

Una città in movimento

Percorso di partecipazione sul PGTU

Documento conclusivo

Bologna. Città che cambia
Percorso di partecipazione sul PGU
Documento conclusivo "una città in movimento"

Coordinamento generale

Paolo Ferrecchi - Direttore Settore Mobilità Urbana

Gruppo di lavoro

Settore Mobilità Urbana: Paolo Ferrecchi – Direttore, Cleto Carlini, Gian Matteo Cuppini, Andrea Mazzetti, Carlo Michelacci, Nicola Montanari, Federico Paveggio, Luca Saltarelli, Laura Salvi, Valeria Villani.

Ufficio di Piano: Giovanni Fini - Dirigente, Alessandro Gatti, Cristina Gentile, Cristina Meloni

Testi a cura di

Alessandro Gatti e Cristina Gentile

Si ringrazia del contributo



FONDAZIONE CASSA DI RISPARMIO IN BOLOGNA

Questo documento è il racconto dell'esperienza del Forum sulla mobilità, di cui raccoglie le istanze condivise durante il confronto di questi mesi. Esso si propone quindi come contributo alla redazione del nuovo Piano Generale del Traffico Urbano.

Il Forum sulla mobilità si configura come una prosecuzione del Forum "Bologna. Città che cambia" che ha concluso la sua prima fase il 15 dicembre 2005. In quell'occasione l'Amministrazione ha assunto l'impegno di continuare i lavori su temi specifici quali appunto la mobilità (oltre alla qualità urbana, la casa e la perequazione urbanistica).

I lavori del forum cittadino "Percorso di partecipazione sul PGTU" si sono articolati dal 28 giugno fino al 20 settembre, in due sessioni plenarie e tre incontri tematici, oltre ad una serie di biciclettate organizzate per le ciclabili del territorio comunale.

Questa relazione di sintesi è curata dall'Ufficio di Piano e dal Settore Mobilità ed è proposta ai partecipanti al Forum sul PGTU come documento riepilogativo del percorso realizzato, non solo con gli incontri dal vivo ma anche attraverso il web e il dibattito sui media.

I contenuti tecnici del documento sono stati presentati nella seduta plenaria conclusiva del forum, il 20 settembre 2006.

Tutto il materiale e la documentazione prodotta nel corso del Forum è disponibile nella sezione Forum "Bologna. Città che cambia" dell'indirizzo web

<http://psc.comune.bologna.it>

Bologna. Città che cambia
Percorso di partecipazione sul PGU
Documento conclusivo "una città in movimento"

INDICE

UNA CITTÀ IN MOVIMENTO	1
1. Il percorso di partecipazione sul PGTU	6
1.1 <i>Il Forum "Bologna. Città che cambia"</i>	<i>6</i>
1.2 <i>I partecipanti.....</i>	<i>8</i>
1.3 <i>I luoghi del confronto</i>	<i>8</i>
1.4 <i>Il processo e le finalità.....</i>	<i>9</i>
1.5 <i>Gli incontri</i>	<i>9</i>
1.6 <i>Il Forum, strumenti e linguaggi.....</i>	<i>10</i>
1.7 <i>Un primo bilancio.....</i>	<i>14</i>
1.8 <i>Altre iniziative</i>	<i>16</i>
1.9 <i>In futuro.....</i>	<i>20</i>
2. Gli incontri in dettaglio	21
2.1 <i>Plenarie.....</i>	<i>21</i>
<i>Relatori degli incontri del 28 giugno e 20 settembre 2006.....</i>	<i>21</i>
<i>Materiali distribuiti il 28 giugno 2006</i>	<i>21</i>
<i>Materiali distribuiti il 20 settembre 2006.....</i>	<i>21</i>
<i>Documento conclusivo (in bozza)</i>	<i>21</i>
2.2 <i>Tavoli tematici.....</i>	<i>22</i>
<i>Ospiti e relatori:</i>	<i>24</i>
<i>Materiali distribuiti:</i>	<i>24</i>
3. Allegati	28
<i>Gli spunti e le osservazioni pervenute dai partecipanti alla prima</i>	
<i>fase del forum circa il sistema della mobilità sostenibile</i>	<i>28</i>

1. Il percorso di partecipazione sul PGU

1.1 Il Forum "Bologna. Città che cambia"

Il Forum "Bologna. Città che cambia" è stato costituito al fine di ampliare i percorsi di partecipazione relativi al processo di piano, prima con il PSC e poi con il PGU, per una effettiva condivisione dei contenuti. Vi partecipano rappresentanti delle istituzioni e della società civile, portatori di interessi diffusi sul territorio, singoli cittadini.

Il Forum, spazio di confronto con associazioni ed anche cittadini, nasce dall'obiettivo di favorire una "partecipazione dal basso", come propugna il programma di mandato dell'Amministrazione.

Il percorso del Forum cittadino ha preso avvio il 14 aprile 2005 con una prima fase dedicata al futuro Piano Strutturale Comunale (PSC) e le competenze specifiche dei vari strumenti di pianificazione (quelli sovraordinati, come il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, e i futuri Piani come il PGU, quello energetico e quello ambientale).

La prima fase si è conclusa il 15 dicembre 2005 con l'impegno dell'Amministrazione di continuare i lavori su temi specifici, tra cui la mobilità (oltre alla qualità urbana, la casa e la perequazione urbanistica).

Alcune delle osservazioni in merito alla mobilità, sollevate durante la prima fase del Forum, infatti, si sono prestate ad esser meglio valutate in questa seconda fase di partecipazione sul PGU.



Partecipanti ad un incontro tematico presso l'urban center eBO.

Il tema della mobilità è stato affrontato in sinergia fra quanto proposto nel PGTU (breve periodo) e nel PSC (medio-lungo periodo) e tenendo conto dei tempi previsti per l'approvazione del PGTU (autunno 2006).

In sintesi, nello schema che segue, i momenti principali dei singoli iter; nell'ultima parte della tabella il forum dedicato al PGTU.

LE TAPPE FONDAMENTALI

14 aprile 2005	Avvio Forum "Bologna. Città che cambia"
12 maggio 2005	Presentazione pubblica del documento "PGTU - Linee di indirizzo"
15 dicembre 2005	Chiusura della prima fase del Forum "Bologna. Città che cambia"
9 marzo 2006	Avvio della seconda fase del Forum "Bologna. Città che cambia" con il seminario di lavoro "La perequazione urbanistica: contenuti e regole"
28 giugno 2006	Avvio del forum "Percorso di partecipazione sul PGTU"
13 luglio 2006	I Incontro tematico: ambiente
20 luglio 2006	II Incontro tematico: sicurezza
6 settembre 2006	III Incontro tematico: circolazione
20 settembre 2006	Chiusura del forum "Percorso di partecipazione sul PGTU"
Novembre 2006	Adozione PGTU Presentazione PGTU nei Quartieri cittadini

1.2 I partecipanti

Durante la creazione del nuovo PGTU l'Amministrazione comunale ha scelto di valorizzare il piano dell'ascolto con i soggetti che compongono il tessuto associativo ed economico della città, nonché con i cittadini, in un'ottica di confronto aperto e di ampia collaborazione.

E la partecipazione di cittadini, società civile, enti e categorie economiche non si è fatta attendere. Questo percorso si è arricchito con domande, suggerimenti, preoccupazioni e osservazioni sollevate dai partecipanti.

Nei mesi del Forum sul PGTU è stato molto animato anche il dibattito on-line, con richieste molto puntuali rispetto alle realtà vissute nei singoli ambiti del territorio e con una capacità propositiva molto forte e solidale.

Come coniugare la presenza di scuole con le limitazioni del traffico o con l'esistenza di sottopassi di fluidicazione del flusso veicolare: tante le impressioni e vivaci gli appunti allo stato di cose presenti. Per molte criticità i tecnici comunali sono stati chiamati a intervenire nel merito, fornendo informazioni su progetti e lavori che vedono il Comune impegnato a collaborare con altri soggetti (Ferrovie, Autostrade, ecc.) per riformare profondamente determinate zone critiche.

Un'opportunità di dialogo costante, quindi, tra l'Ente e i cittadini.

1.3 I luoghi del confronto

Oltre alle due sedute plenarie svoltesi nella cornice di Cappella Farnese, a Palazzo D'Accursio, gli incontri tematici si sono svolti a eBo.

La scelta di utilizzare questo spazio come luogo del confronto rientra nell'obiettivo di consolidare e arricchire la sua natura di punto di riferimento centrale per l'informazione e la discussione collettiva attorno alla città e al suo territorio: un nuovo urban center - "centro urbano" in senso non solo geografico - al servizio dei cittadini e delle istituzioni.

L'esposizione attuale, che dà ampio spazio al Quadro conoscitivo del Piano Strutturale Comunale fornendo una vera e propria "fotografia" della città, costituisce l'indispensabile base informativa per partecipare attivamente e consapevolmente alle iniziative di "Bologna. Città che cambia".

Organizzata per vaste aree tematiche - tra cui ha un certo peso quella della Mobilità - la mostra accompagna l'evoluzione di Bologna con mappe, disegni, fotografie, modelli in scala, video, postazioni interattive e animazioni tridimensionali, fornendo un'informazione completa e aggiornata sul territorio di Bologna.

L'urban center si conferma come un nuovo spazio per il dialogo e l'incontro attorno ai temi delle nuove infrastrutture, riqualificazione urbana, del recupero del patrimonio storico-architettonico e dello sviluppo sostenibile.

1.4 Il processo e le finalità

È stato necessario fin dal primo incontro chiarire e condividere con i partecipanti gli obiettivi e le regole degli incontri di questa fase di lavoro, in modo da creare un quadro trasparente delle opportunità e dei limiti del percorso da intraprendere.

E' stato previsto al termine dello stesso, la possibilità di offrire ai partecipanti la possibilità di esprimere una valutazione sul percorso condotto (procedure di citizen satisfaction come questionari o indagini conoscitive), analogamente a quanto approntato per la fase del Forum concentrata sul Piano strutturale.

Circa le regole della partecipazione, è stata cura dei moderatori ricordare che:

- ◆ Il PGTU si occupa degli interventi da eseguirsi su uno scenario di breve periodo, lasciando sullo sfondo l'assetto delle infrastrutture per la mobilità;
- ◆ La discussione su temi locali e luoghi specifici sarà affrontata negli incontri di Quartiere. Il forum sul PGTU si concentra su linee di indirizzo, politiche e scenari della mobilità. Interventi e azioni locali dovranno essere definite nei vari piani particolareggiati di Quartiere, a valle dell'approvazione del PGTU.
- ◆ La moderazione degli incontri da parte di "facilitatori" è stata finalizzata alla traduzione della discussione in obiettivi concreti e quindi alla elaborazione di un documento di sintesi.

L'itinerario ad incontri ravvicinati (giugno-settembre) è derivato dalla necessità di evitare uno sfilacciamento della discussione, come è risultato nella fase precedente del Forum, prolungata per più mesi.

1.5 Gli incontri

Il dialogo tra i partecipanti ha avuto luogo su piani differenti.

Un primo livello attraverso le due assemblee plenarie di apertura e chiusura del Forum, momenti per raccogliere e confrontare le conoscenze e le informazioni a disposizione, e per indirizzare il dibattito con nuove osservazioni e proposte sul futuro Piano.

Una seconda modalità d'interazione, invece, è avvenuta tramite incontri tematici settimanali, che hanno privilegiato l'approfondimento e la discussione fra le diverse voci. Infine, con il forum web, strumento di partecipazione a distanza a disposizione di tutti i cittadini, moderato e arricchito di documentazione e report dai tecnici dell'Amministrazione.

Nei tre incontri tematici gli obiettivi del futuro PGTU, sintetizzati sui cartelloni e sulle schede distribuite, hanno dunque costituito la traccia di partenza del dibattito.

Negli incontri è stata fornita una presentazione iniziale di carattere tecnico per inquadrare il tema del giorno.

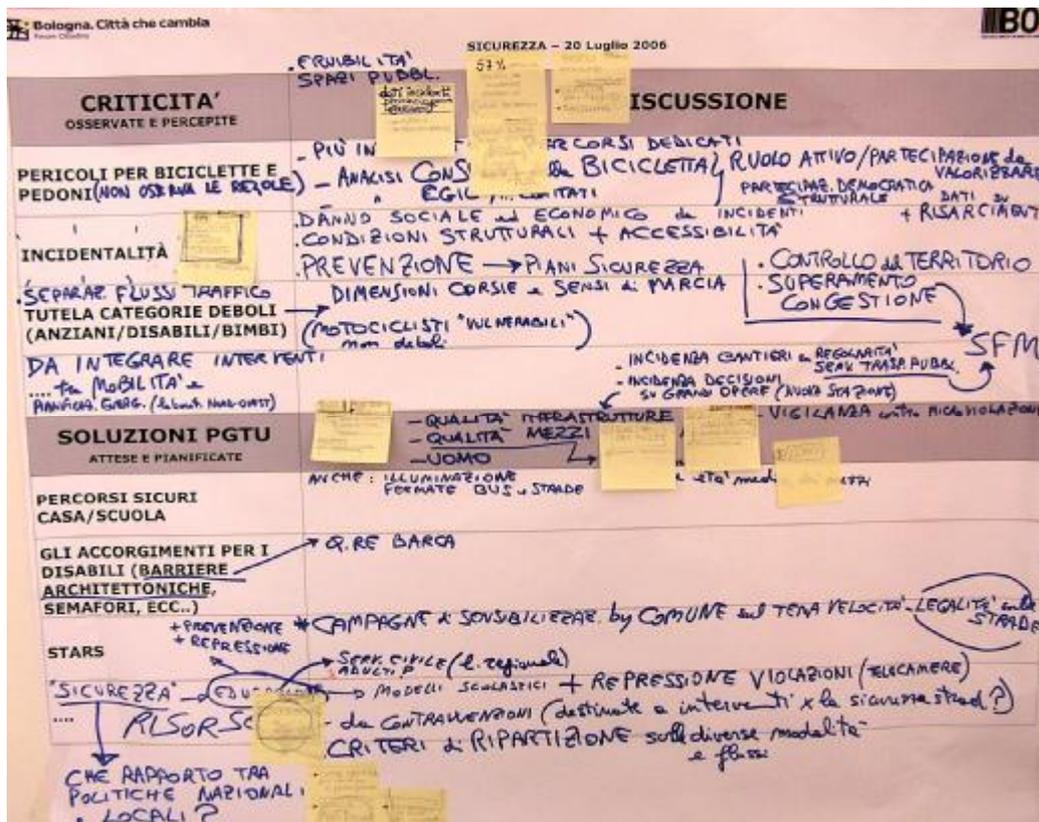


Foto di un cartellone alla fine di un gruppo di lavoro.

Rispetto agli argomenti di discussione proposti, i partecipanti hanno potuto scegliere l'ordine di priorità da seguire, aggiungere nuove questioni e lungo quali linee orientare la discussione.

Il confronto, partito da argomenti generali, è spesso proseguito con l'individuazione di luoghi del tessuto urbano caratterizzati da specifiche problematicità: mentre l'individuazione delle situazioni critiche (o potenzialmente ricche di opportunità) è stata spesso concorde, non sempre le soluzioni e le scelte proposte dai partecipanti sono state ricomposte in una sintesi.

La discussione è stata "facilitata" con moderatori impegnati nella gestione della comunicazione, nella presentazione delle proposte e nella traduzione delle stesse in azioni e obiettivi chiaramente comunicabili.

1.6 Il Forum, strumenti e linguaggi

Il percorso del Forum sul PGTU, oltre gli incontri dal vivo, ha offerto ai partecipanti la possibilità di approcci differenziati alla discussione: dall'accesso online a materiali informativi, alle visite guidate (le "biciclettate") lungo i percorsi ciclabili della città.

La piattaforma on-line del Forum, nata per estendere la discussione oltre i momenti d'incontro, restituisce un quadro delle percezioni della cittadinanza in relazione all'ambito urbano. Forum web e incontri dal vivo sono stati concepiti e usati come "vasi comunicanti": i partecipanti alle sedute tematiche hanno spesso inviato contributi scritti sul forum web per specificare meglio la loro posizione o continuare un tema dibattuto in sala. Lo strumento web ha quindi offerto un materiale continuamente in elaborazione, capace di risentire dell'attualità politica e pertanto estremamente fedele nel dipingere la vitalità della cittadinanza.

Esponente	Contributi	Protezioni	Deletti da	Ultimo messaggio
1 Avviate il caso di una "Bologna 2012" - 1° parte	153	2	Bologna	27/09/06 13:04
1 Avviate il caso sul Piano del Traffico (DOTS)	438	2	casella	08/10/06 12:44
1 Avviate Bologna pensata per il futuro	420	2	Bologna	24/09/06 12:45
1 Avviate l'annuncio sul futuro di Bologna	2048	1	Bologna	08/10/06 12:44
1 Il Piano Nord	34	3	casella	30/09/06 12:44
1 Compensare e assomare Nord	1079	5	Alessandra	08/10/06 12:44
1 Pianificazione verde	96	1	Bologna	28/09/06 12:37
1 Officina centro storico	642	7	grillo	08/10/06 12:44
1 PRMO: il progetto industriale scavalca tutta il centro storico?	797	8	Alessandra	22/09/06 12:44
1 Piano PGTU: invadere la strada	87	1	casella	28/09/06 12:44
1 Telerivoluzione	2542	40	nicola	08/10/06 12:44

Ad ottobre 2006, gli iscritti al Forum web sono oltre 200, con un incremento di quasi 40 utenti dall'apertura del percorso sul PGTU, per un totale di oltre 300 interventi.

La raccolta di segnalazioni e suggerimenti da parte dei partecipanti è avvenuta anche attraverso la "PGTU box", una cassetta custodita all'interno dell'urban center in cui lasciare il proprio intervento in forma libera.

Dai contributi così depositati, sono emersi i seguenti punti:

- preoccupazioni legate all'uso improprio dei motoveicoli (accesso nella ZtL, parcheggi abusivi e a detrimento dei posti biciclette, ecc.)
- dimensioni delle piste ciclabili percepite come troppo ridotte
- sussistenza di barriere architettoniche, nonostante gli standard europei in materia.



La PGTU box all'Urban center eBO.

Dal Diario di una "bicicletтата"

(pubblicato sul forum web - data: gio 27 luglio 2006)

Alcuni scatti della pedalata del 24 luglio scorso lungo tratti della rete ciclabile cittadina.

Dalla partenza in Piazza Maggiore, ci siamo diretti verso Piazza Verdi e Via delle Moline. Qui, a ridosso dei cantieri, alcune domande dei partecipanti sui tempi dei lavori e sull'asse stradale colorato in rosso, futura pista dedicata al traffico ciclabile.

Proseguendo per via Righi abbiamo imboccato la pista ciclabile di via Riva Reno per deviare presto su Via Galliera.

Una breve sosta in Piazza XX Settembre per alcuni aggiornamenti sui progetti in corso per l'area della Stazione centrale (accordo siglato con Fs per 2500 posti biciclette, interventi sulla segnaletica, ecc.)

Lungo via Boldrini e attraverso i viali ci siamo portati su via Bovi Campeggi. Da lì al parcheggio Tanari il passaggio è stato breve.

Erano ormai quasi le 19 quando abbiamo lasciato la pista ciclabile di via Casarini, con qualche appunto dei partecipanti per le interruzioni del percorso.

Da Via Casarini, in vista di via Saffi, abbiamo imboccato via del Chiù. Questa pista ha sorpreso tutti. Serpeggia tra il rivolo del torrente Ravone e gli orti e le campagne a ridosso dei binari ferroviari.

Solo il vento lieve e il gorgoglio delle acque: non sembrava di essere nel cuore di Bologna.

Arrivati all'area di Prati di Caprara, per l'itinerario del ritorno ci siamo lasciati alle spalle la mole dell'Ospedale Maggiore.

Da via Cimabue abbiamo sfiorato l'ex Velodromo per immetterci sulla pista che porta a via Pasubio e via Sabotino.

La pedalata si è conclusa dopo un ultimo tratto di pista in Via del Pratello.

Un arrivederci sul far della sera.



Momenti della "bicicletтата" del 24 luglio 2006.

1.7 Un primo bilancio

Tra i risultati più significativi e premianti del percorso del Forum, la partecipazione registrata: soggetti economici, associazioni e cittadini hanno aderito e contribuito alla discussione.

Il forum web ha raccolto circa 290 interventi; le pagine più consultate hanno collezionato oltre 2850 singole "letture", e fino a 46 repliche nelle concatenazioni dei messaggi: testimonianze, per chi scrive, di un apprezzamento anche di questo strumento di interazione.

All'incontro di apertura hanno partecipato 75 persone di cui il 13% cittadine e cittadini, il 20% associazioni, il 6% comitati, il 9% sindacati e movimenti politici, il 32% enti, il 7% ordini professionali e il 13% società professionali ed enti con finalità economiche.

Al primo incontro tematico dove si discusso di Ambiente hanno partecipato 54 persone di cui il 22% cittadine e cittadini, il 6% associazioni, il 7% comitati, il 7% sindacati e movimenti politici, il 34% enti e il 24% società professionali ed enti con finalità economiche.

Al secondo incontro tematico dove si è parlato di Sicurezza hanno partecipato 49 cittadini di cui il 18% cittadine e cittadini, l'8% associazioni, il 4% comitati, il 10% sindacati e movimenti politici, il 35% enti e il 25% società professionali ed enti con finalità economiche.

Al terzo incontro tematico, dal tema "Circolazione", hanno partecipato 52 persone di cui il 23% cittadine e cittadini, il 12% associazioni, il 6% comitati, il 12% sindacati e movimenti politici, il 28% enti e il 19% società professionali ed enti con finalità economiche.

Il dato medio di partecipazione è stato pertanto di circa 60 persone per incontro.

Facendo un confronto con i dati sulla partecipazione pubblicati relativamente al Forum cittadino "Bologna. Città che cambia - L'urbanistica partecipata per scegliere il futuro", si è avuta una più ampia partecipazione agli incontri tematici che sono stati anche in numero minore, 3 rispetto ai 10 del Forum sull'urbanistica.

Si sono avute anche nuove iscrizioni al Forum sul PGU di circa 30 persone in rappresentanza di associazioni, comitati ecc., oltre agli iscritti fino ad oggi al Forum cittadino "Bologna. Città che cambia".

A questi incontri si è avuta anche un'interessante partecipazione delle donne in rappresentanza delle varie realtà della città, circa il 21% sul totale dei partecipanti.

In questo primo bilancio, tuttavia, emergono anche punti di debolezza del percorso fin qui condotto. Ad esempio, alcune difficoltà di relazione fra gruppi intervenuti e Amministrazione, o di dialogo fra gli stessi partecipanti, legate anche al carattere sperimentale del processo.

L'estrema diversità e la difficoltà di confrontare alcune delle posizioni espresse - ad esempio quando il cittadino tende a privilegiare aspetti legati alla "esperienza quotidiana" del singolo mentre altri attori ragionano in termini di sistemi e strategie - costituiscono ostacoli per l'interazione. Ma sono anche un richiamo per l'Amministrazione a saper intercettare esigenze molteplici e tempi e valutazioni differenziati.

Si riporta di seguito l'elenco delle associazioni e dei soggetti intervenuti attivamente nel dibattito con osservazioni nel corso degli incontri e invio di documenti.

Categorie economiche, Enti e Ordini professionali

- Regione Emilia Romagna
- Provincia di Bologna
- ARPA sezione provinciale di Bologna
- Comune di Casalecchio di Reno
- Soprintendenza per i beni architettonici e del paesaggio dell'Emilia Romagna
- Ordine degli Ingegneri
- Ordine dei Geologi della Regione Emilia Romagna
- Collegio dei Periti Industriali Laureati della Provincia di Bologna
- Collegio dei Geometri
- TAV S.p.a.
- Tecnicoop
- Confesercenti di Bologna
- ATC S.p.a.
- S.R.M. Agenzia TPL
- Confartigianato di Bologna
- Enea
- Collegio Costruttori Edili ed Imprenditori Affini della Provincia di Bologna
- Finanziaria Bologna Metropolitana S.p.a.
- Bologna Fiere
- Lega delle Cooperative Bologna
- CNA provinciale di Bologna
- Ausl Città di Bologna
- UIL Bologna
- Università degli Studi di Bologna
- Confcooperative di Bologna
- Hera Bologna
- C.A.I.R.E.
- A.G.C.I. provinciale di Bologna
- Ascom Bologna
- Unipol S.p.a.
- Coop Nuovo Mondo
- Policlinico S. Orsola
- Coop Ansaloni
- Autostazione Bologna

Associazioni, sindacati e movimenti politici

- Arci
- WWF Bologna Metropolitana
- Associazione sindacale piccoli proprietari immobiliari - ASPPI
- Movimento Repubblicani europeo
- CGIL Bologna
- CISL Bologna
- Comitato Nodo
- Centro Antartide
- DS Bologna
- Comitati ESMOG
- Unione sindacale italiana
- Il Cerchio Verde
- Rete Lilliput
- Comitato Parco Funivia
- Comitato Piazza Verdi
- Airis SRL
- Associazione Rinnovamento della Sinistra
- Comitato Strada Maggiore e San Vitale
- Associazione Segantini
- VIVICALDERARA
- Federmanager provincia di Bologna

1.8 Altre iniziative

Anche quest'anno il Comune di Bologna promuove nell'ambito della Settimana Europea della Mobilità una serie di iniziative a favore della mobilità sostenibile: oltre alla presentazione dei provvedimenti di limitazione alla circolazione per il prossimo autunno/inverno, saranno attivati interventi per la diffusione dell'uso del trasporto pubblico, della mobilità ciclabile, e presentati importanti progetti relativi alla pedonalizzazione dell'intera area universitaria, al mobility management, ai percorsi sicuri casa-scuola, alla diffusione dei carburanti meno impattanti.

Le iniziative promosse dal Comune di Bologna sono state realizzate con la collaborazione di Regione Emilia-Romagna, Università di Bologna, ATC, RFI, TRENITALIA, C.AM.IN.A., Centro Antartide, Consorzio EcoGas, Consulta della bicicletta (LEGAMBIENTE, WWF, UISP, MonteSole Bike Group, FIAB, Associazione Macigno), Piazza Grande.



Manifesto con le iniziative promosse dal Comune di Bologna in occasione della Settimana Europea della Mobilità.

Giornata	Tema	iniziativa	Modalità organizzative	note	orario
Sab 16	AUTO BO2: anche le auto possono inquinare meno	<i>Presentazione alla stampa:</i> <i>Provvedimenti del Comune di Bologna di limitazione alla circolazione per il periodo autunno- inverno</i> <i>metano/GPL: incentivi per l'installazione e tariffe sosta agevolate</i> <i>Progetto di sperimentazione Filtri AntiParticolato sui veicoli commerciali leggeri</i>	Conferenza stampa a Palazzo d'Accursio	Esposizione alla cittadinanza di autoveicoli alimentati a metano/GPL in Piazza Maggiore	ore 13,00

Dom 17	BICI BO2: <i>oggi andiamo in bici</i>	<i>Pedalata sulla pista ciclabile del canale Navile</i>	Partenza da Piazza Maggiore	Manifestazione aperta a tutti In Piazza Maggiore distribuzione della nuova mappa percorsi ciclabili a Bologna	ore 9,30
Lun 18	BUS BO2: <i>col mezzo pubblico la città si vive meglio</i>	<i>Presentazione dei nuovi bus a metano e dei progetti di metanizzazione di ATC</i> <i>Inaugurazione del nuovo servizio Trambus Open (i nuovi bus scoperti per il giro turistico di Bologna)</i>	Conferenza stampa con incontro in Piazza Maggiore	Manifestazione aperta a tutti	ore 13,00
Mart 19	MM BO2: <i>per andare da casa al lavoro e da casa a scuola</i>	<i>Presentazione:</i> <i>Mobility management nel Comune di Bologna</i> <i>Sottoscrizione Convenzione Quadro con ATC e Trenitalia</i> <i>Nuove convenzioni quadro con ATC e Trenitalia per i lavoratori delle aziende che attuano il mobility management</i>	Presso Q.re S.Vitale	Manifestazione aperta a tutti	ore 15,00
		<i>Progetto di accessibilità all'area artigianale Roveri</i> <i>Progetto di pedonalizzazione e riqualificazione dell'area Universitaria</i> <i>Presentazione del Piano d'azione dei percorsi sicuri casa-scuola (con la partecipazione dei Quartieri coinvolti nei progetti)</i>	Presso Q.re S. Stefano	Manifestazione aperta a tutti	Ore 18,00

Merc 20	FORUM BO2: abbiamo fatto un PGTU con molte idee	<i>Conclusioni del forum cittadino "Bologna. Città che cambia". Relativo al PGTU</i>	Incontro c/o la Cappella Farnese di Palazzo d'Accursio	Manifestazione aperta a tutti	ore 17,00
		<i>E dopo il Forum tutti in bici: "Pedalata letteraria" con gelato finale lungo la radiale est (percorso caratterizzato da segnaletica dedicata a "l'elogio della bicicletta")</i>	Partenza da Piazza Maggiore	Manifestazione aperta a tutti	ore 20,30
Giov 21	BICI BO2: in bici anche domani	<i>Presentazione della pista ciclabile Bruschetti Che collega Borgo Panigale alla "Birra"</i>	Incontro presso la Stazione FS di Borgo Panigale	Manifestazione aperta a tutti	ore 11,00
		<i>Presentazione alla stampa: I nuovi progetti ciclabili Lavori della Passerella ciclopedonale Dozza Nuovo bando per le rastrelliere ai condomini Iniziativa del Quartier S. Vitale (asta pubblica di biciclette del 27 settembre e progetto "Segnala biciclette")</i>	Conferenza stampa a Palazzo D'Accursio.		Ore 14,30
		<i>La greenway bolognese: bicicletata di presentazione della pista ciclabile di via del Chiù</i>	Partenza da Piazza Maggiore	Durante la passeggiata sarà presentato il servizio di marchiatura del telaio e con dimostrazione gratuita sorteggiata tra i partecipanti Manifestazione aperta a tutti	ore 17,30

Ven 22	BUS BO2: stavolta prendi il bus	<i>In città senza la mia auto!</i> <i>Giornata europea senz'auto</i>	<i>Chiusura al traffico della Cerchia del Mille</i> <i>Biglietto dell'autobus valido tutto il giorno e in tutta la città</i>		
		<i>Presentazione del progetto della linea 14</i> <i>Illustrazione del progetto di velocizzazione della linea</i>	Incontro c/o Q.re Saragozza	Manifestazione aperta a tutti	ore 15,00

1.9 In futuro

Questo documento di sintesi e la plenaria di chiusura di questo percorso di partecipazione sul PGU non rappresentano la conclusione ma solo una tappa intermedia nel percorso di confronto che porterà alla redazione del Piano.

Le attività del forum avranno dunque un seguito ed è compito di partecipanti e Amministrazione insieme stabilirne modalità e tempi.

Durante il Forum sono state manifestate esigenze di approfondimento in relazione a diversi argomenti, tra questi, per fare qualche esempio, i temi legati alla qualità dell'aria o quelli relativi alla sicurezza delle categorie deboli di utenza.

La riflessione relativa a specifici luoghi o a problematiche caratteristiche di singole strade potrà invece proseguire all'interno delle discussioni previste nei Quartieri, nell'ambito della presentazione e condivisione dei piani particolareggiati che seguiranno l'attuazione del PGU.

Infine, dovranno certamente continuare incontri periodici, momenti che vedono convergere i diversi percorsi attivati e rappresentano un importante momento di confronto pubblico fra i soggetti protagonisti delle trasformazioni nel campo della mobilità nella città di Bologna.

2. Gli incontri in dettaglio

2.1 Plenarie

Relatori degli incontri del 28 giugno e 20 settembre 2006

Maurizio Zamboni Assessore comunale alla Mobilità e Lavori Pubblici

Paolo Ferrecchi Direttore sett. Mobilità Urbana

Giovanni Fini Dirigente responsabile Ufficio di Piano

Alessandro Gatti e Cristina Gentile Ufficio di Piano

Materiali distribuiti il 28 giugno 2006

Tavola "Scenario infrastrutturale e urbanistico di breve e medio periodo"

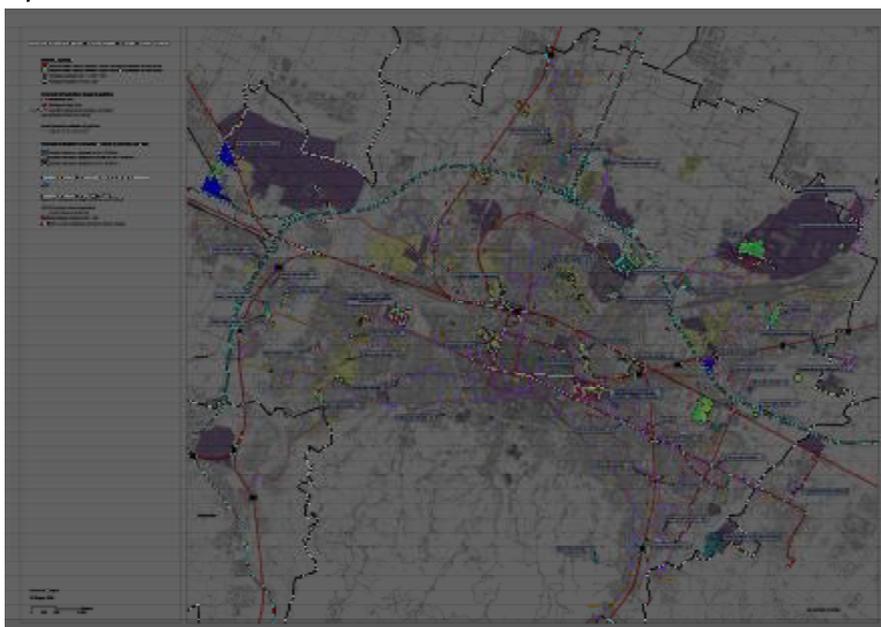
Volume "Verso il nuovo PGTU del Comune di Bologna"

Materiale informativo

Materiali distribuiti il 20 settembre 2006

Documento conclusivo (in bozza)

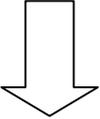
Tavola "Scenario infrastrutturale e urbanistico di breve e medio periodo" distribuita ai partecipanti del Forum.



2.2 Tavoli tematici

CALENDARIO degli INCONTRI DI DISCUSSIONE

Svoltisi presso l'urban center "eBo"

	AMBIENTE 13 luglio 2006	SICUREZZA 20 luglio 2006	CIRCOLAZIONE 6 settembre 2006
CRITICITA' (osservate e percepite)	Polveri Rumore Occupazione spazi con automobili Uso del territorio	Pericoli per bici e pedoni Incidentalità Tutela categorie deboli (anziani / disabili / bimbi)	Congestione Mappatura archi e incroci critici Incremento moto Cantieri
 SOLUZIONI PGTU (attese e pianificate)	Incremento del Trasporto Pubblico Regolamentazione dell'uso dell'auto (accessi ZTL e T) Isole ambientali e pedonalizzazioni Uso veicoli a minore impatto (incentivi conversione e regolamentazione merci)	Percorsi sicuri casa/scuola Gli accorgimenti per i disabili (barriere architettoniche, semafori, ecc..) STARS	Piste ciclabili collegate e sicure Piano sosta (aree, parcheggi, tariffe) Sistemi ITS (semafori intelligenti, pannelli a messaggio variabile, preferenziazione) Road Pricing Le grandi opere previste e in corso di realizzazione

2.2.1 Il contesto ambientale nella discussione del 13 luglio 2006.

Ospiti e relatori

ALESSANDRO ZANASI (Azienda Ospedaliera Sant'Orsola-Malpighi)

VITO BELLADONNA (Direttore Arpa Provincia di Bologna)

ROBERTA MAZZETTI (Settore Ambiente, Comune di Bologna)

CARLO MICHELACCI (Settore Mobilità Urbana, Comune di Bologna)

Materiali distribuiti:

- tabella guida della discussione "criticità – soluzioni"
 - "Aria", "Rumore", "Energia" (estratti dal Quadro conoscitivo del Psc)
 - rassegna stampa sui temi del giorno
- foglio per contributi e segnalazioni

Il tavolo d'incontro sui temi ambientali registra come primi interventi quelli di privati cittadini. I partecipanti ritengono opportuno che l'Amministrazione diffonda i dati sulle rilevazioni settimanali dei livelli di polveri inquinanti. Sottolineata anche la necessità di verificare ogni aspetto della relazione tra esposizione al benzene ed effetti sulla salute; quindi, di informarne capillarmente la popolazione, con consigli utili per la tutela di fasce deboli, quali, ad esempio, i bambini.

Non è mancato tra i partecipanti chi, anche grazie alla propria esperienza personale di amministratore locale, ha sollevato il problema di un raccordo istituzionale e politico sul tema ambiente e salute, proponendo l'opportunità di discutere attorno allo stesso tavolo, istituzioni e lobbies locali, per poi arrivare ad una fase decisionale.

Nel proporre di combinare rilevazioni annuali ed altri possibili criteri, forti dei sistemi revisionali e di monitoraggio oggi esistenti. qualche partecipante ha voluto ricordare il cosiddetto "effetto canyon": la dimensione ristretta delle strade, per lo più nel centro, ostacola il ricambio d'aria e la dispersione e rarefazione degli elementi inquinanti.

Tra gli ulteriori criteri proposti per le rilevazioni, nell'ottica condivisa di facilitare la mobilità delle persone, anche l'individuazione dei mezzi di trasporto più idonei a ottimizzare il rapporto tra numero di persone trasportate e distanza percorsa (persone/km). Un bus, per esempio, forse inquina più di un'auto privata, ma quante auto toglie dalla strada – con benefici ulteriori di scorrimento e parcheggi - ?

Ribadito unanimemente l'importante ruolo della mobilità ciclabile per gli spostamenti urbani. La bicicletta andrebbe incentivata anche con più rastrelliere e luoghi di custodia.

Pur con la premessa di escludere dalla discussione sul PGU il tema delle infrastrutture per la mobilità, sono state registrate alcune valutazioni sul futuro metrò. In estrema sintesi, bus e metrò sono stati valutati da qualcuno come le due chiavi di volta del sistema di trasporto pubblico per i prossimi anni.

Altri interventi sono stati di tipo interlocutorio ed hanno interessato le seguenti questioni:

- **l'impatto della cantieristica** nelle rilevazioni delle polveri e la misurazione delle varie esternalità dei cantieri
- **la differenziazione dei flussi di traffico** (di scorrimento e diretti in centro).

Prime risposte sono state possibili grazie all'intervento dei responsabili competenti dei servizi di mobilità dell'Amministrazione. Per esempio, circa l'attraversamento del centro storico, con l'asse Rizzoli-Indipendenza-Ugo Bassi, la cosiddetta "T", soggetto a telecontrollo, il passaggio di auto è in calo di oltre il 23%. Altro bypass è in via Farini: prevista telecamera anche lì, per controllare il rispetto della corsia preferenziale.

Alcuni partecipanti, infine, muovono segnalazioni e criticità: per il sistema di raccolta dei rifiuti da parte di Hera, reo di produrre disagi, e per la collocazione talora disincentivante delle piste ciclabili (sedi non appropriate costringono a convivere con i motocicli e le auto).

2.2.2 Sicurezza per tutti gli utenti della strada. Il dibattito del 20 luglio 2006.

Ospiti e relatori:

GRAZIANO PRANTONI (Assessore provinciale alla Viabilità)

GIAMPIERO MUCCIACCIO (Direttore Centro Antardide)

FRANCO FRABBONI (Presidente della facoltà di Scienze della formazione della Università di Bologna)

FEDERICO PAVEGGIO (Settore Mobilità Urbana, Comune di Bologna)

Materiali distribuiti:

- tabella guida della discussione "criticità - soluzioni"
- "Incidentalità", "Mobilità ciclabile" e "Rete ciclo-pedonale" (estratti dal Quadro conoscitivo del Psc)
- Piano direttore - Piano sicurezza stradale urbana (PGU 2005)
- verbale dell'incontro precedente
- rassegna stampa sui temi del giorno
- foglio per contributi e segnalazioni

Educare alla cultura della sicurezza su strada: uno dei punti fermi emersi nitidamente dal dibattito del Forum.

Partendo dai dati recenti riferiti dai relatori (monitoraggi sull'incidentalità) l'attenzione dei partecipanti si è concentrata sull'entità e portata degli incidenti registrati sul territorio.

Il capoluogo emiliano presenta la situazione più grave: negli ultimi 30 anni in media sono stati 28,5 i morti ogni centomila abitanti, il doppio della media nazionale. Quindi il 57% delle famiglie bolognesi ha subito almeno un incidente.

Nella nostra provincia si verificano mediamente 14 incidenti e circa 20 feriti al giorno; 1 morto ogni tre giorni. Inoltre, il 47% dei morti sulle strade è costituito da "utenti deboli", cioè pedoni e ciclisti. Infine, la metà degli incidenti riconducibili al lavoro avvengono in realtà negli spostamenti da e per il posto di lavoro.

Condizioni strutturali del Bolognese spiegano tale rischio elevato, hanno sottolineato i relatori, ma si sottovaluta il danno economico e sociale degli incidenti. Una stima aggiornata li valuta attorno ai 770 - 750 milioni di euro. In Europa, dove si fa prevenzione da oltre trent'anni, si calcolano cali significativi anche del 50% degli incidenti grazie a Piani specifici.

Richiamata da più parti l'importanza dell'attività didattica e formativa presso un target giovanile di utenti della strada.

Sulla **prevenzione** l'Italia è infatti uno dei fanalini di coda nella Ue, con una spesa di 5-8 volte inferiore a quella degli altri Paesi. E un Piano nazionale per la sicurezza stradale adottato solo da pochi anni. La Provincia di Bologna è stata comunque la prima in Italia ad adottare un piano per la sicurezza stradale, con l'obiettivo di ridurre del 50% il numero di incidenti.

Fra le priorità da migliorare:

- **infrastrutture** (per es., segnaletiche e pavimentazioni adatte anche all'utenza debole)
- **qualità dei mezzi**
- **sensibilizzazione dei cittadini** per la diffusione di una "cultura" della sicurezza e comportamenti più responsabili.

L'Atc, tramite il suo presidente, ha fatto presente la propria tendenza a rinnovare il parco automezzi, consapevole che l'età del parco auto incide su sicurezza e ambiente. L'assessore provinciale Prantoni ha ricordato l'impegno del suo Ente in diversi progetti con obiettivi di sicurezza, a partire da attività con le scuole.

Altre sollecitazioni emerse sui seguenti temi:

- **aspetti culturali.** Per arrivare ad una maggiore tutela delle categorie deboli (anziani, disabili, bambini) concorrono un maggior rispetto delle regole della strada da parte di ciclisti e pedoni, ed anche più percorsi "protetti", strade dedicate a un certo tipo di utenza, con separazione del traffico dove possibile tra utenza veicolare e debole.
- **aspetti fisici e strutturali.** I partecipanti hanno espresso apprezzamento per i percorsi sicuri casa-scuola e invitano l'Amministrazione ad intervenire più efficacemente per eliminare le forti barriere architettoniche presenti in zone della città come, segnala un cittadino, alla Barca.

Per le campagne di sensibilizzazione su velocità e senso della legalità che il Comune potrebbe operare, anche rifacendosi a iniziative e politiche di livello nazionale, numerosi i suggerimenti elaborati nel corso dell'incontro:

- reperire risorse da multe e contravvenzioni per investirle in interventi a favore di una guida responsabile
- dedicare alle suddette campagne informative il personale del servizio civile adulti
- aumentare la vigilanza anche tramite **telecontrollo** (telecamere) su microviolazioni (ad es., violazioni commesse da motorini, scooter ecc.)

Tra le considerazioni espresse al tavolo, suscita qualche preoccupazione l'incidenza dei cantieri cittadini sulla regolarità del servizio di trasporto pub-

blico, sulla congestione del traffico e sulla sicurezza stradale: un migliorato SFM, suggeriscono alcuni, potrebbe contribuire a diminuire la congestione del traffico auto privato incidendo positivamente sulla sicurezza delle strade.

Infine, in connessione anche con episodi di cronaca, è emersa una richiesta di potenziamento della sicurezza attraverso maggiore illuminazione di vie e fermate degli autobus.

Una città in movimento. La discussione del 6 settembre 2006.

Ospiti e relatori

CLETO CARLINI (Settore Mobilità Urbana, Comune di Bologna)

ANDREA MAZZETTI (Settore Mobilità Urbana, Comune di Bologna)

Materiali distribuiti:

- tabella "criticità - soluzioni"
- rassegna stampa sui temi del giorno
- foglio per contributi e segnalazioni

L'impatto dei cantieri sulla mobilità cittadina, al centro dell'ultimo incontro, ha suscitato numerosi interventi, evidenziando una diffusa esigenza di maggiore informazione sui lavori già avviati o previsti nel breve periodo.

Per tracciato il quadro della viabilità allo stato attuale, i tecnici responsabili hanno quindi affrontato le problematiche dell'area della **Stazione centrale**, per le opere connesse all'Alta velocità (di seguito, Tav); anche per tangenziale ed autostrada sono state avanzate richieste di chiarimenti circa i lavori di potenziamento, come la creazione del nuovo casello per la **Fiera di Bologna**, previsto per la primavera del 2007.

Tempi di realizzazione degli interventi e maggiori certezze sulla disponibilità di risorse: molti degli interventi dei partecipanti hanno manifestato questo tipo di richieste. I relatori presenti hanno fornito i chiarimenti possibili, chiarendo laddove necessario l'impossibilità di definire una data in quegli interventi legati ad altre realizzazioni e accompagnati da procedimenti complessi rimessi al vaglio di più soggetti. Così è per l'interramento di Viale Pietramellara: su di esso grava un vincolo di realizzazione subordinato al completamento dei lavori della Tav per il nodo bolognese, dunque anche alle opere previste per via Carracci e il ponte Matteotti.

Interventi in corso anche per la direttrice Bologna - Padova, con la **soppressione di alcuni passaggi a livello** (Roveretolo, Zanardi e Lazzaretto le località citate), e per l'Sfm (ferrovia metropolitana).

Altre località e interventi oggetto di discussione sono stati la cosiddetta **"bretella del dazio"**, via Gobetti, e, sempre al Navile, le vie Marco Polo, Beverara e Roveretolo. Di **sottopassaggi** per il traffico veicolare si è parlato molto sia durante l'incontro, per quanto riguarda i criteri di progettazione e la

prossimità con scuole e zone residenziali, sia sul forum web (qui, in particolare, il dibattito ha interessato via del Pane e Lazzaretto).

Sollecitazioni sono arrivate all'Amministrazione per l'apertura di un nuovo svincolo della tangenziale, in collegamento con Via Agucchi, e per la soppressione del sottopasso di via Roveterolo.

Al centro di altre richieste dei partecipanti, la **centralizzazione semaforica** e i sistemi di controllo e dissuasione della velocità.

L'Amministrazione ha potuto dichiarare il proprio impegno attuale nell'incremento dei cosiddetti "semafori intelligenti", da 130 a 160 unità, e nella creazione di un coordinamento a livello di area: lo scenario dell'immediato futuro sarà un sistema di semafori che si coordinano attraverso un maggior flusso informativo con tutta una zona e non solo con quelli contigui, come finora.

La risposta dell'Amministrazione, in sostanza, in materia di **controllo della velocità** dei veicoli non è fatta solo di dissuasori e rotatorie, ma anche di individuazione di tipologie di traffico adeguate alla tipologia delle strade. L'impegno attuale del Comune va nella direzione di una revisione degli **interventi di dissuasione** (es., riduzione della dimensione delle rotatorie) e nel potenziamento dei sistemi di controllo della velocità: ai rilevatori montati nell'ultimo anno, ne faranno seguito altri già previsti, ma soprattutto è stato preparato uno strumento come il Piano direttore del traffico e della sicurezza stradale.

3. Allegati

Gli spunti e le osservazioni pervenute dai partecipanti alla prima fase del forum circa il sistema della mobilità sostenibile

Sinteticamente sono riportate le osservazioni raccolte durante la prima fase del Forum "Bologna. Città che cambia"

Potenziare e integrare il trasporto pubblico

Questo argomento è stato il più discusso nel corso dei tre incontri tematici dedicati alla mobilità sostenibile. Il dato di partenza è stato l'andamento registrato nella domanda di trasporto pubblico in ambito urbano, caratterizzata da una lenta ma costante ripresa dal 1998 ad oggi.

È stata ampiamente condivisa dai partecipanti la forte necessità di integrare le reti di trasporto pubblico sia a livello locale sia metropolitano; il PSC dovrebbe fornire una visione complessiva della rete di trasporto pubblico mettendo a sistema tutti i mezzi pubblici e tutti i tracciati percorribili con tali mezzi.

È stata condivisa la necessità di migliorare la funzionalità delle reti e dei servizi esistenti, con particolare riferimento al **Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)**, e contemporaneamente completare e creare parcheggi scambiatori, per una maggiore competitività dei mezzi pubblici nei confronti dell'auto privata.

Ampiamente condivisa è l'idea che il potenziamento del SFM dovrebbe essere prioritario o posto come alternativa forte al metro-tranvia, sia per il rapporto costi-benefici sia per i luoghi interessati.

Un serio problema è quello di captare la domanda di traffico (radiale) prima che arrivi al centro storico. L'SFM serve al territorio provinciale ma interessa anche quello comunale (stima: il 40% delle auto del centro arrivano dalla Provincia).

Il PSC dovrebbe scegliere di collocare i nuovi insediamenti vicino alle fermate SFM, di cui si propone il potenziamento o la creazione, come ad esempio in prossimità di Prati di Caprara. Anche per la zona industriale del Quartiere San Vitale qualcuno ha indicato l'utilità di una fermata SFM.

Circa l'SFM è emersa inoltre la richiesta di un maggior coordinamento tra i diversi soggetti attuatori e gestori (Comune, Provincia, Regione...). Si è segnalata inoltre la necessità di mettere a sistema le fermate dell'ATC con quelle della rete SFM (attualmente non sempre coincidenti).

Per quanto riguarda il tema del **trasporto pubblico su gomma** (linee ATC) sono stati richiesti approfondimenti su fondi e risorse disponibili, nonché una maggiore attenzione alle politiche tariffarie (non solo per le linee ATC), per in-

centivarne l'utilizzo soprattutto su scala metropolitana, prestando attenzione al Decreto Ronchi e alle politiche di mobility management.

È stata più volte denunciata la carenza di pensiline alle fermate degli autobus, in particolare dotate di sedili e idonee per il riposo delle persone anziane.

Segnalata la mancanza di fermate di mezzi di trasporto pubblico e SFM sia vicino la nuova sede Hera sia in prossimità dell'ospedale Sant'Orsola.

Sentita, inoltre, l'esigenza di tariffe uniche per comuni diversi (il biglietto tariffario unico esiste per Bologna-San Lazzaro-Casalecchio ma non per Corticella-Castelmaggiore).

L'idea proposta dal Documento preliminare del PSC di perfezionare il sistema di trasporto pubblico interno all'area urbana, attraverso la realizzazione di infrastrutture in sede propria – metro-tranvia, filovia a guida vincolata (Civis), navetta aeroporto/stazione, filovie su percorsi protetti – che contribuiscano a limitare da un lato la congestione delle sedi stradali, e dall'altro a migliorare le condizioni e i tempi degli spostamenti ha riscontrato posizioni discordanti. Soprattutto in merito alla metro-tranvia sono emerse varie puntualizzazioni e critiche.

Ha riscontrato alcune perplessità la tratta fiera-stazione, in quanto esistono delle possibilità di collegamento alternative.

Da alcuni interventi sono emerse critiche in relazione alla scelta di un tracciato in superficie lungo via Emilia Ponente e di uno sotterraneo nel centro storico. Molti partecipanti hanno espresso contrarietà al Civis. Ma, nell'eventualità della sua realizzazione, hanno proposto alcune varianti all'attuale tracciato: si suggerisce di evitare Strada Maggiore e via San Felice e allungare la tratta fino all'Ospedale Maggiore, evitando di realizzare la metrotranvia e verificando la possibilità di arrivare con Civis fino alla stazione di Prati di Caprara.

È da sottolineare che spesso molti partecipanti al forum, in merito a questi temi, hanno espresso la necessità di conoscere meglio (con descrizioni specifiche e di carattere tecnico) i sistemi della mobilità in fase progettuale.

Si è evidenziata la necessità di una maggiore integrazione fra sistema del trasporto pubblico e nuovi insediamenti. Il PSC dovrebbe prima realizzare le infrastrutture e garantire il trasporto pubblico e poi edificare i comparti, coniugando così le scelte di carattere urbanistico con le scelte di carattere trasportistico e di accessibilità; da ripensare gli abbinamenti tra funzioni, orari, localizzazione e collegamenti.

Si propone di estendere l'utilizzo di mini-bus nel centro storico (eliminando autobus che, come la linea 27, sono molto capienti e provocano sia danni al manto stradale sia fastidiose ripercussioni agli edifici di carattere storico).

Prendendo spunto da questo genere di problematica si solleva la necessità in generale di mettere in stretta relazione l'ingombro delle infrastrutture con l'effettiva funzionalità delle stesse: si propone uno studio dettagliato sulla progettazione architettonica delle infrastrutture e sui forti impatti e disagi che queste possono provocare (ci si riferisce in modo particolare al Civis).

Inoltre per quanto riguarda l'edilizia residenziale esistente, si è richiesto di estendere, nel breve periodo, la rete dei servizi e dei mezzi di trasporto pubblico alle zone di nuova o recente costruzione.

Altro tema, spesso oggetto della discussione, è stato quello della Stazione Centrale. L'intera assemblea concorda sul suo ruolo decisivo per l'intero sistema della mobilità. È emersa la proposta di creare un'importante stazione di interscambio (SFM, mezzi pubblici, auto e biciclette) ai Prati di Caprara, per

alleggerire il carico della Stazione Centrale e la mobilità nella zona del Ravone. A sostegno di tale tesi, qualcuno ricorda la potenzialità della stazione Prati di raccogliere le utenze dell'Ospedale Maggiore e del nuovo polo universitario del Lazzaretto.

Sul tema dell'integrazione tariffaria tra i vari mezzi, che resta inattuato, l'assemblea s'interroga sul motivo e propone al PSC di trattare tale argomento.

Progettare e connettere la rete per la mobilità lenta

Tutti i partecipanti al forum hanno condiviso pienamente la politica del PSC di ridurre in modo sensibile l'uso di mezzi individuali motorizzati in ambito urbano. Si tratta di porre la mobilità sostenibile tra gli elementi fondanti delle scelte di pianificazione, definendo in modo univoco e incontrovertibile, che le priorità dei trasporti pongono al primo posto il pedone, il ciclista e l'utente del trasporto pubblico; il trasporto privato motorizzato deve pertanto lasciare il passo alle esigenze di mobilità della collettività e alle modalità a basso impatto.

A gran voce è emersa la volontà che la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili debba essere al centro dell'azione pubblica. Si è manifestata infatti la necessità di individuare una gerarchia di priorità di interventi nell'ambito del Documento preliminare: si è proposto di considerare come prioritario il tema della **mobilità pedonale e ciclabile**, concentrando in tale ambito le risorse economiche a disposizione.

È emersa la proposta di pedonalizzare molte aree del centro storico e creare una rete più capillare, continua e sicura di piste ciclabili. Tra le varie proposte in merito, vi è quella di aumentare i varchi ciclopedonali nelle linee ferroviarie. Occorre progettare le piste ciclabili in modo integrato rispetto alle infrastrutture destinate al transito veicolare (le piste ciclabili non devono essere "ritagliate" ai margini della strada).

Bisogna inoltre liberare il più possibile la sede stradale dalle automobili private, ad esempio lasciando largo spazio ai minibus di trasbordo dai limiti del centro al cuore della città.

Avanzate diverse proposte per riqualificare alcune vie del centro vicine, spesso troppo strette per la convivenza di più tipologie di mezzi (esempio: via San Felice e via del Pratello si potrebbero rendere l'uno veicolare e l'altro pedonale).

Congestione diffusa

Su tale tema, vi è stato un totale accordo (anche senza l'ausilio delle elaborazioni modellistiche) nel constatare che risulta evidente una congestione diffusa su tutta la rete.

In primo luogo, occorre operare con decisione per una netta **separazione del traffico di attraversamento dal traffico proprio dell'area urbana centrale**, e per un allontanamento del primo dal tessuto urbano.

L'ipotesi contenuta nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di un "Passante Autostradale" a nord dell'area urbana e condivisa dal Documento preliminare del PSC, con la restituzione del sistema tangenziale e delle tratte autostradali intercluse, opportunamente riclassificate, non a tutti sembra rispondere in larga misura a tale esigenza. Qualche voce si è levata a fa-

vore di progetti alternativi per la tangenziale, come quelli proposti dai comitati contrari al Passante.

Le motivazioni dei contrari al Passante (la minoranza dei partecipanti) sono quasi tutte legate a motivazioni di impatto ambientale e di nuovo consumo di territorio agricolo. Preoccupazioni sull'opera sono legate anche a possibili speculazioni edilizie: si teme, in sostanza, una diffusione dell'edificato nei comuni contermini.

Circa l'individuazione di luoghi precisi e interventi puntuali è emersa dalla discussione la proposta di disincentivare gli usi attrattori di traffico (come ad esempio la Cittadella Giudiziaria) nel centro urbano. Inoltre si sono sollevate perplessità in merito al comparto urbano dell'ex mercato Ortofrutticolo: la densificazione prevista, dovuta alla realizzazione della Sede unica del Comune, di uffici e di immobili a carattere residenziale, produrrà delle conseguenze di congestione difficilmente controllabili.

Si denuncia che la viabilità attorno allo Stadio presenta dei fattori di criticità, soprattutto in concomitanza allo svolgimento delle partite di calcio. Si propone quindi di incentivare in maniera molto decisa il suo raggiungimento senza automobili.

Si segnala la carenza di collegamenti stradali tra Casalecchio e San Lazzaro; l'attuale collegamento tra i due comuni, attualmente possibile percorrendo l'asse della tangenziale è insufficiente.

Indicati da taluno insufficienti gli attraversamenti esistenti (ponti) sul fiume Reno soprattutto in vista della realizzazione dell'Intermedia di Pianura.

È stato espressamente richiesto di dedicare molta attenzione al piano per le rotonde e alla sincronizzazione degli impianti semaforici nel contesto comunale (per rendere più scorrevole il traffico e quindi ridurre lo notevolmente lo smog). Inoltre è stato proposto di prestare più attenzione alle barriere anti-rumore e agli edifici molto alti perché spesso possono provocare forti addensamenti di smog.

Altro dato che il Forum ritiene significativo è la contrazione del numero delle autovetture sul territorio comunale compensata da una larga diffusione dei veicoli motorizzati a due ruote (le statistiche dicono che la crescita del tasso di motorizzazione dei motocicli nel Comune di Bologna nel periodo 1991-2003 è del 66%). Data l'importanza assunta dal mezzo meccanizzato a due ruote nel sistema della mobilità urbana, si ritiene che le politiche della mobilità del PSC prendano in considerazione misure come parcheggi per i ciclomotori e maggiori controlli sulle emissioni di scarico e rumorosità.

È stato richiesto di approfondire le analisi sul traffico merci, al pari degli studi condotti sulle altre tipologie di trasporto.

Dove parcheggiare?

Constatata una rilevante criticità (spesso definita ai limiti della sopportabilità) riguardo la sosta delle autovetture, che non incide solo sulla funzionalità della rete viaria, ma anche sulla fruibilità complessiva dello spazio urbano, il Forum conviene sulla necessità di aumentare e ottimizzare sotto il profilo localizzato la dotazione complessiva di parcheggi e aree di sosta.

L'obiettivo è quello di liberare progressivamente parti significative del Centro Storico da un uso improprio e snaturante rispetto ai caratteri storico-ambientali dei luoghi.

Pur emergendo differenti ipotesi di posizionamento dei **nuovi parcheggi** (a ridosso del centro storico o di interscambio nella periferia lungo le direttrici dei mezzi pubblici), l'obiettivo comune è di integrare le linee di trasporto pubblico, soprattutto in relazione all'accesso in centro storico.

Per il centro storico, la soluzione ipotizzata è quella di parcheggi sotterranei o in struttura, per evitare che la sosta su strada deturpi la "fruibilità visiva" dei monumenti. Indicata, inoltre, la misura di un'adeguata pubblicità per alcuni parcheggi scambiatori (come il Giuriolo), realizzati per i mondiali di calcio del 1990 e pressoché dimenticati.

La logistica (e i tempi della città)

Dalla discussione è emersa la necessità di integrare i progetti per la mobilità oltre che con le nuove ipotesi di sviluppo urbanistico anche con quelle di accentramento/decentramento di alcuni poli funzionali.

È stata avanzata la proposta di valutare usi differenziati e complementari degli spazi e delle strutture pubbliche in relazione ai tempi di fruizione.

Infatti alla base della logistica urbana vi deve essere una maggiore attenzione ai tempi di utilizzo nei vari usi e nelle diverse funzioni: nella progettazione architettonica delle infrastrutture bisogna fare molta attenzione anche per gli utilizzi secondari.

Inoltre è stato proposto di incentivare politiche di mobility management (quali il **Van sharing**) anche su piccole imprese attraverso dei consorzi.

Un altro obiettivo del PSC, nei confronti delle scelte trasportistiche nazionali, discusso e condiviso durante gli incontri è quello di incentivare lo spostamento di quote di trasporto di merci a lunga percorrenza dalla rete autostradale alla rete ferroviaria ora principale, che risulterà in futuro sgravata dalla quota di spostamenti assorbiti dai nuovi collegamenti ad alta velocità, ora in corso di realizzazione.

Sicurezza stradale

La sicurezza stradale deve essere migliorata con interventi infrastrutturali e/o circolatori idonei a risolvere le situazioni di massimo rischio individuate sulla rete viaria; di particolare rilevanza appare l'adozione di norme e criteri uniformemente applicabili relativamente ai dispositivi e alle misure di moderazione del traffico e della velocità.

È stata esplicitata la richiesta di attuare misure di sicurezza dedicate a ciclisti e pedoni nelle rotatorie di nuova costruzione (riportati come esempio gli arredi urbani e le strisce rosse o colorate).

È stata denunciata la pericolosità e l'insufficienza delle piste ciclabili del quartiere San Donato, specie sui ponti San Donato, Ponte di via Libia e Stalingrado.

Naturalmente sono emerse riflessioni trasversali alle sei specifiche tematiche in cui è stato suddiviso il Sistema della Mobilità Sostenibile, che interessano più in generale gli aspetti economici e le tempistiche dell'attuazione.

Nel dibattito è emerso spesso l'importanza dell'integrazione tra le politiche della mobilità e il sistema economico. È stato proposto che il PSC fissi la gerarchia degli strumenti e delle scelte, ponderando accuratamente l'aspetto economico per verificarne l'attuabilità.

In merito ai tempi del PSC, è emersa una preoccupazione per un possibile scollamento tra obiettivi del piano e tempi di attuazione dello stesso: l'esistenza di questo scollamento potrebbe rendere vani gli obiettivi prefissati.

Inoltre è emerso che vi è necessariamente un'esigenza di interdisciplinarietà e quindi la necessità di combinare obiettivi del PSC e piani di settore (il PGTU per la mobilità).