturando i parcheggi	Zone adiacenti al centro storico
	Parcheggi a ridosso del centro storico non ce ne sono o comunque sono pochissimi. Ad esempio per le macchine provenienti da Rastignano si potrebbe pensare di utilizzare due spazi, ovvero la caserma Mazzoni, che potrebbe essere utilizzata come parcheggio, e un parcheggio privato del Tognolo in Via Mascagni, da quel punto l'accesso all'autobus num. 13 è semplice. Rendere questi due posti utilizzabili come aree parcheggio, unito al fatto che tutte le stradine senza parcheggi segnati diventeranno parcheggi solo per i residenti e non per chi viene dall'esterno del quartiere	Tutto il quartiere
SOSTA E PARCHEGGI IRREGOLARI NEI PRESSI DEI PLESSI SCOLASTICI	Congestione delle auto dei genitori che portano i bambini al plesso scolastico	Via Murri, altezza Via Castiglia
	Mancata regolamentazione della sosta automobilistica, mancanza di strisce pedonali in tutta la zona che convoglia in Via Murri verso il plesso scolastico e nella zona Chiesa Nuova	Perimetro zona Via degli Orti, Via Parisio, Via Pier Paolo Molinelli, Via Augusto Murri, Via Dagnini
	Criticità per i parcheggi auto in orari entrata/uscita scuole	Via D'Azeglio
	Impedire alle auto di parcheggiare davanti alle scuole provoca una viabilità anarchica	Tutta l'area
	Grosse criticità in orari di spostamento scuola-lavoro (ci sono 2 scuole): imbuti, colonne di auto	Via San Mamolo

al semaforo e parcheggi in doppia fila



TEMA SALUBRITÀ DELL'ARIA E TUTELA DEL CLIMA

Tema specifico	Descrizione	Luogo
INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO	Bisogna creare dei sistemi per rallentare e rendere compatibile con il tessuto urbano gli spostamenti in automobile, soprattutto negli spostamenti all'interno del quartiere. L'alta velocità delle auto comporta inquinamento acustico mentre il traffico congestionato crea inquinamento atmosferico	Via Murri-Via Toscana
	Bisognerebbe eliminare la seconda auto per tutti, c'è troppo smog. Tutti nel centro storico dovrebbero muoversi solo in bici, a piedi o con mezzi pubblici. Bisognerebbe promuovere le Cargo bike, con affitti a lungo termine e agevolazioni fiscali	Centro storico

3.2 I TEMI DI QUARTIERE: TEMI PRIORITARI, OSSERVAZIONI E PROPOSTE

TRASPORTO PUBBLICO

Per quanto riguarda il trasporto pubblico si rimarca la necessità di realizzare **connessioni tra: nord e sud della città, quartiere e quartiere e all'interno dello stesso quartiere**, in modo tale da non costringere le persone a fare uso del mezzo privato.

Viene, inoltre, fatto osservare che spesso gli **autobus** (si fa riferimento alle linee 11, 13, 38 e 39) che attraversano alcune arterie strategiche per la mobilità urbana (ad es. l'asse via Murri-via Toscana), sono spesso **sovraccarichi, poco confortevoli** e, durante i Tdays, sono deviati dal loro percorso abituale rendendo più **difficoltose alcuni connessioni importanti** come ad esempio la stazione dei treni. In alcune aree, poi, in particolare quelle collinari, la **circolazione dei mezzi pubblici è resa difficoltosa dalle ridotte dimensioni delle strade**.

Sulla mobilità legata al trasporto pubblico sono state raccolte le seguenti **osservazioni e proposte**, attraverso due domande relative rispettivamente al sistema del trasporto pubblico e agli aspetti che ne favoriscono il suo utilizzo:

1. Con la realizzazione del tram si prospetta la possibilità di potenziare la rete portante. La rete secondaria dovrà garantire prioritariamente l'adduzione a tale rete incrementando il ricorso all'interscambio. Quali valutazioni è importante fare rispetto ad un cambiamento di questo tipo?
2. Su quali leve agire per maggiormente l'utilizzo del Trasporto pubblico? Ad esempio: tariffe; modalità di pagamento; comfort; frequenza; fascia oraria;?

1. Osservazioni e proposte sul Sistema del Trasporto

- Migliorare la **puntualità del servizio**, in particolare delle linee 13, 38 e 39
- **Preferenzializzazione delle corsie per agevolare il transito dei mezzi pubblici** e che siano adibite solo a questo e non ad altri mezzi di trasporto
- **Agevolare la mobilità infra-quartiere e quartiere-quartiere**
- **Il sistema del tram può essere davvero efficace** in quanto abbiamo un sistema di trasporto che usa gli **assi radiali**, che oggi però presenta due elementi caratteristici: da un lato ci sono 3 o 4 linee di autobus che entrano in centro che fanno lo stesso identico percorso, per cui se ne potrebbe mettere sola una e renderla più frequente; dall'altro, **l'area dei viali con le due circolari 32 e 33** possono essere migliorate e diventare l'elemento di congiunzione.

2. Osservazioni e proposte per favorire maggiormente l'utilizzo del Trasporto pubblico

- La tariffazione non incentiva l'uso del mezzo pubblico per brevi fermate, bisognerebbe, invece, **far pagare a fermate oppure a Km**
- **Biglietto a mezz'ora che costi meno**
- **Frequenza maggiore nelle ore notturne e durante i Tdays** (da garantire e intensificare le corse delle circolari nei week-end)
- **Maggiori informazioni sui percorsi delle linee all'interno degli autobus**, come ad esempio mappe e disegni
- **Integrazione tariffaria**, ad esempio con abbonamenti o delle tessere di caricamento che fanno in automatico il conteggio delle corse (timbrando all'entrata e all'uscita del mezzo)
- **Integrazione tra mezzi diversi** (treno+tram+autobus)

MOBILITÀ PEDONALE

Uno dei temi principali per la mobilità pedonale concerne la **sicurezza**, in corrispondenza degli **attraversamenti o per la mancanza di marciapiedi**, ma anche per gli **eccessi di velocità**, la presenza di **mezzi pesanti**, il **mancato rispetto delle zone 30**, la mancanza di **dissuasori e di controllo della velocità**, ma anche di **segnaletica orizzontale**. Il tema emerge in modo più significativo in alcune zone in particolare, come Irnerio-Montagnola-Mascarella e l'asse via Murri-via Toscana con le rispettive laterali, rischio enfatizzato dal fatto che spesso si tratta di un'utenza di adolescenti e bambini o anziani.

Il tema della sicurezza riguarda inoltre in modo specifico le aree limitrofe ai **plessi scolastici**, in particolar modo quelle lungo l'asse via Murri-via Toscana e zone adiacenti, dove risulta difficile coniugare i cospicui flussi di auto e mezzi pubblici in corrispondenza degli orari di entrata/uscita da scuola, l'assenza delle infrastrutture dedicate agli attraversamenti e gli altrettanto cospicui flussi di mezzi pesanti che provengono da Rastignano.

Infine, emergono alcune osservazioni in relazione alle **aree pedonali**. Da un lato alcuni sottolineano una difficoltà di compatibilità tra queste e le attività di intrattenimento, ristoranti, ecc., in altri casi viene evidenziata la connessione tra la pedonalizzazione e i problemi di spaccio, mentre in altri casi viene richiesto un ripristino delle aree pedonali per i divieti non rispettati.

Sulla mobilità pedonale sono state invece raccolte le seguenti **osservazioni e proposte**, attraverso due domande relative rispettivamente alla tipologia di interventi da implementare per la sicurezza e per una maggiore accessibilità di alcuni servizi:

1. La sicurezza dell'utenza debole, come garantirla? con le **regole**: riduzione e controllo velocità, zone 30; con gli **interventi**: isole salvagente, marciapiedi continui e agevoli;
2. Come valorizzare e rendere più accessibili e sicuri i percorsi pedonali per raggiungere alcuni principali servizi-scuole, attrattori culturali, sanità?

Si può evidenziare che molti interventi si sono concentrati sul tema della **velocità** e sulla necessità di lavorare a livello **culturale ed educativo**, anche rispetto alla mobilità legate ai percorsi scolastici.

Si riportano sotto i diversi elementi raccolti.

1. Osservazioni e proposte sugli interventi di messa in sicurezza dei pedoni: controllo, regole e infrastrutture

- Necessità di **abolire il doppio verde auto-pedone** in quanto i pedoni, essendo l'utenza più debole, è soggetto ad un maggiore rischio
- **Aumentare le zone 30**, in particolare nelle radiali alle grandi arterie, ed attrezzarle con dissuasori per limitare la velocità
- **Parcheggi automatici sotterranei sul modello di via d'Azeglio**, soluzione di basso impatto e molto utile
- Promuovere **nuove "centralità"** per valorizzare le **periferie**, soprattutto in sede di pianificazione urbanistica, allo scopo di incentivare l'uso dello spazio pubblico soprattutto mediante forme sostenibili di mobilità
- **Preservare le attuali aree pedonali**
- Utilizzare **dissuasori adeguati e sistemi di controllo della velocità sul modello di Sirio**
- **Incrementare l'arredo urbano** per permettere alle persone di sedersi
- **Maggiore vigilanza delle zone pedonali per disincentivare lo spaccio**, accompagnati da presidi socio-sanitari: se si pedonalizza probabilmente bisogna prevedere maggior controllo
- **Recuperare vecchie zone pedonali**
- **Limitare l'accesso dei residenti al proprio settore di residenza**, per limitare il traffico di attraversamento del centro storico

2. Osservazioni e proposte per valorizzare e rendere più accessibili e sicuri i percorsi pedonali per raggiungere alcuni principali servizi: scuole, attrattori culturali, sanità

- **Educazione stradale per i pedoni e per i genitori** che portano i bimbi a scuola
- **Chiudere in determinate fasce orarie gli spazi di accesso alle scuole**
- **Campagne di informazione sul pedibus**
- **Rendere flessibili gli orari di ingresso e uscita dalla scuola**, in modo da scaglionare gli arrivi delle autovetture dei genitori
- **Limitare gli accessi alle ZTL per l'accompagnamento scolastico**, in quanto gran parte dell'utenza scolastica abita nei dintorni dei relativi plessi scolastici

MOBILITA' CICLABILE

Viene fatta osservare, in primis, una **insufficiente sicurezza delle piste ciclabili** causata da una **scarsa manutenzione**, da una parte, e da un'**eccessiva velocità degli autoveicoli**. Si fa notare, inoltre, che in alcuni tratti stradali risulta **complicata e rischiosa la convivenza tra bicicletta e mezzo pubblico**, a causa dell'invasione della pista ciclabile da parte di quest'ultimo.

Una conflittualità che si presenta anche tra **pedoni e ciclisti** in percorsi che prevedono la compresenza delle due tipologie di utenze.

La **mancanza di connessioni ciclabili** è un altro tema messo in rilievo, una carenza che riguarda in particolar modo l'asse via Murri-via Toscana e alcune aree che da Bologna conducono verso i Colli.

Manutenzione delle ciclabili, aree di sosta e rastrelliere sono tra i servizi, giudicati carenti, che dovrebbero essere realizzati per agevolare e stimolare la mobilità ciclabile.

Sulla mobilità ciclabile sono state raccolte le seguenti **osservazioni e proposte** attraverso due domande, relative rispettivamente al modello di mobilità ciclabile e ai servizi che invece possono favorire questo tipo di mobilità:

1. Negli ultimi anni si è sviluppata in diverse città europee la tendenza a realizzare percorsi ciclabili "leggeri" nelle corsie di marcia dei veicoli, come soluzione alternativa alle piste ciclabili bidirezionali in sede riservata. Il Biciplan recepisce questa tendenza. Quali valutazioni suggerisce questo nuovo modello?
2. Oltre al miglioramento delle piste ciclabili quali altri servizi e strumenti favoriscono l'utilizzo della bicicletta? Esempio: il Bike sharing oggi che valutazione possiamo fare?

1. Osservazioni e proposte sui modelli di mobilità ciclabile

- Andrebbe istituzionalizzato il **divieto di sorpasso bici laddove non sia possibile**, ossia nelle carreggiate strette, in quanto diventa rischioso per il transito in bici o cargo-bike
- Nelle strade strette c'è **conflitto tra vetture, mezzi pubblici e bici**
- **Problema di sicurezza per l'assenza di luci sulle biciclette**, andrebbe sanzionato perché va contro il codice della strada
- I percorsi ciclabili "leggeri" sono una buona soluzione, ma possibilmente **inversi rispetto al senso di marcia delle auto**
- Occorrono **regole comprese e condivise da tutti gli utenti dello spazio pubblico**
- Il bike sharing è un successo e inciderà molto, in modo trasversale, sul **mercato delle bici rubate**
- Gli anziani non conoscono le **nuove regole della strada** (es. attraversamenti ciclabili)
- In caso di aumento delle bici di **MoBike bisogna incrementare la rete ciclabile e la manutenzione**, soprattutto laddove ci sono buche, pali in mezzo e alberi con rami che ostruiscono il passaggio e la visuale
- **Il MoBike va incontro ad un'utenza che usa la bici più sporadicamente**

2. Osservazioni e proposte per favorire l'utilizzo delle biciclette

- **Incrementare il numero di rastrelliere**, anche alla luce dell'introduzione delle bici del bike-sharing
- **Segnaletica orizzontale** da implementare o da rafforzare per incentivare l'uso della bici
- **Aumentare l'informazione inerente i nuovi servizi di bike-sharing** e, in particolare, le modalità di utilizzo

CONVIVENZA E SPAZI PER LA MOBILITÀ: REGOLE E ABITUDINI

In merito alla fruizione e condivisione dello spazio pubblico emergono in primis alcune problematiche relative a fenomeni di **sosta e parcheggi irregolari**, per il **mancato rispetto dei divieti di sosta**, in alcuni casi, anche per la **rimozione di strumenti per delimitare aree escluse dalla fruizione per parcheggio** (catene e simili).

In generale, le zone maggiormente interessate sono alcuni poli attrattivi, come le zone adiacenti ad alcune piazze del centro storico, l'area circostante all'ospedale Rizzoli e i Giardini Margherita.

Sosta e parcheggio irregolari interessano anche le **aree circostanti ad alcuni plessi scolastici**, dovuti evidentemente ai flussi di autoveicoli dei genitori che accompagnano i propri figli a scuola, occupando temporaneamente le carreggiate.

Vi è inoltre una problematica relativa alla **logistica**, in particolare alle **operazioni di carico-scarico merci** dei numerosi operatori di e-commerce e relativi corrieri, e per la presenza di diverse **attività commerciali** (soprattutto ristorazione).

Emerge infine una generale problema di **mancanza di parcheggi**, sia in tutta l'area del centro storico (anche dovuta alla pulizia delle strade), che nelle aree a ridosso del centro (Murri e Mazzini).

Questo problema, viene fatto osservare, riguarda in pratica tutto il centro storico, dove notevole è la pressione dei veicoli che, soprattutto nei giorni feriali, intasano questa parte di città.

Uno dei temi che caratterizza questo ambito è il **livello di traffico che interessa il quartiere**, il quale si presenta particolarmente **congestionato in alcune aree specifiche**, come ad esempio presso alcuni poli attrattivi come i **Giardini Margherita** o l'**Ospedale Rizzoli**, oppure le **aree adiacenti alla zona della "T" durante i week-end**. Lo stesso problema si presenta nella **rete viaria di adduzione all'asse via Murri-via Toscana** (sia verso nord-est, zona Dagnini, sia verso sud-ovest, zona Colli), in quanto utilizzata per bypassare quest'ultima poiché molto trafficata ed interessata, nel suo tratto finale verso il centro cittadino, da una corsia preferenziale.

Si mettono in evidenza problemi di viabilità causati da cambiamenti di sensi di marcia e dalla conformazione stessa di alcune strade del centro storico e di alcune strade che vanno in direzione dei Colli bolognesi.

Rispetto al centro storico, è forte l'accento sulla questione degli **accessi**, sia in coincidenza dei Tdays che durante la settimana. Da una parte l'inibizione di alcune aree rende problematico per i residenti raggiungerne altre adiacenti, inducendoli a fare un tragitto più ampio, per cui si richiede la riapertura di alcune vie del nucleo storico di Bologna per agevolare il flusso di autoveicoli dei residenti in queste aree.

Dall'altro, invece, il **mancato rispetto del divieto di accesso in alcune zone**, a volte messo in atto forzando strumenti vari di dissuasione, rende problematica la circolazione e aumentando il rischio per pedoni e ciclisti, oltre che per gli automobilisti stessi.

Altro elemento che incide sulla qualità e vivibilità in quartiere, in particolare nella zona Colli riguarda la presenza dei City Red Bus o l'aumento di fruizione turistica di alcuni percorsi che tuttavia non presentano infrastrutture adeguate (es. marciapiedi).

Sul tema della convivenza e degli spazi per la mobilità, che chiama in causa sia il piano delle regole (dalla regolamentazione degli accessi, ai parcheggi e la sosta) sia gli aspetti che possono incentivare

la riduzione dell'utilizzo delle automobili e il cambiamento delle abitudini legate a questo tipo di mobilità, sono state raccolte le seguenti **osservazioni e proposte** attraverso sia una riflessione più generale circa i diversi interventi in corso o previsti in altre città italiane e europee, sia con una domanda di stimolo alla discussione. In particolare si è fatto riferimento ai seguenti esempi:

Roma: ha annunciato di bloccare la circolazione dei veicoli diesel dal 2024 nel centro della città

Milano: istituirà dal 2019 l'area a bassa emissione di inquinanti che, grazie al controllo da parte delle telecamere, vieta l'ingresso in città ai veicoli più inquinanti (diesel Euro 0, 1, 2 e 3. Diesel Euro 4 da ottobre 2019)

Parigi: ha introdotto il divieto di circolazione per le auto più inquinanti durante i giorni feriali ed ha istituito nuove pedonalizzazioni, per un futuro della città senza automobili.

Bilbao: ha abbassato il limite di velocità a 30 km/h (con eccezione dei principali assi viari) per creare una nuova cultura di convivenza fra traffico automobilistico, bici e pedoni.

Si sono quindi brevemente ricordate le **regole oggi esistenti a Bologna**, ossia che l'attuale regolamentazione degli accessi nella ZTL del Centro Storico non ha alcuna differenziazione oraria e prevede il rilascio dei contrassegni a residenti, veicoli operativi (unici sottoposti a pagamento con tariffe differenziate per grado ecologico), disabili, veicoli ibridi o elettrici, proprietari/affittuari di posto auto privato, oltre ovviamente ai mezzi di TPL di linea e non. All'interno della ZTL sono invece presenti diverse aree controllate con telecamere o fittoni con fasce orarie di accesso per alcune categorie di veicoli, in particolare gli operativi, piuttosto disomogenee fra loro.

E' stata quindi posta in questa cornice la seguente **domanda:** Quale nuova regolamentazione si può immaginare e quali elementi sono da valutare per una nuova regolamentazione dell'uso dell'auto? Quali cambiamenti nelle abitudini quotidiane siamo disposti ad accettare?

Sono emerse in merito alcune osservazioni che **più che puntare ad un disincentivo-** restrizione vera e propria all'uso dell'auto privata- **evidenziano invece l'incentivo ad una mobilità sostenibile e alternativa.** Si riportano sotto i diversi elementi raccolti.

Osservazioni e proposte per favorire un minore uso delle automobili

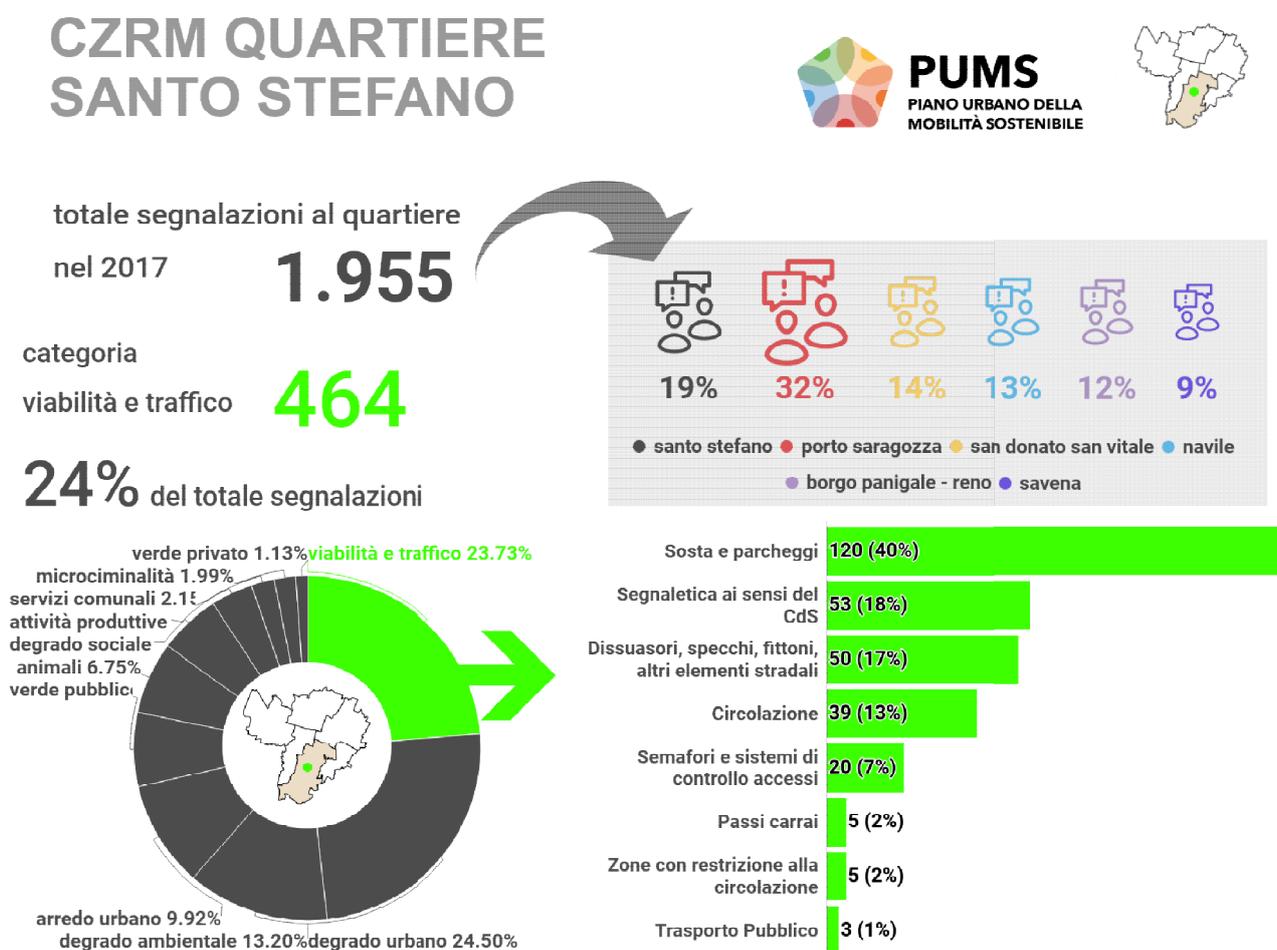
- **Limitazione degli accessi ai mezzi privati** attraverso controlli e monitoraggio mediante strumenti tecnologici, come ad esempio videosorveglianza delle catene di accesso in zone dove queste delimitano aree come giardini pubblici
- **Regolamentare la logistica per quanto riguarda gli accessi dei corrieri nel centro storico** e, nello specifico, le fasi di carico-scarico merci che spesso intasano il traffico anche a causa delle dimensioni rilevanti dei mezzi utilizzati
- **Estendere gli orari di limitazione degli accessi ZTL**
- **Organizzare tempi e modi di accesso in funzione delle diverse funzioni**, ad esempio per la sosta le zone di carico-scarico in certe ore che diventano parcheggi per le auto in altre e aree di sosta per le bici in altri orari ancora
- **Rivedere la zonizzazione delle ZTL** in quanto risalenti ad oltre 20 anni fa
- **Nuove regole per coesistenza negli spazi e nuove regole parcheggi**
- **Implementare servizi per disincentivare l'utilizzo dell'auto**

Allegato 1. La mobilità nel Quartiere Santo Stefano: mappa di densità e categorie delle segnalazioni al CzRM del Comune di Bologna

Il CzRM (Citizen Relationship Management) è uno strumento di contatto diretto tra le istituzioni e gli abitanti che segnalano problemi di manutenzione e disagio all'interno del territorio cittadino, utilizzato anche dai Quartieri che lo gestiscono con uffici predisposti.

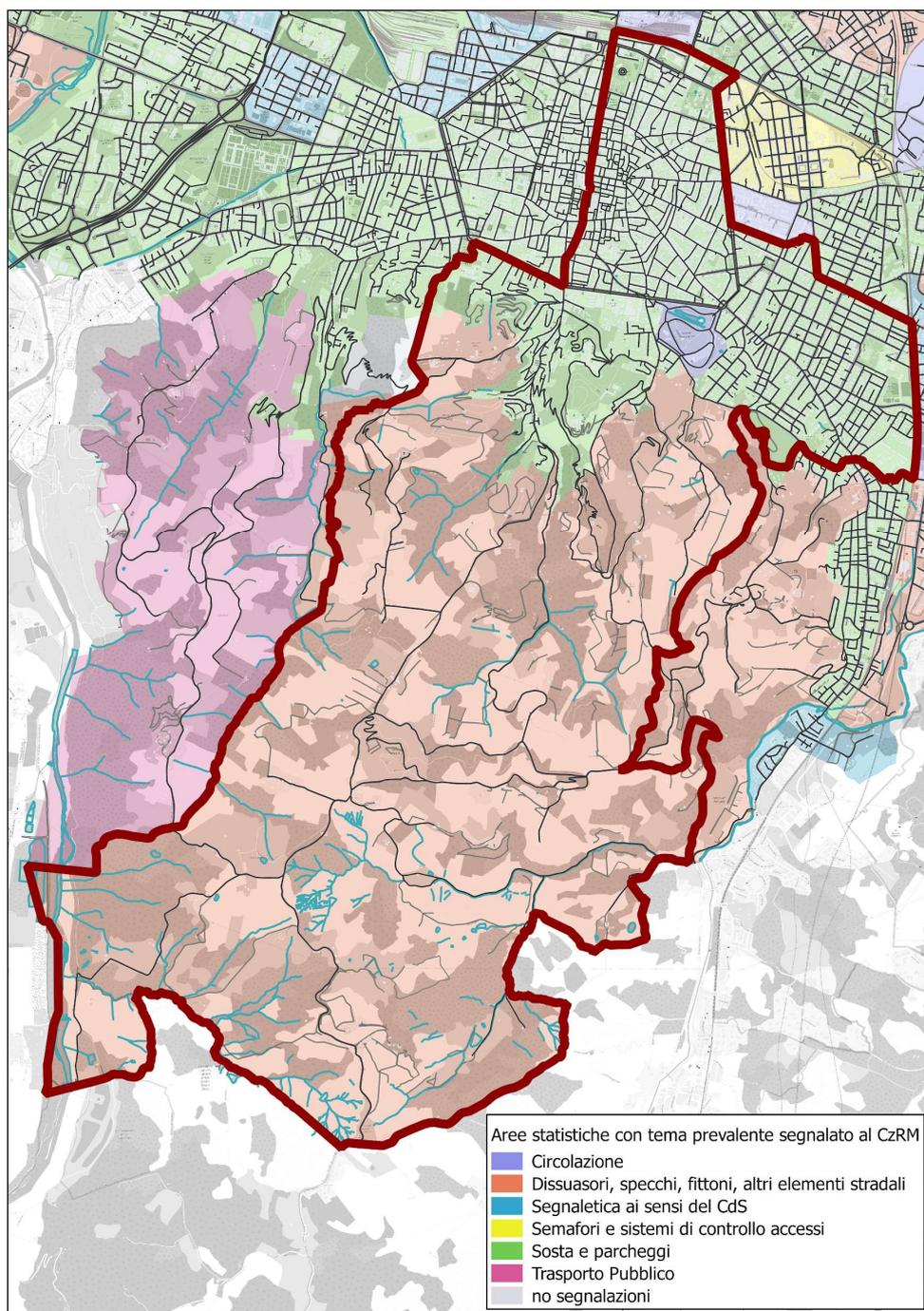
Questo strumento è usato direttamente dal cittadino con diverse modalità: o attraverso internet usando il sito del [Comune di Bologna](#), o contattando - di persona, via mail o al telefono - gli Urp, presenti nelle sedi dei quartieri in città, che svolgono la funzione di **accoglienza del cittadino**. Il CzRM è in pratica uno strumento avanzato di mappatura del territorio che permette di capire meglio, grazie all'aiuto diretto del cittadino che avanza la richiesta, la situazione reale e gli enti di competenza da coinvolgere per giungere alla soluzione del problema.

I dati raccolti dal CzRM per l'anno 2017 nel quartiere Santo Stefano sono stati analizzati e sintetizzati nella infografica riportata di seguito:



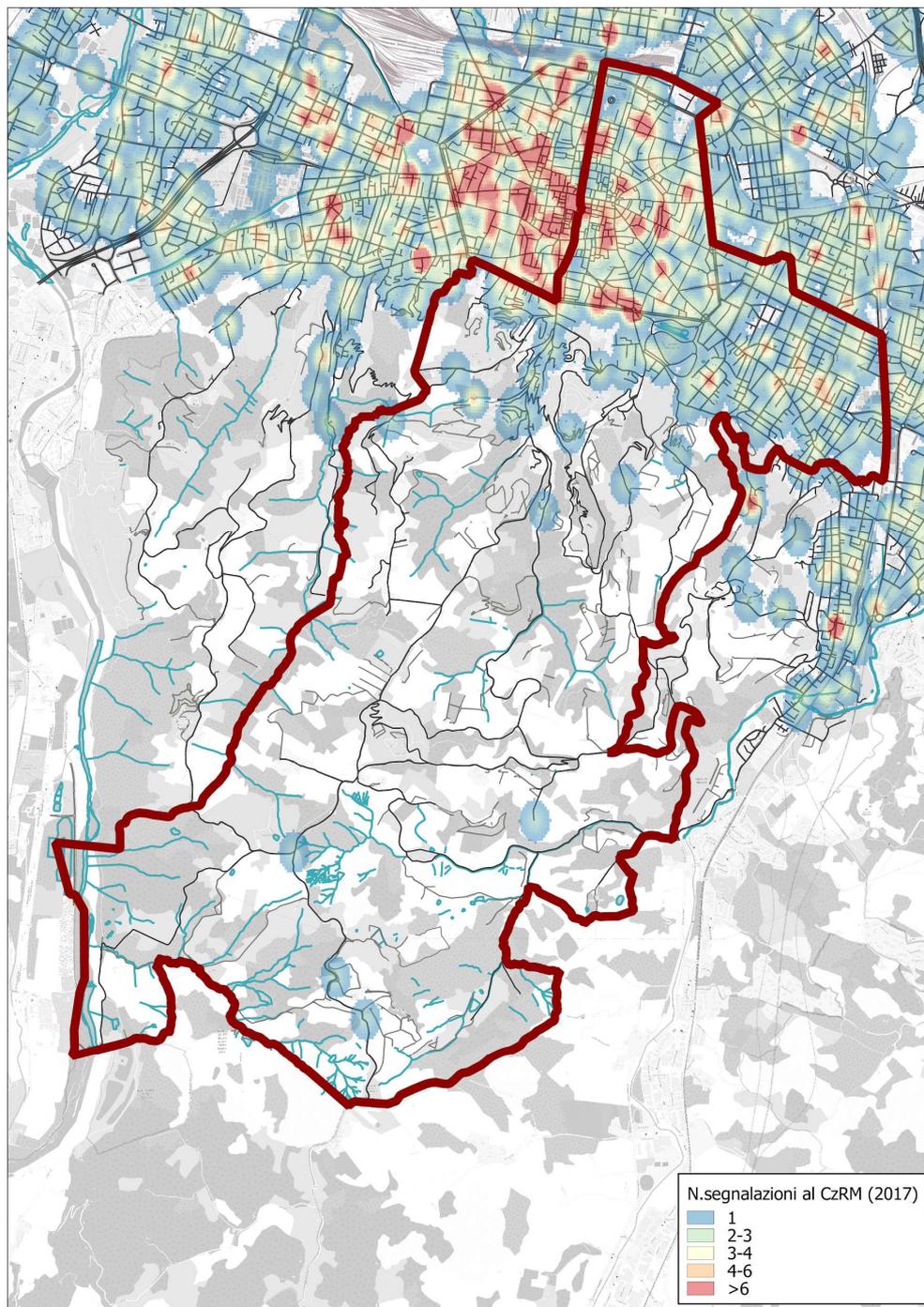
Da questa si evince, in primis, che quasi un quarto delle segnalazioni totali al CzRM riguardano la viabilità e traffico. Inoltre il tema segnalato prevalentemente a scala di quartiere, all'interno del suddetto ambito "viabilità e traffico", è quello della "sosta e parcheggi", mentre di minore rilievo risultano le segnalazioni afferenti la circolazione e i sistemi preposti alla sicurezza stradale.

Di seguito viene riportata una mappa delle aree statistiche del quartiere Santo Stefano tematizzate in base alla questione prevalente relativa alla mobilità segnalata mediante il CzRM:



Da questa mappa ciò che emerge è la netta prevalenza del tema della sosta e parcheggio nel centro storico e negli agglomerati urbani immediatamente a ridosso di questo andando verso est, mentre nella parte pedecollinare e collinare emerge il tema della sicurezza stradale, in quanto le segnalazioni prevalenti riguardano sistemi per prevenire gli eccessi di velocità e conferire maggiore visibilità agli autisti.

La mappa della densità di segnalazioni al CzRM inerenti la viabilità e traffico, evidenzia con nettezza la loro concentrazione nel settore est del centro storico, nelle zone Irnerio e Galvani, e nella zona Dagnini-Mezzofanti. L'incrocio tra le due mappe enfatizza ulteriormente la questione della sosta e del parcheggio all'interno del perimetro del centro storico e nell'area immediatamente ad est di quest'ultimo.



Allegato 2. Elaborati cartografici realizzati grazie al contributo dei cittadini che hanno partecipato al laboratorio PUMS

Queste di seguito riportate sono delle immagini delle mappe elaborate grazie al supporto dei cittadini che hanno evidenziato le criticità relative alla mobilità nel territorio di loro pertinenza (residenti, lavoratori, city users, ecc.)



Tavolo 1 - Zona Irnerio



Tavolo 2 - Zona Galvani



Tavolo 3 - Giardini Margherita-Collina

Allegato 3. Alcuni interventi previsti/in corso nel Quartiere

PUMS _ Piano Urbano della Mobilità Sostenibile _ GLI INTERVENTI



QUARTIERE SANTO STEFANO /1

Via Murri Via Valverde Via Ghirardacci Via San Vittore	riqualificazione stradale	  
Via Valverde	moderazione velocità	 
Via Varthema Via Leandro Alberti	rifacimento maciapiedi	  
Via Murri	attraversamenti e percorsi pedonali	  
Vie Capellini - Tavernari Via Massone	riqualificazione stradale abbattimento barriere architettoniche	   
Via Dagnini	mobilità ciclabile	  

Team della Fondazione per l'Innovazione Urbana impegnato nel percorso di informazione e ascolto del PUMS per il quartiere Santo Stefano:

Giovanni Ginocchini (Direttore della FIU)

Giulia Allegrini (Ricercatrice del Ces.Co.Com dell'Università di Bologna e consulente della FIU)

Umberto Mezzacapo (Ricercatore del Ces.Co.Com dell'Università di Bologna e consulente della FIU)

Simone Bordoni (Data analyst dell'Ufficio Open Data del Comune di Bologna e consulente della FIU)

Leonardo Tedeschi (Membro dello staff della FIU)

Con il supporto di:

Giuseppe Seminario

Roberta Carlucci

Federico Salvarani

Viola Fini

Emanuela Corlianò

**fondazione
innovazione urbana**

www.fondazioneinnovazioneurbana.it
Salaborsa (II piano)
Piazza Nettuno, 3 - 40124 Bologna

fondazione innovazione urbana

REPORT QUARTIERE
SAVENA

SETTEMBRE.2018





INDICE

1. Il PUMS e il percorso di informazione e ascolto
2. Metodologia di lavoro
3. I temi emersi
 - 3.1 Le criticità e i temi puntuali
 - Trasporto pubblico
 - Qualità e vivibilità
 - Sicurezza stradale
 - Mobilità pedonale
 - Mobilità ciclabile
 - Sosta e parcheggi
 - 3.2 I Temi di Quartiere: temi prioritari, osservazioni e proposte
 - Trasporto pubblico
 - Mobilità pedonale
 - Mobilità ciclabile
 - Convivenza e spazi per la mobilità: regole e abitudini

Allegati

1. La mobilità nel Quartiere Savena: mappa di densità e categorie delle segnalazioni al CzRM del Comune di Bologna
2. Elaborati cartografici realizzati grazie al contributo dei cittadini che hanno partecipato al laboratorio PUMS
3. Alcuni interventi previsti/ in corso nel Quartiere

1. IL PUMS E IL PERCORSO DI INFORMAZIONE E ASCOLTO

Il PUMS - **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** della Città metropolitana di Bologna- è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale medio lungo, ma con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, che sviluppa una visione di sistema della mobilità e si correla e coordina con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale. I principi ispiratori del PUMS sono quindi l'integrazione, la partecipazione, la valutazione ed il monitoraggio. Il PUMS della Città metropolitana di Bologna ha come ambito territoriale di riferimento l'intero territorio metropolitano e si occupa delle relazioni tra i Comuni, trasversali e radiali.

Il PUMS si articola in 5 obiettivi strategici- *accessibilità, tutela del clima, salute e salubrità dell'aria, sicurezza stradale, vivibilità e qualità*- e 5 temi- *pedonalità, ciclabilità, trasporto pubblico, trasporto privati, trasporti merci*.

Nell'ambito del PUMS della Città Metropolitana di Bologna la Fondazione per l'Innovazione Urbana ha avviato un **percorso di informazione e ascolto della cittadinanza in ogni quartiere**, al fine di costruire scenari di progetto (temi e bisogni prioritari a livello di quartiere), contribuendo alla stesura del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano), nel quadro dei suddetti obiettivi strategici del PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile).

Nello specifico il processo di informazione e ascolto **a scala di quartiere**, si pone i seguenti obiettivi:

- **Informare** rispetto ai temi oggetto del percorso, alle scelte strategiche di scala metropolitana, evidenziandone gli elementi specifici a scala di quartiere e facilitandone una lettura e comprensione.
- **Sistematizzare** quello che è emerso tramite segnalazioni e in diversi percorsi e laboratori (es. Bilancio Partecipativo)
- Raccogliere **bisogni** a scala di quartiere
- Raccogliere **segnalazioni** e **temi puntuali** a scala locale
- **Raccordare** quello che emerge a livello di **quartiere** con quello **cittadino**
- Far **emergere diversi punti di vista e posizioni divergenti**

2. METODOLOGIA DI LAVORO

Il percorso di informazione e ascolto si è articolato principalmente attraverso tre attività.

- a) **Informazione** sia tramite info-point in ogni quartiere, sia attraverso materiali informativi cartacei che sito web dedicato;
- b) Attività di **ascolto** tramite un **consiglio aperto di Quartiere** e attraverso **due laboratori** in ogni quartiere.

I due laboratori del PUMS si sono tenuti il 14 giugno e il 9 luglio 2018 **presso la sede del Quartiere in via Faenza 4**.

I partecipanti totali ad entrambi i laboratori sono stati 54.

Il primo laboratorio del PUMS aveva come obiettivo principale quello di definire un **quadro di bisogni e temi** rilevanti in merito alla mobilità **a scala di quartiere**, con relativa mappa delle criticità, da poter poi nel secondo incontro confrontare con elementi di strategici a scala urbana.

Nello specifico il laboratorio è stato strutturato in 3 fasi:

1. Una fase iniziale durante la quale sono stati illustrati gli aspetti essenziali del PUMS e le modalità di lavoro ai tavoli
2. Una sessione di lavoro in gruppi, per lavorare in modo approfondito su **aree di quartiere**, definite attraverso aggregazioni di aree statistiche e in base a criteri di tipo geografico ed amministrativo. Ogni gruppo ha quindi lavorato su una mappa di densità delle segnalazioni al CzRM (cfr. Allegato 1), indicando le criticità in merito alla mobilità, sottolineando le eventuali cause e gli utenti maggiormente impattati dalla suddetta criticità, attraverso l'utilizzo di icone rappresentative di temi e tipologia di mobilità e post-it. Le aree del quartiere su cui si è lavorato sono state: **Pontevecchio-Bitone-Via Arno-Cavedone, Fossolo, via Toscana-San Ruffillo**

3. Una sessione di lavoro in plenaria, durante la quale i bisogni emersi nei diversi tavoli sono stati confrontati e tradotti in una mappa di temi di Quartiere, e fornendo, tramite apposizione di bollini rossi, una indicazione di priorità

Il secondo Laboratorio era finalizzato invece ad un **confronto su elementi strategici relativi alla mobilità a scala urbana, a partire dai temi di Quartiere** raccolti nel primo incontro e tramite delle **domande di stimolo alla riflessione**, su **quattro ambiti tematici: trasporto pubblico; mobilità pedonale; mobilità ciclabile; convivenza e spazi per la mobilità: regole e abitudini**.

In particolare, il secondo Laboratorio, ha visto una sessione plenaria in cui sono stati presentate delle sintesi dei temi emersi nel primo laboratorio come introduzione alle domande, commentate e spiegate per chiarire i diversi temi, anche tecnici, correlati. E' seguita una sessione di lavoro per la raccolta di osservazioni, domande di chiarimento e idee.

In ognuno dei due Laboratori ogni gruppo e sessione di lavoro è stata facilitata e verbalizzata.

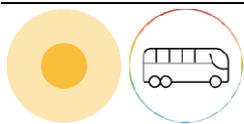
Complessivamente durante il percorso sono stati elaborati alcuni dati quantitativi attraverso un'analisi geostatistica, facendo riferimento alle segnalazioni a scala di città e di quartiere raccolte tramite il CzRM (si veda allegato specifico), ed elementi di riflessione e analisi qualitativa tramite i Laboratori.

Il presente report sistematizza quanto emerso restituendo in particolare le criticità puntuali con la relativa localizzazione, un quadro dei temi prioritari di Quartiere, le osservazioni e le proposte raccolte in particolare tramite alcune domande di stimolo alla discussione.

3. I TEMI EMERSI

3.1 Criticità e temi puntuali

Si riporta di seguito per ogni tema emerso le tipologie più specifiche di bisogni con relativa indicazione dei luoghi cui il bisogno e la criticità rilevata si riferiscono, raccolti durante i Laboratori.



TEMA TRASPORTO PUBBLICO

Tema specifico	Descrizione	Luogo
	Ci sono tanti collegamenti per muoversi verso il centro, ma muoversi all'interno del quartiere è difficile. Una linea autobus totalmente dritta da Via Corelli, attraverso via Torino, via Lenin fino ai Centri commerciali del Pilastro (e quindi anche vicino alla stazione dei treni vicino al centro commerciale Pianeta) renderebbe gli spostamenti interni al Savena molto più agevoli	Zona Savena
MANCANZA DI CONNESSIONE	Manca di fermate sufficienti delle linee extraurbane. Il 94 non si ferma alla stazione Mazzini, ad esempio. Proposta: anche le linee extraurbane dovrebbero fare le stesse fermate degli autobus urbani	Stazione SFM Mazzini
	Manca un collegamento (mezzi pubblici) valido, efficiente e trasversale dal Fossolo al resto del Quartiere. Spesso occorrono due o tre cambi di autobus per arrivare in aree geograficamente vicine, è quasi più comodo andare in centro	Fossolo
	Pochi autobus e fermate pericolose	Via Dozza
	L'autobus 11A finisce alle 23.30, l'autobus 11B finisce a mezzanotte, l'autobus 11C, che serve quest'area, conclude le sue corse alle 20.15. Non abbiamo mezzi pubblici dopo una certa ora	Via Corelli/Via del Pozzo
SERVIZIO INSUFFICIENTE O ASSENTE	Il bus 25 durante il fine settimana per i T-Days impiega molto tempo ad arrivare in centro e non passa più da Via Irnerio; il giro per arrivare in centro è più lungo e le fermate più lontane dai punti di maggiore interesse. Manca quindi una connessione efficace durante i T-Days	Via Lincoln
	Il trasporto urbano dell'11A (via Corelli) termina alle 20.15, l'11B alle 21	Zone coperte dagli autobus 11 A e 11 B

	Miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico per il collegamento tra la zona San Ruffillo e Mazzini-Fossolo (linea 55), nello specifico occorrerebbe migliorare le connessioni con l'istituto Manfredi Tanari, Rione Fossolo e con Fico	Area tra San Ruffillo e Mazzini-Fossolo
SERVIZI PER MIGLIORARE LA FRUIZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO	Tutto il Quartiere: interessante pensare al trasporto biciclette anche su mezzi pubblici come gli autobus per incentivarne l'uso in ogni momento dell'anno e anche per spostamenti più lunghi	Quartiere ed ambito metropolitano



TEMA QUALITÀ E VIVIBILITÀ

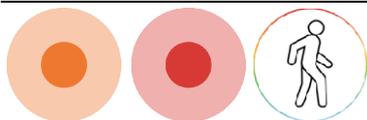
Tema specifico	Descrizione	Luogo
	Traffico intenso a causa delle auto che passano per andare al Parco Bellaria e a causa degli insediamenti abitativi. La proposta è quella di fare un senso unico alternato	Via Idice
	Traffico intenso. Proposta di aprire via Genova su via Cavina per diminuire il flusso di auto	Via Genova / via Cavina
	Da Pianoro si passa poi da via la Bastia, poi in via Madre Teresa di Calcutta, per evitare tutto il traffico. Qui praticamente tutto il giorno è un disastro. Problema difficile da risolvere	Semaforo Ponte Savena
	Dal 2019 sarà aperta una nuova strada lungo il torrente Savena, che collegherà Via Ardigò alla Rotonda Mafalda di Savoia. La preoccupazione è che le macchine in ingresso da Pianoro verso Bologna imoccheranno subito dopo il ponte, per cui il traffico da via Toscana si sposterà su questa nuova bretella	Futura Bretella del Dazio
TRAFFICO CONGESTIONATO	Estrema difficoltà a far defluire il traffico	Via della Foscherara/ Villa Mazzacorati
	I lavori alla viabilità fatti di recente hanno introdotto molti sensi unici, a parte le due strade segnalate che hanno mantenuto un doppio senso di marcia. Via Pacinotti prevede il transito in entrambi i sensi, via Novaro è un senso unico ma è comunque molto trafficata	Via Pacinotti/Via Novaro
	La mattina è presente un traffico eccessivo	Semaforo Ponte Savena Via Madre Teresa di Calcutta
	Intasata a causa dei flussi di auto che convergono in questa zona per tagliare il traffico	Semaforo pedonale Villa Mazzacorati svolta via Foscherara
	La via Emilia è un'arteria principale ma, al contempo molto trafficata e spesso bloccata. Servirebbero alternative, un asse di supporto, spesso la Via Emilia è l'unica strada che si percorre per alcuni spostamenti	Via Emilia

	Semafori: troppo lunghi causano intasamenti agli incroci, rivederne la temporizzazione	Tutto il quartiere
	Traffico intenso: semaforo sempre intasato, ci sono sempre auto ferme, in coda. Proposta: bypassarlo consentendo la svolta a destra anche con semaforo	Via Due Madonne
	Questa zona ha due strade di accesso che sono a senso unico, ma la larghezza della strada è un problema in quanto viene ridotta dalle auto parcheggiate su entrambi i lati	Villaggio Portazza
VIABILITÀ DIFFICOLTOSA	Difficoltà di circolazione in primis a causa dei parcheggi che rendono la carreggiata troppo stretta, e poi e dello scarico merci. Molte auto, inoltre, prendono la scorciatoia da via Gemito, dove non c'è spazio, per cui gli abitanti parcheggiano sulla strada	Via Pomponazzi
	Le macchine accedono senza permesso: via della Cava è a senso unico, percorribile solo dai residenti, ma questo divieto non viene rispettato. La presenza della scuola, inoltre, complica ulteriormente la viabilità	Via Franchetti/ Via della Cava
	Non si riesce a svoltare, si può rimanere bloccati	Via Filippini
	Molto difficoltoso svoltare	Via Filippini/ Via Angelo Custode
LOGISTICA	La circolazione è molto complicata a causa dello scarico merci	Via Gemito



TEMA SICUREZZA STRADALE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
LIMITI VELOCITÀ E SICUREZZA STRADALE	Eccesso di velocità delle auto e inquinamento acustico molto forte	Via Ortolani
	In questa zona le macchine arrivano ad elevate velocità	Viale Lenin, da dopo il sottopasso della ferrovia
	Zona principalmente residenziale con transito di macchine ad altissima velocità. Si propone una zona 30	Via Bombicci
	La visibilità è molto scarsa e le auto arrivano ad alta velocità. Si propone di inserire uno specchio per chi si immette da Via Misa	Incrocio tra Via Misa e Viale Felsina
	All'uscita di via Zecchi è segnalata la fine della Zona 30 di via Corelli. In un breve tratto di strada sono presenti 4 dissuasori e 3 passi carrai perché qui le auto transitano a 60/70 km/h, ma poco dopo viene ripristinata la Zona 30	Via Corelli/Via Zecchi
	Nelle ore notturne auto e moto viaggiano a velocità altissime. Si propongono dissuasori come ad esempio gli autovelox	Via Corelli
	L'assenza di un impianto semaforico e la scarsa visibilità, uniti all'alta velocità delle macchine che avanzano da via Torino verso via B.Marcello, rendono l'incrocio particolarmente rischioso	Incrocio v.Torino, via B.Marcello, v. della Armi, v.Cavazzoni



TEMA MOBILITÀ PEDONALE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
PEDONALITÀ DIFFICOLTOSA	Con l'ultimo intervento effettuato di cambio senso di marcia, da doppio senso a senso unico, si è costretti ad andare in via Titta Ruffo e a passare in via Frescobaldi, strada senza marciapiedi, in salita e occupata dalle auto parcheggiate	Via Cherubini
	Il semaforo è sempre rosso, con il timer dai tempi lunghi	Via Bivona/Via Ardigò
	Gli abitanti di Via S.Ruffillo/Corelli sono vicinissimi alla stazione, possiamo arrivare a piedi davanti al cancello su Via S. Ruffillo e i binari sono a pochi metri, ma per raggiungere l'unico ingresso che è sul lato Via Toscana, occorrono almeno 2,2 Km di auto. Occorre un ingresso anche sul lato S. Ruffillo/Corelli	Stazione FS S. Ruffillo/ Via San Ruffillo
	Esiste un ponte pedonale che congiunge la riva del Savena lato Via Corelli al centro della Ponticella, è molto nascosto e tanti non lo conoscono. Bisogna prevedere al termine dei lavori del nuovo passante un attraversamento pedonale tra via Corelli ed il nuovo passante in prossimità del ponte	Ponte Via Corelli/Ponticella
	La via è molto trafficata e non pedonabile	Via del pozzo
	Inagibile a causa dell'elevato flusso pedonale, bisogna fare lo slalom per poter camminare	Via Frescobaldi
SICUREZZA PEDONALE- ATTRAVERSAMENTI E MARCIAPIEDI	Problema sicurezza per pedoni e bici, i marciapiedi esistono, ma andrebbero migliorati, sono pericolosi, sono troppo stretti	Via Cracovia
	Problema attraversamento pedonale pericoloso	Via Cracovia
	Serve uno studio delle temporizzazioni dei semafori perchè gli attraversamenti sono pericolosi. Proposta di semafori con onda verdi	Via Dozza

Strada pericolosa per pedoni, soprattutto la sera per la mancanza di illuminazione	Via Oretti (fuori zona, Fossolo)
Manto stradale in condizioni pietose, pericoloso in particolare per persone deboli	Via Parma
I marciapiedi sono in pessime condizione, da sistemare	Via Arno
Ci sono attraversamenti pedonali pericolosi. Le macchine arrivano ad alta velocità da strade ad alto scorrimento. In zona ci sono anche orti e spazi/percorsi pedonali pubblici, quindi c'è una forte presenza di pedoni. Il Piedibus, infatti, passa di lì ma non attraversa quella zona proprio a causa del forte rischio	Via Spartaco e Viale Felsina
Problema di attraversamenti poco segnalati e semafori non idonei. Le macchine che svoltando da Via Marx si immettono su Via Lenin rischiano di investire dei pedoni	Via Marx incrocio Viale Lenin
Si tratta di una strada spesso utilizzata da pedoni, talvolta anche da biciclette. L'assenza di marciapiede rende quindi la strada molto pericolosa	Via Marx
Il semaforo pedonale è a chiamata e con il timer e le persone non capiscono che bisogna premere il pulsante (a chiamata e timer)	Via della Foscherara/Villa Mazzacorati
Il ponte Savena è un imbuto, a doppia carreggiata per le auto, e con passaggi ciclopedonali stretti. Con l'apertura della bretella del Dazio, ci saranno dei vantaggi per chi scende verso Bologna, ma non si sa per chi sale verso Rastignano, e soprattutto non per i pedoni, perché aumenterà il traffico. Il secondo stralcio che dovrebbe ridurre il traffico sarà fatto nel 2023	Ponte Savena/ Via Toscana
E' presente un attraversamento pedonale senza semaforo che è pericoloso. Il punto è sensibile e critico. È presente un dissuasore con segnalazione della velocità di viaggio, oltre a un cartello luminoso che segnala l'attraversamento pedonale, ma che nessuno legge. La soluzione è il montaggio di un sistema di controllo	Via Pietro D'Anzola

	La presenza di siepi non potate rende poco accessibili e sicuri i percorsi CAI	Via dell'Angelo Custode
	Mancanza passaggi pedonali e attraversamenti rischiosi: i cittadini di San Ruffillo sono molto preoccupati	Via Filippini
	Il ponte di via Filippini presenta un restringimento con blocchi di cemento, che consente il transito solo alle auto. Né altri mezzi né i pedoni riescono a passare in sicurezza, poiché bloccano il transito delle auto. Proposta di percorso ciclopedonale che vada a sostituire i blocchi	Via Filippini/ Via San Ruffillo
	L'attraversamento pedonale subito dopo via Foscherara non ha semafori o rallentamenti e chi scende dal bus si lancia in mezzo alla strada per attraversare. Servirebbe un semaforo	Via Foscherara/ Via Toscana
	Le scale presenti per accedere alla parrocchia San Ruffillo, alle scuole e al mercato rionale sono improponibili per bimbi, passeggini e anziani; rimuovere barriera architettonica /realizzare rampa	Sottopasso via San Ruffillo a Via Toscana 148
	Scalinata inaccessibile per soggetti fragili: occorre scivolo per carrozzine, passeggini, bici	Area 173S tra San Ruffillo e Via Corelli
	Per accedere alla pista ciclabile, ciclisti e pedoni sono costretti ad attraversare la strada senza strisce pedonali. Occorre passaggio pedonale, strisce e se necessario segnaletica già in prossimità rotonda Mafalda Savoia	Via Corelli//sentiero Parco Corrado Alvaro AREA 213S
	Presso il parcheggio il marciapiede è molto alto, mancano scivoli per bici, passeggini, carrozzine, per poter raggiungere Coop S. Ruffillo e la pista ciclabile	Via Corelli/Rotonda Mafalda di Savoia
	A causa di alta velocità e sorpassi pericolosi tra autovetture è messa a repentagli la sicurezza soprattutto di bambini e anziani	Via Marx
SICUREZZA PEDONALE- PLESSI SCOLASTICI	L'attraversamento pedonale all'incrocio via Marx-Viale Lenin e il lato orientale di questo, usato dagli alunni nel tragitto scuola/casa e parte del percorso del Piedibus, è molto pericoloso, a causa dell'alta velocità delle auto, del mancato rispetto del rosso semaforico e di	Incrocio via Marx- Viale Lenin

avvallamenti e tratti di marciapiede sconnessi

Anche qui c'è un problema carico-scarico dei figli a scuola. Inoltre, in questo caso, il problema è accentuato dal fatto che si tratta di una strada chiusa e i genitori portano i figli fin davanti alla scuola. Per i ragazzini che vanno a piedi il percorso non è certo sicuro né tantomeno è salutare per quello che riguarda i gas di scarico delle macchine

Via Populonia

In zona ci sono molte scuole e quindi, negli orari di entrata e uscita da scuola ci sono molti ragazzi e genitori che si riversano per le strade. Inoltre i genitori che portano/prendono i figli in macchina aumentano il rischio di incidenti e causano problemi di sicurezza e viabilità

Viale Lenin

Per numerosi abitanti di via S. Ruffillo / Corelli è il principale accesso pedonale alle scuole Ferrari (asilo - elementari, medie): occorre una corsia pedonale/ ciclabile protetta dalle macchine che sfrecciano di fianco ai bambini, in alternativa, semaforo a chiamata. Dotare via Filippini di marciapiede ed evitare di camminare con bimbi in mezzo alle auto

Ponte di via
Filippini/Corelli

Il ponte che non consente una pedonalità sicura

Scuole Ferrari
Via C.Pavese



TEMA MOBILITÀ CICLABILE

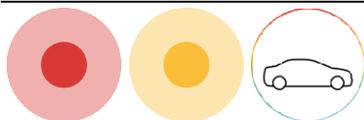
Tema specifico	Descrizione	Luogo
SICUREZZA CICLABILE	Il ponte Savena è un imbuto, a doppia carreggiata per le auto, e con passaggi ciclopedonali stretti	Ponte Savena/Via Toscana
	Alberi e siepi non curati talvolta ostruiscono i passaggi pedonali/ciclabili creando problemi di visibilità, e di vivibilità (dato che lo spazio del marciapiede/ciclabile viene ristretto dai rami). Questo genera problemi di sicurezza: si rischia di andare contro alle biciclette che arrivano dall'altra parte o di dover scendere dal marciapiede per dei brevi tratti	Tutto il quartiere
CONNESSIONI E PISTE CICLABILI ASSENTI	Mancano connessioni efficaci verso la zona a est della via Emilia per raggiungere anche la stazione Mazzini e San Lazzaro	Stazione SFM Mazzini
	Manca la connessione con la zona Due Madonne	Stazione SFM Mazzini
	La ciclabilità è completamente assente per mancanza di piste ciclabili. La zona è comunque percorsa da molte biciclette, sempre a causa della vicinanza con le scuole. I genitori che portano i bambini o i ragazzi che vanno in bicicletta sono costretti ad utilizzare il marciapiede rischiando di investire altri genitori che portano bambini o ragazzi	Via Fosse Ardeatine
	Una corsia bici proveniente dal Giardino Corrado Alvaro in direzione Via Osoppo, passando per Via Longo, per gli orti del Centro Sociale Casa del Gufo, collegherebbe San Ruffillo alla ciclabile Bologna - San Lazzaro di Savena presente in via Genova	Via Longo/Giardino Corrado Alvaro/Via Osoppo
INTEGRAZIONE PERCORSI CICLABILI	Connessione tra il sistema dei mezzi di trasporto pubblico e il sistema dei percorsi pedonali e ciclabili: le fermate degli autobus e le stazioni del treno non sono facilmente raggiungibili in bicicletta o piedi	Stazioni dei treni
	In particolare in Zona Via Faenza, ma il problema riguarda un po' tutto il Quartiere: Pedoni e ciclisti non sempre rispettano le zone	Via Faenza

E PEDONALI

ad essi dedicate. Questo accade soprattutto dove le piste sono vicine ai marciapiedi, dove non ci sono piste ciclabili e quindi le biciclette utilizzano i marciapiedi, o dove gli spazi pedonali e ciclabili non sono ben distinti tra loro. Forse la causa principale è che le persone non le usano in modo adeguato o forse il problema è anche dovuto al fatto che i percorsi ciclabili non sono sufficienti e quindi le bici sono costrette, in alcuni tratti, ad utilizzare il marciapiede, o viceversa i pedoni ad utilizzare la pista ciclabile per camminare

Multare i comportamenti scorretti per quanto concerne, in particolare, l'uso improprio dei marciapiedi (ad esempio uso marciapiedi con la bici). Propongo anche di incrementare il personale dei vigili urbani

Tutto il quartiere



TEMA SOSTA E PARCHEGGI

Tema specifico	Descrizione	Luogo
SOSTA E PARCHEGGIO IRREGOLARE	I parcheggi sono indicati su via Cracovia, ma su via Idice no, dicono che i parcheggi sono strani e balordi. Bisogno di razionalizzazione dei parcheggi e problema di via viabilità delle auto	Via Cracovia
	Auto parcheggiate in sosta non autorizzata causano mancanza di visibilità.	Via Lombardia, incrocio via Bellaria
	In quella zona c'è anche problema di "parcheggio selvaggio", ovvero di sosta di veicoli in aree non consentite e non delimitate. Le macchine che parcheggiano lì tolgono visibilità, sia ai pedoni che alle altre macchine. Inoltre vanno anche spesso ad occupare gli spazi pedonali a lato della strada. Poco lontano ci sono anche delle scuole, quindi molti ragazzi che si muovono a piedi negli orari di punta	Via Spartaco e Viale Felsina
	Qui c'è un grosso problema di macchine parcheggiate ambo i lati in una strada stretta ma comunque a doppio senso. Se arrivano due macchine in contemporanea non ci passano	Via Pomponazzi
	Problemi di "parcheggio selvaggio" / sosta e parcheggio irregolare nelle tre/quattro settimane della Festa dell'Unità. Le auto parcheggiano sui marciapiedi o dove trovano, ostruendo la visuale di pedoni ed altri automobilisti. Si potrebbero utilizzare parcheggi di aree limitrofe	Incrocio tra Viale Lincoln e Via Due Madonne
	Doppio senso problema parcheggi e flusso traffico	Via Pacinotti/Via Novaro
PARCHEGGI SATURI E MANCANZA DI PARCHEGGI	Problema macro: cassonetti rifiuti, camion in mezzo alla strada per la raccolta e la gente per buttarli deve stare in mezzo alla strada, con i nuovi cassonetti ci sono ancora meno parcheggi	Via Oretti (fuori zona, Fossolo)
	Parcheggi: non sono sufficienti, le strade sono molto strette poiché il quartiere è strutturato così e inoltre la popolazione è in aumento	Tutto il quartiere
	Manca di parcheggi e di aree di sosta per eventuali emergenze, carico-scarico merci	Via Marx

**SOSTA
E PARCHEGGI
IRREGOLARI NEI
PRESSI DEI
PLESSI
SCOLASTICI**

Qui il problema principale è legato alla scuola (IC12 Farini), in particolare negli orari di punta. Questo sia perché molti ragazzi si riversano nella strada e devono attraversare, sia perché genitori si fermano in doppia fila per andare portare/prendere i figli. Molti genitori poi accostano dall'altro lato della strada rispetto alle scuole e attraversano la strada, che a quell'altezza non presenta strisce pedonali, causando ulteriore caos e rischio

Viale Lenin

3.2 I TEMI DI QUARTIERE: TEMI PRIORITARI, OSSERVAZIONI E PROPOSTE

TRASPORTO PUBBLICO

Le problematiche principali, a livello di quartiere, che emergono in relazione a questo tema si riferiscono, in particolare, all'esigenza di **collegamenti tra zone all'interno dello stesso quartiere Savena**, e in particolar modo con quelli che sono ritenuti **poli attrattivi come centri commerciali, biblioteche e le stazioni dei treni di Mazzini e San Ruffillo**. Si è posta l'attenzione, inoltre, sulla **scarsità di corse notturne (linea 11)**, e sulle ripercussioni delle deviazioni previste dai **Tdays** rispetto agli **spostamenti e alle connessioni con via Irnerio (linea 25)**.

Viene sottolineata, inoltre, l'esigenza di integrare mobilità ciclabile e trasporto pubblico, predisponendo a **bordo degli autobus degli spazi ad hoc per le bici**.

E' infine emersa una riflessione circa l'accessibilità delle fermate autobus e dei treni tramite mobilità ciclabile e pedonale, e la necessità di pensare, in questa prospettiva, ad un sistema di **connessione tra il sistema dei mezzi di trasporto pubblico e il sistema dei percorsi pedonali e ciclabili**.

Sulla mobilità legata al trasporto pubblico sono state invece raccolte le seguenti **osservazioni e proposte**, attraverso due domande relative rispettivamente al sistema del trasporto pubblico e agli aspetti che ne favoriscono il suo utilizzo:

1. Con la realizzazione del tram si prospetta la possibilità di potenziare la rete portante. La rete secondaria dovrà garantire prioritariamente l'adduzione a tale rete incrementando il ricorso all'interscambio. Quali valutazioni è importante fare rispetto ad un cambiamento di questo tipo?

2. Su quali leve agire per favorire maggiormente l'utilizzo del Trasporto pubblico? Ad esempio: tariffe; modalità di pagamento; comfort; frequenza; fascia oraria;?

Si riportano sotto i diversi elementi raccolti, i quali si concentrano maggiormente sui temi delle **connessioni**, degli **interscambi e intermodalità** e sulla **qualità del servizio** in termini di **frequenza delle corse** degli autobus e di **titolo di viaggio unico per diversi mezzi**.

1. Osservazioni e Proposte sul Sistema del Trasporto

- **Includere e rendere accessibili** mediante il trasporto pubblico anche alcune **aree più periferiche**
- **Mancanza di connessioni intra-quartiere**, per cui da potenziare il collegamento sud-nord e con la zona collinare (mediante navette), e i **collegamenti trasversali tra quartieri**
- **Miglioramento delle connessioni tra la zona San Ruffillo e Mazzini-Fossolo (linea 55)**, in particolare con l'istituto Manfredi Tanari, Rione Fossolo e con Fico
- **Tempi di interscambio troppo lunghi** penalizzano l'intermodalità
- **Maggiore complementarietà tra diversi mezzi pubblici**, dando maggiore valenza alle stazioni SFM come la Mazzini e la San Ruffillo che potrebbero connettere la stazione centrale più rapidamente
- Necessità di più **parcheggi scambiatori**, in particolare nel futuro prossimo all'altezza della "Bretella del dazio" a San Ruffillo, allo scopo di agevolare l'intermodalità
- Migliorare l'**accessibilità negli interscambi per disabili o anziani**

2. Osservazioni e proposte per favorire maggiormente l'utilizzo del Trasporto pubblico

- Gli **anziani**, e più in generale i **disabili**, hanno **problemi con l'interscambio**, che si potrebbero risolvere con un **biglietto che copra 90' e non 75'**
- **Incrementare le corse nelle fasce orarie dove maggiore è la fruizione del trasporto pubblico da parte dei pendolari**.
- Sarebbe auspicabile una **maggiore frequenza di corse negli orari serali e notturni**
- **Maggiore spazio a bordo degli autobus** dove stipare bagaglio voluminoso
- **Migliorare l'accessibilità degli autobus** per le categorie più deboli
- Promuovere l'**integrazione tariffaria**, elaborando un sistema di pagamento che preveda **tariffe ridotte per spostamenti brevi**
- Garantire la **frequenza e puntualità delle corse**

MOBILITÀ PEDONALE

Tema critico prevalente è quello della **sicurezza pedonale**, in particolare **in corrispondenza di attraversamenti**, ma anche per assenza o scarsa **manutenzione di marciapiedi**, per la **poca efficacia della temporizzazione dei semafori pedonali**, la mancanza di segnaletica e di **illuminazione** in coincidenza degli attraversamenti, per la scarsa **manutenzione del verde urbano**, e per l'eccessiva **velocità degli autoveicoli** dovuta anche alla conformazione stessa delle infrastrutture viarie (**lunghe rettilinee in zone residenziali e assenza di dissuasori di velocità eccessiva**). Accanto al tema della sicurezza emerge quello della **accessibilità (rampe, scale)**.

Sicurezza e accessibilità risultano essere un tema rilevante inoltre in **prossimità dei plessi scolastici**, sia per la mancanza di segnaletica e dalla morfologia delle arterie interessate, sia per la modalità di sosta e parcheggio

Sulla mobilità pedonale sono state invece raccolte le seguenti **osservazioni e proposte**, attraverso due domande relative rispettivamente alla tipologia di interventi da implementare per la sicurezza e per una maggiore accessibilità di alcuni servizi:

1. La sicurezza dell'utenza debole, come garantirla? con le **regole**: riduzione e controllo velocità, zone 30; con gli **interventi**: isole salvagente, marciapiedi continui e agevoli;
2. Come valorizzare e rendere più accessibili e sicuri i percorsi pedonali per raggiungere alcuni principali servizi- scuole, attrattori culturali, sanità?

Si riportano sotto i diversi elementi raccolti, i quali risultano in linea con quanto emerso nel corso del primo laboratorio.

1. Osservazioni e proposte sugli interventi di messa in sicurezza dei pedoni: controllo, regole e infrastrutture

- Assicurare **passaggi pedonali sicuri** e adeguatamente **illuminati**
- Garantire una **manutenzione costante dei marciapiedi** e una **larghezza sufficiente a permettere una pedonalità agevole**
- Utilizzare **dissuasori combinati con autovelox, zone 30 e segnaletica sulla pavimentazione stradale** per ridurre gli eccessi di velocità, in particolar modo nelle zone non coperte dal servizio di trasporto pubblico
- Garantire la **pulizia del verde pubblico nelle strade pubbliche**, allo scopo di garantire la **visibilità dei pedoni e delle autovetture**
- Incrementare il **numero di passaggi pedonali**
- Impiantare delle **scatole nere sulle auto per comprendere bene le dinamiche di eventuali incidenti**
- Realizzare dei **restringimenti di carreggiata**, ben segnalati, con piccoli dossi stradali per diminuire la velocità delle autovetture e permettere una mobilità pedonale e ciclabile più agevole

2. Osservazioni e proposte per valorizzare e rendere più accessibili e sicuri i percorsi pedonali per raggiungere alcuni principali servizi: scuole, attrattori culturali, sanità

- Implementare **percorsi educativi nelle scuole** per una corretta mobilità pedonale, ciclabile e veicolare
- Percorsi di **sensibilizzazione alla mobilità sostenibile**
- Incentivare la **presenza dei vigili urbani e di volontari** con apposite divise, con un accento particolare su regole e sulla vigilanza
- **Impedire l'accesso agli autoveicoli nei pressi delle scuole**
- **Pianificare** la costruzione di nuovi edifici scolastici che tengano conto di tutti i **requisiti per una mobilità sostenibile**
- **Riprogettare l'accessibilità pedonale** in certe zone critiche
- **Riprogettare gli attraversamenti** delle zone più problematiche
- Incentivare la **frequenza delle corse degli autobus delle linee che interessano i plessi scolastici** del quartiere negli orari di ingresso/uscita bambini/ragazzi
- **Incentivare il numero di zone 30** nei dintorni degli edifici scolastici

MOBILITÀ CICLABILE

I temi emersi in questo ambito riguardano in primo luogo la **sicurezza**, in modo particolare per la presenza di diverse **rotatorie** in quartiere, ma anche per le **dimensioni ridotte delle ciclabili** e, in alcune aree, per la **scarsa manutenzione del verde urbano** che provoca un deficit di visibilità. Emerge inoltre una necessità di **connessioni ciclabili** oggi assenti, in particolare in particolare verso la zona a est della via Emilia per raggiungere anche la **stazione Mazzini e San Lazzaro, con la zona Due Madonne**, o **in prossimità scuole**. Infine emerge una problematica di **coesistenza tra pedoni e ciclisti- tra piste ciclabili e marciapiedi**.

Sulla mobilità ciclabile sono state raccolte le seguenti **osservazioni e proposte** attraverso due domande, relative rispettivamente al modello di mobilità ciclabile e ai servizi che invece possono favorire questo tipo di mobilità:

- Negli ultimi anni si è sviluppata in diverse città europee la tendenza a realizzare percorsi ciclabili “leggeri” nelle corsie di marcia dei veicoli, come soluzione alternativa alle piste ciclabili bidirezionali in sede riservata. Il Biciplan recepisce questa tendenza. Quali valutazioni suggerisce questo nuovo modello?
- Oltre al miglioramento delle piste ciclabili quali altri servizi e strumenti favoriscono l'utilizzo della bicicletta? Esempio: il Bike sharing oggi che valutazione possiamo fare?

1. Osservazioni e proposte sui modelli di mobilità ciclabile

- Le ciclabili mono-direzionali nel senso di marcia delle auto danno un **senso di insicurezza**
- Il sistema ciclabile “leggero” **può funzionare solo in certe strade** mentre in altre serve una sede dedicata
- Le **condizioni propedeutiche** alla realizzazione delle ciclabili leggere sono: **velocità ridotta, strade più piccole e secondarie, zone trenta rispettate, controllate e senza mezzi pesanti**
- La pista ciclabile “leggera” corre il rischio di essere **utilizzata da chi va già in strada con la bici** mentre, al contrario, essere evitata da utenti come le mamme con bambini in quanto ritenuta troppo rischiosa
- Frequentemente si pone il problema dell'**ostruzione delle auto nelle piste ciclabili “leggere”**, oltre alla presenza di cassonetti e al rischio legato alla apertura delle portiere delle stesse macchine
- Per aumentare la sicurezza occorrerebbe **estendere le “zone 30” e le ZTL a tutte le strade eccetto gli assi di attraversamento**, con un sistema di controlli affinché vengano rispettate, insieme all'installazione di più autovelox e al monitoraggio degli attraversamenti ciclo-pedonali
- **Delimitazioni ben visibili delle piste ciclabili**, utilizzando colori più accesi tipo il rosso
- Le ciclabili mono-direzionali nel senso di marcia delle auto sono **più sicure perchè obbligano a stare in allerta costantemente**
- I Percorsi ciclabili e pedonali non possono avere sede unica, sono **più sicuri se rimangono separati**

2. Osservazioni e proposte per favorire l'utilizzo delle biciclette

- **Incrementare il numero di rastrelliere per stimolare mobilità ciclabile**, in particolar modo in corrispondenza dei poli attrattivi (ad es. parchi, biblioteche, scuole, ecc.)
- **Contrastare i furti di bici** con l'ausilio di sistemi antifurto efficaci e rastrelliere robuste e sicure
- **Implementare una rete ciclabile su scala metropolitana**, sicura e semplice da usare, che tocchi i luoghi di interesse e i poli attrattivi
- **Realizzare le connessioni attualmente assenti** nella rete ciclabile insieme ad una segnaletica ben visibile.
- Fornire **maggiori informazioni sui servizi disponibili per la mobilità ciclabile** come ad esempio il bike-sharing
- Il bike-sharing è maggiormente fruibile in quanto **libera dall'ansia da furto** e ne incentiva l'utilizzo
- Occorre una **maggior disciplina da parte dei ciclisti e maggiori controlli**, come ad esempio sull'utilizzo delle luci, rendendo al contempo obbligatorio l'uso del casco

- Introdurre le **biciclette “targate”, immatricolate e assicurate**. Queste misure agevolerebbero i controlli da parte dei vigili, incentiverebbero la sicurezza, oltre ad essere un deterrente del furto e uno stimolo all’uso della bici
- Occorrerebbe una **maggiore sicurezza e manutenzione dei percorsi ciclopedonali**, in quanto disponibilità e buone condizioni delle infrastrutture inducono le persone ad utilizzarle
- Occorrono **maggiori collegamenti e connessioni intra-quartiere**
- Occorre **regolamentare i parcheggi per le bici**, soprattutto per il bike sharing
- Le **MoBike** andrebbero **parcheggiate solo nelle aree dedicate** in quanto le rastrelliere sono già sature

CONVIVENZA E SPAZI PER LA MOBILITÀ: REGOLE E ABITUDINI

Emerge un tema generale relativo alla **qualità e vivibilità urbana**, in particolare in relazione al **traffico autoveicolare** che risulta spesso congestionato in alcune zone ed arterie particolari e, soprattutto, in corrispondenza degli assi viari, maggiori e minori, interessati dal traffico **proveniente da Pianoro e diretto a Bologna e San Lazzaro**, in quello che viene definito il “nodo di Rastignano”, che vedrà prossimamente la realizzazione del primo lotto di lavori. La viabilità è resa difficoltosa, inoltre, sia da fattori intrinseci delle infrastrutture (strade strette), che dal mancato rispetto del Codice della Strada. Le infrazioni al CdS, come l’eccesso di velocità, sono tra le cause che mettono a rischio la sicurezza di automobilisti, ciclisti e pedoni, in particolare nelle **zone residenziali**.

Infine emerge un tema più generale di **convivenza tra auto, ciclisti e pedoni e di spazio disponibile per le diverse tipologia di mobilità**, come ad esempio nelle aree che vedono manovre di carico-scarico merci, oppure laddove si assiste a problemi di **sosta e parcheggio irregolare**, soprattutto nelle zone dove i parcheggi sono sovrassaturi, che impattano negativamente il normale fluire della viabilità.

Sul tema della convivenza e degli spazi per la mobilità, che chiama in causa sia il piano delle regole (dalla regolamentazione degli accessi, ai parcheggi e la sosta) sia gli aspetti che possono incentivare la riduzione dell’utilizzo delle automobili e il cambiamento delle abitudini legate a questo tipo di mobilità, sono state raccolte le seguenti **osservazioni e proposte** attraverso sia una riflessione più generale circa i diversi interventi in corso o previsti in altre città italiane e europee, sia con una domanda di stimolo alla discussione. In particolare si è fatto riferimento ai seguenti esempi:

Roma: ha annunciato di bloccare la circolazione dei veicoli diesel dal 2024 nel centro della città

Milano: istituirà dal 2019 l’area a bassa emissione di inquinanti che, grazie al controllo da parte delle telecamere, vieta l’ingresso in città ai veicoli più inquinanti (diesel Euro 0, 1, 2 e 3. Diesel Euro 4 da ottobre 2019)

Parigi: ha introdotto il divieto di circolazione per le auto più inquinanti durante i giorni feriali ed ha istituito nuove pedonalizzazioni, per un futuro della città senza automobili.

Bilbao: ha abbassato il limite di velocità a 30 km/h (con eccezione dei principali assi viari) per creare una nuova cultura di convivenza fra traffico automobilistico, bici e pedoni.

Si sono quindi brevemente ricordate le **regole oggi esistenti a Bologna**, ossia che l’attuale regolamentazione degli accessi nella ZTL del Centro Storico non ha alcuna differenziazione oraria e prevede il rilascio dei contrassegni a residenti, veicoli operativi (unici sottoposti a pagamento con tariffe differenziate per grado ecologico), disabili, veicoli ibridi o elettrici, proprietari/affittuari di posto auto privato, oltre ovviamente ai mezzi di TPL di linea e non. All’interno della ZTL sono invece presenti diverse aree controllate con telecamere o fittoni con fasce orarie di accesso per alcune categorie di veicoli, in particolare gli operativi, piuttosto disomogenee fra loro.

E’ stata quindi posta in questa cornice la seguente **domanda**: Quale nuova regolamentazione si può immaginare e quali elementi sono da valutare per una nuova regolamentazione dell’uso dell’auto? Quali cambiamenti nelle abitudini quotidiane siamo disposti ad accettare?

Sono emerse in merito alcune osservazioni che **più che puntare ad un disincentivo-** restrizione vera e propria all’uso dell’auto privata- **evidenziano invece l’incentivo ad una mobilità sostenibile e alternativa**. Si riportano sotto i diversi elementi raccolti.

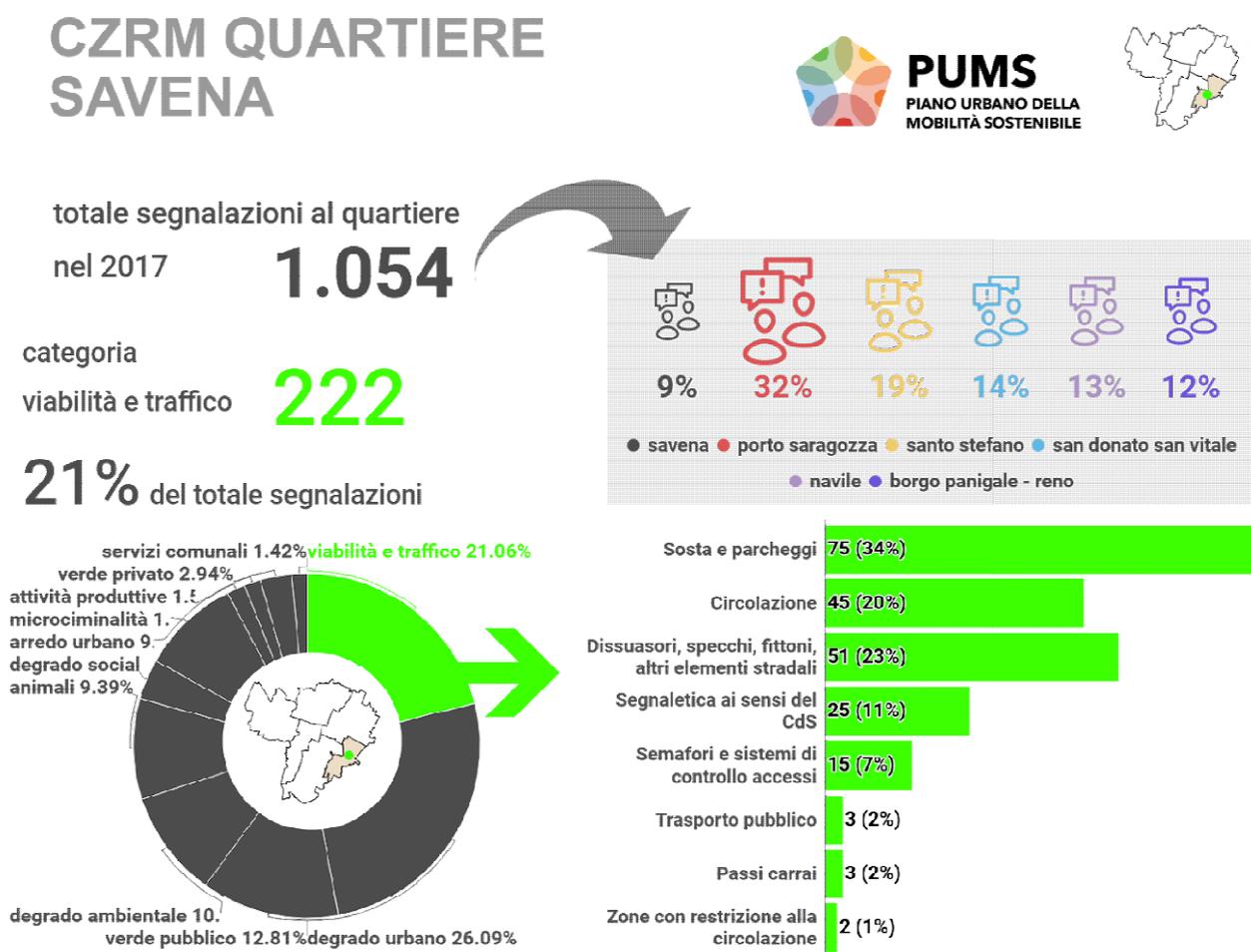
1. **Osservazioni e proposte per favorire un minore uso delle automobili**
 - Importante **pianificare i percorsi pedonali, ciclistici e automobilistici in un'ottica di Città Metropolitana**, non solo a livello comunale
 - **Incentivare il car sharing e disincentivare l'uso di auto con solo una persona**
 - **Multare i comportamenti scorretti e maggior controllo** per garantire il rispetto delle regole e maggiore sicurezza
 - Esigenza di **dividere il traffico pubblico dal traffico privato**
 - **Maggiori incentivi, anche economici, per i mezzi elettrici**
 - Manuali per **educare i ciclisti a comportamenti adeguati**
 - **Regolamentare maggiormente il trasporto merci nel centro storico**, rendendo il sistema di logistica efficace ed efficiente, con particolare riferimento ai corrieri espressi
 - **Educare e incentivare i comportamenti virtuosi in tema di mobilità sostenibile** che riguardi tutti i tipi di utenze
 - **Controllo e sanzioni** per chi non rispetta le regole con l'ausilio dei vigili urbani

Allegato 1. La mobilità nel Quartiere Savena: mappa di densità e categorie delle segnalazioni al CzRM del Comune di Bologna

Il CzRM (Citizen Relationship Management) è uno strumento di contatto diretto tra le istituzioni e gli abitanti che segnalano problemi di manutenzione e disagio all'interno del territorio cittadino, utilizzato anche dai Quartieri che lo gestiscono con uffici predisposti.

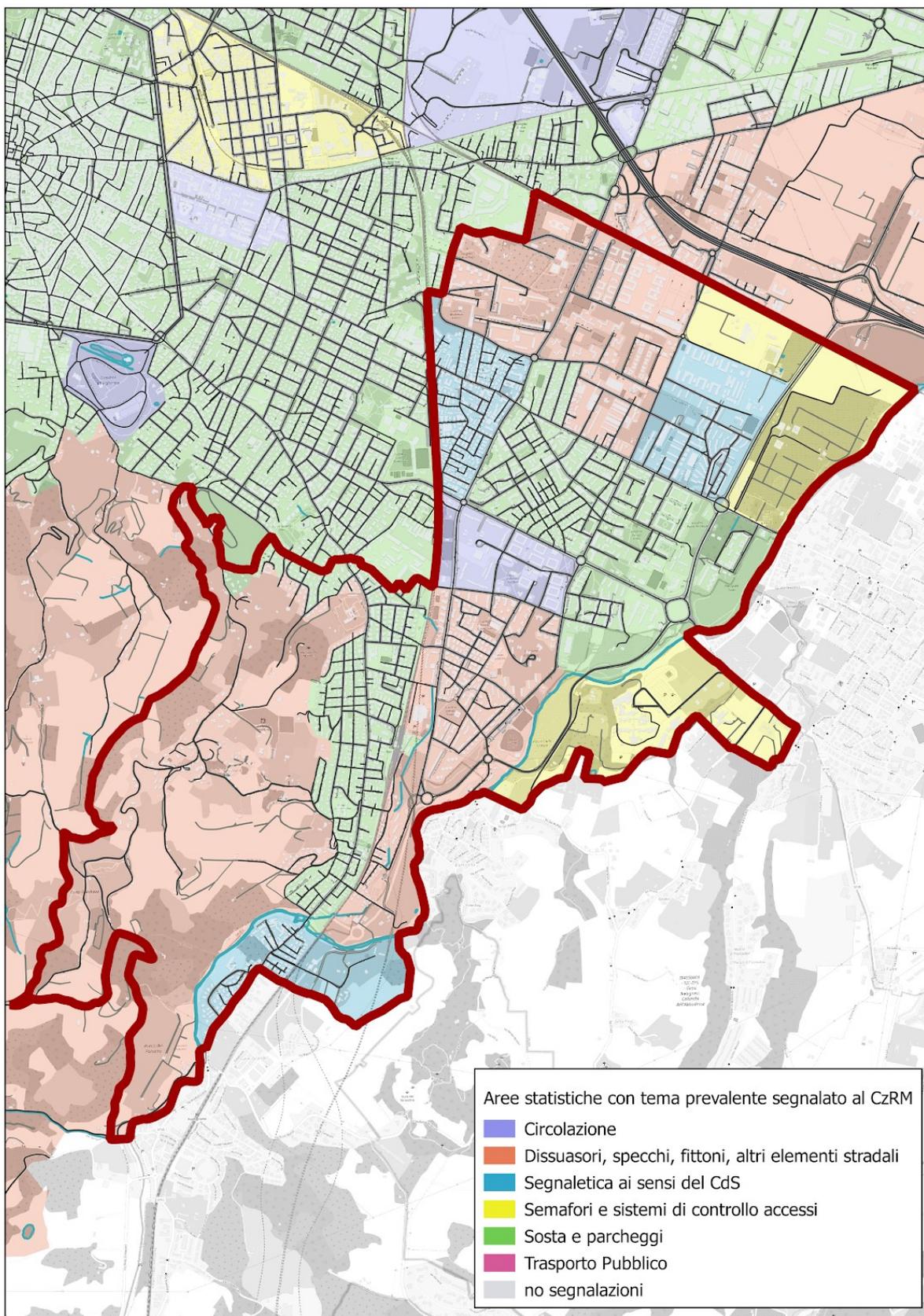
Questo strumento è usato direttamente dal cittadino con diverse modalità: o attraverso internet usando il sito del [Comune di Bologna](#), o contattando - di persona, via mail o al telefono - gli Urp, presenti nelle sedi dei quartieri in città, che svolgono la funzione di **accoglienza del cittadino**. Il CzRM è in pratica uno strumento avanzato di mappatura del territorio che permette di capire meglio, grazie all'aiuto diretto del cittadino che avanza la richiesta, la situazione reale e gli enti di competenza da coinvolgere per giungere alla soluzione del problema.

I dati raccolti dal CzRM per l'anno 2017 nel quartiere Savena sono stati analizzati e sintetizzati nella infografica riportata di seguito:



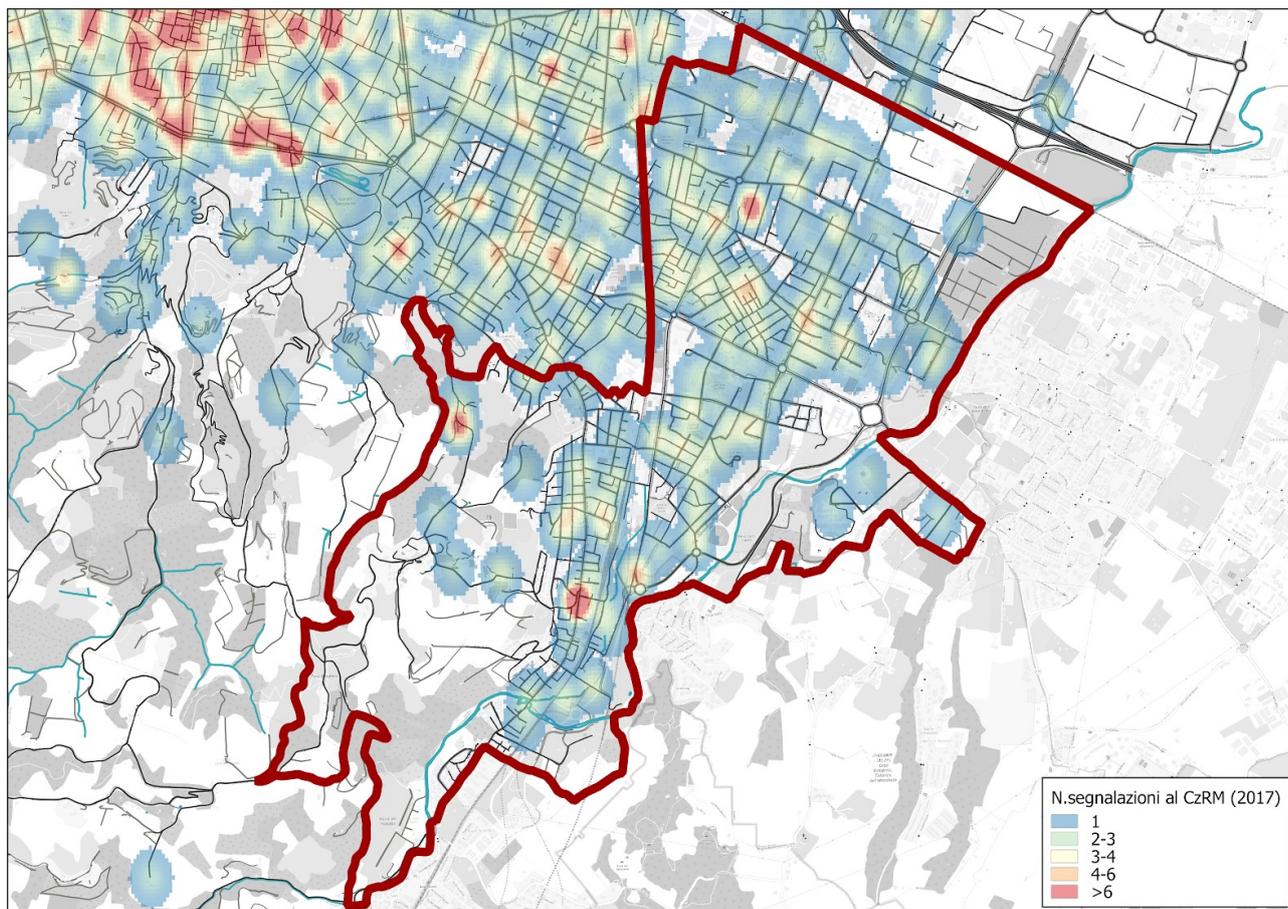
Da una prima analisi della suddetta infografica si può osservare che il tema della "viabilità e traffico" sia il secondo, in termini quantitativi, tra quelli segnalati al CzRM, dopo quello del "degrado urbano". All'interno del tema "viabilità e traffico" risulta prevalente la questione della "sosta e parcheggi", mentre di minore ma, in ogni caso, di rilevante importanza, risulta il tema della sicurezza stradale, declinata in termini di strumenti dissuasori dell'alta velocità e di segnaletica stradale, a conferma di quanto emerso anche dall'analisi qualitativa di cui sopra.

Di seguito viene riportata una mappa delle aree statistiche del quartiere Savena tematizzate in base alla questione prevalente relativa alla mobilità segnalata mediante il CzRM:



È interessante notare da questa mappa tematica come il problema della “sosta e parcheggi” sia prevalente nelle aree più densamente urbanizzate, mentre nelle aree più residenziali con arterie di veloce scorrimento sia predominante il tema della sicurezza stradale.

La mappa della densità di segnalazioni al CzRM inerenti la viabilità e traffico, evidenzia una concentrazione di osservazioni nella zona del Fossolo e nella parte medio-alta di via Toscana, in misura minore nell'area di via Corelli. In tutti i casi questo dato sembra in linea con quanto emerso nell'analisi qualitativa e nella mappa tematica precedente.



Allegato 2. Elaborati cartografici realizzati grazie al contributo dei cittadini che hanno partecipato al laboratorio PUMS

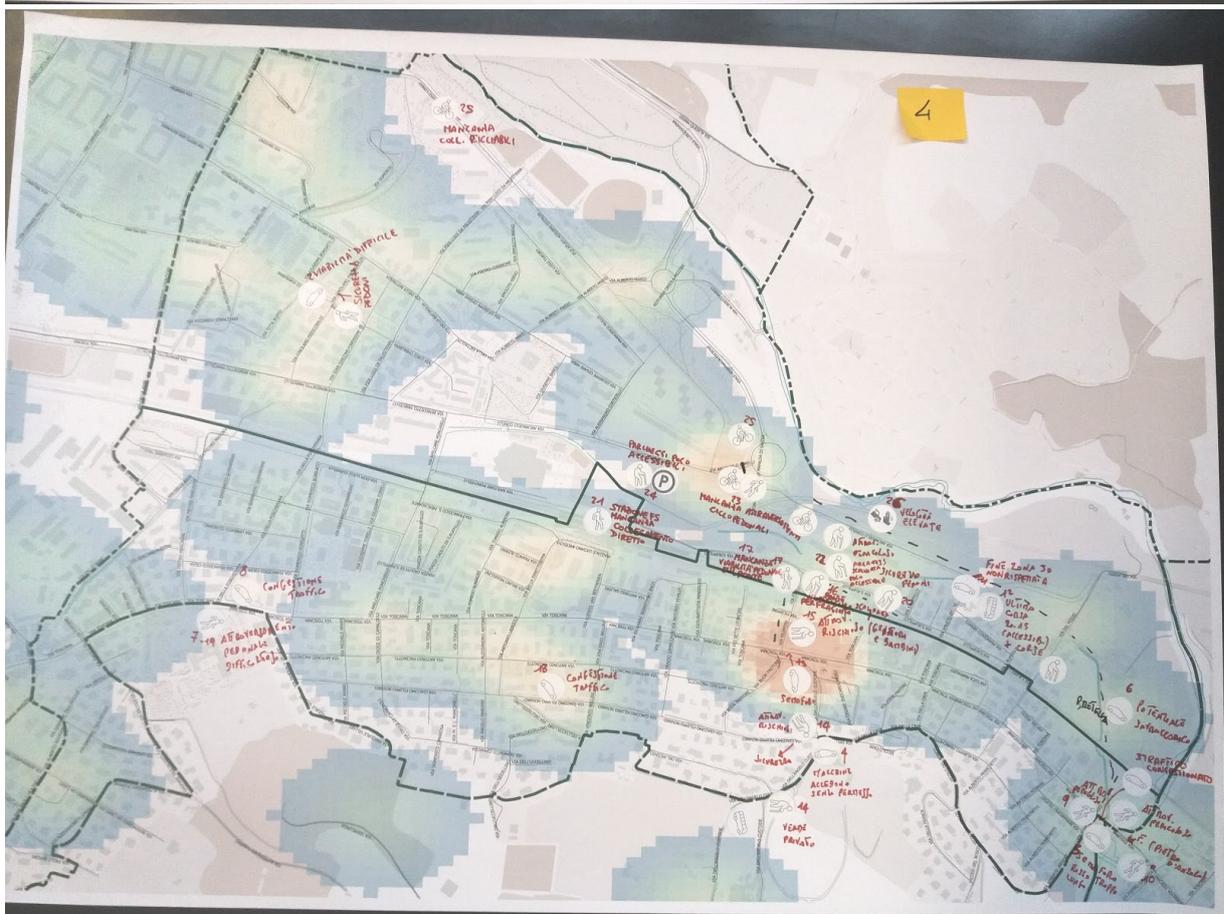
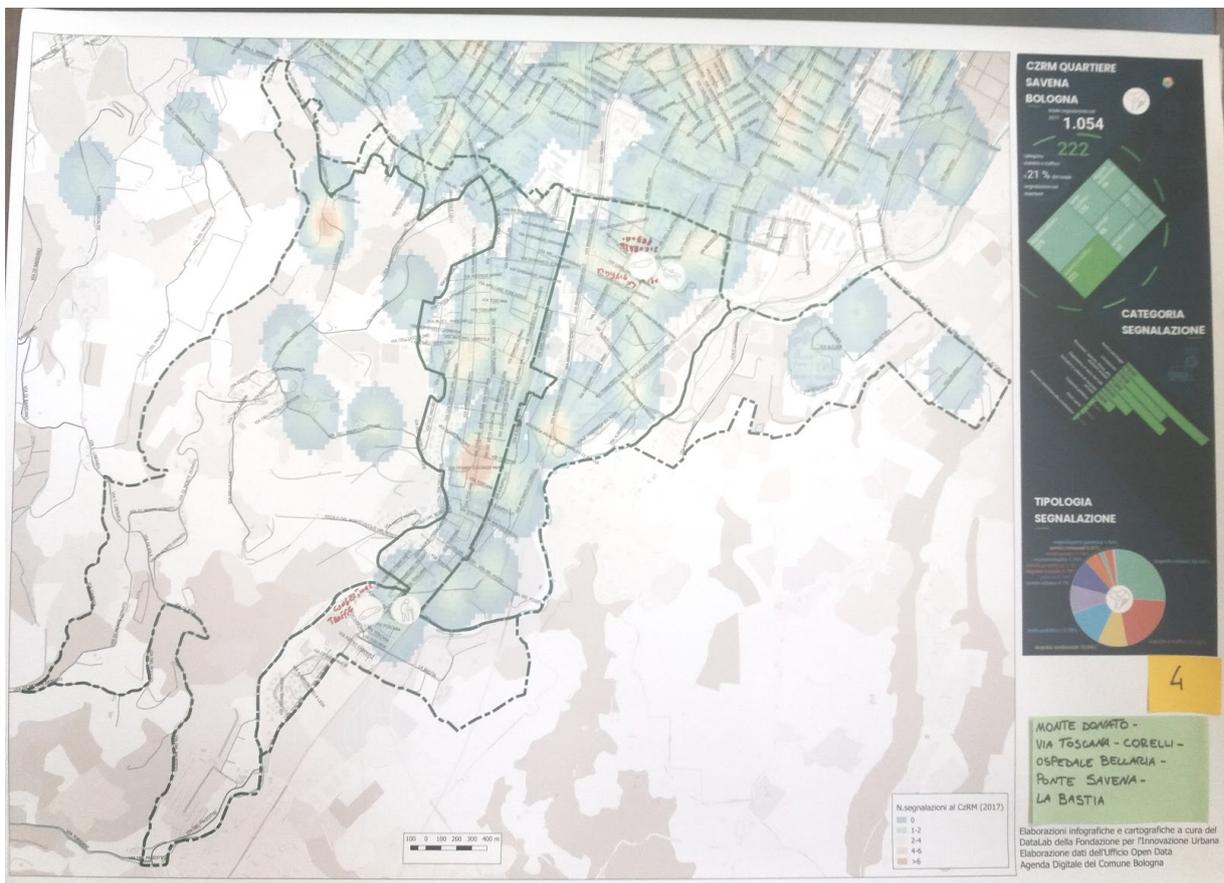
Queste di seguito riportate sono delle immagini delle mappe elaborate grazie al supporto dei cittadini che hanno evidenziato le criticità relative alla mobilità nel territorio di loro pertinenza (residenti, lavoratori, city users, ecc.)



Tavolo 1 - Pontevecchio-Bitone-Via Arno-Cavedone



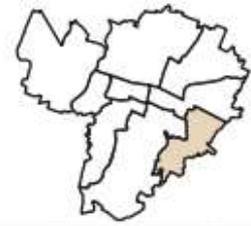
Tavolo 2 - Fossolo



Tavolo 4 - Via Toscana-San Ruffillo

Allegato 3. Alcuni interventi previsti/in corso nel Quartiere

PUMS _ Piano Urbano della Mobilità Sostenibile _ GLI INTERVENTI



QUARTIERE SAVENA /1

Rotonda Decorati al Valore Militare Via Lincoln Via Treviso	riqualificazione stradale	  
Via Foscherara	moderazione velocità	  
Via Felsina Via Calabria Via Faenza	rifacimento marciapiedi	  
Viale Felsina Zona Cracovia Viale Lenin (Accesso scuole Don Marella)	attraversamenti e percorsi pedonali	  
Via Spina	nuovi stalli moto	  

Team della Fondazione per l'Innovazione Urbana impegnato nel percorso di informazione e ascolto del PUMS per il quartiere Savena:

Giovanni Ginocchini (Direttore della FIU)

Giulia Allegrini (Ricercatrice del Ces.Co.Com dell'Università di Bologna e consulente della FIU)

Umberto Mezzacapo (Ricercatore del Ces.Co.Com dell'Università di Bologna e consulente della FIU)

Simone Bordoni (Data analyst dell'Ufficio Open Data del Comune di Bologna e consulente della FIU)

Giulia Naldi (Membro dello staff della FIU)

Con il supporto di:

Giuseppe Seminario

Roberta Carlucci

Federico Salvarani

Viola Fini

Emanuela Corlianò

**fondazione
innovazione urbana**

www.fondazioneinnovazioneurbana.it
Salaborsa (II piano)
Piazza Nettuno, 3 - 40124 Bologna
