

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.

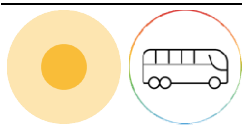
Complessivamente durante il percorso sono stati elaborati alcuni dati quantitativi attraverso un'analisi geostatistica, facendo riferimento alle segnalazioni a scala di città e di quartiere raccolte tramite il CzRM (si veda allegato specifico), ed elementi di riflessione e analisi qualitativa tramite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

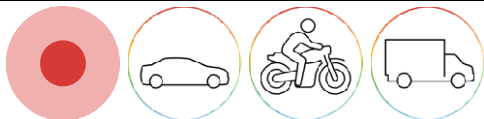
3.1 Criticità e temi puntuali

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

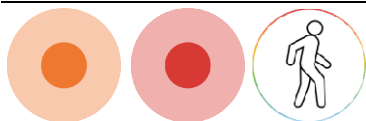
Via di Corticella fa inversione in Via di Saliceto,
creando anche ingorgo del traffico

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

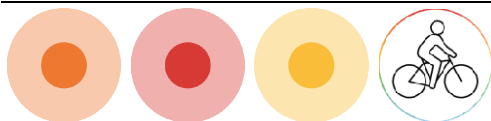
posteriore dall'Ippodromo

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	

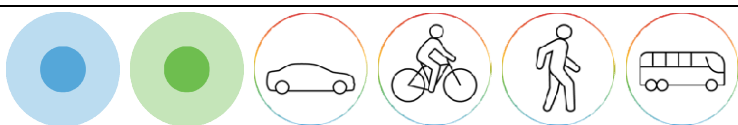
	Incrocio/attraversamento ciclabile pericoloso, davanti la Chiesa del Sacro Cuore. I ciclisti che vogliono proseguire per Piazza dell'Unità devono rivolgere molta attenzione alle auto che incrociano in Via Jacopo della Quercia	Via Matteotti/ Via Jacopo della Quercia
	Eccesso di velocità. Le moto nel fine 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

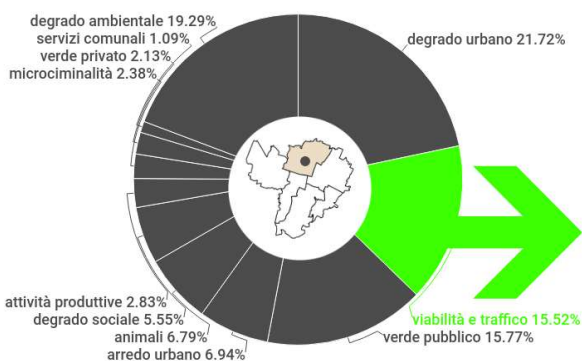
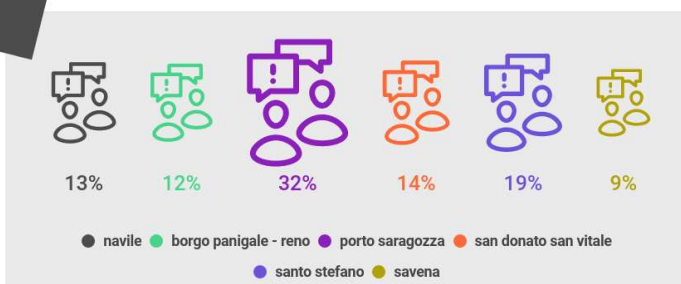
2.017

categoria

viabilità e traffico

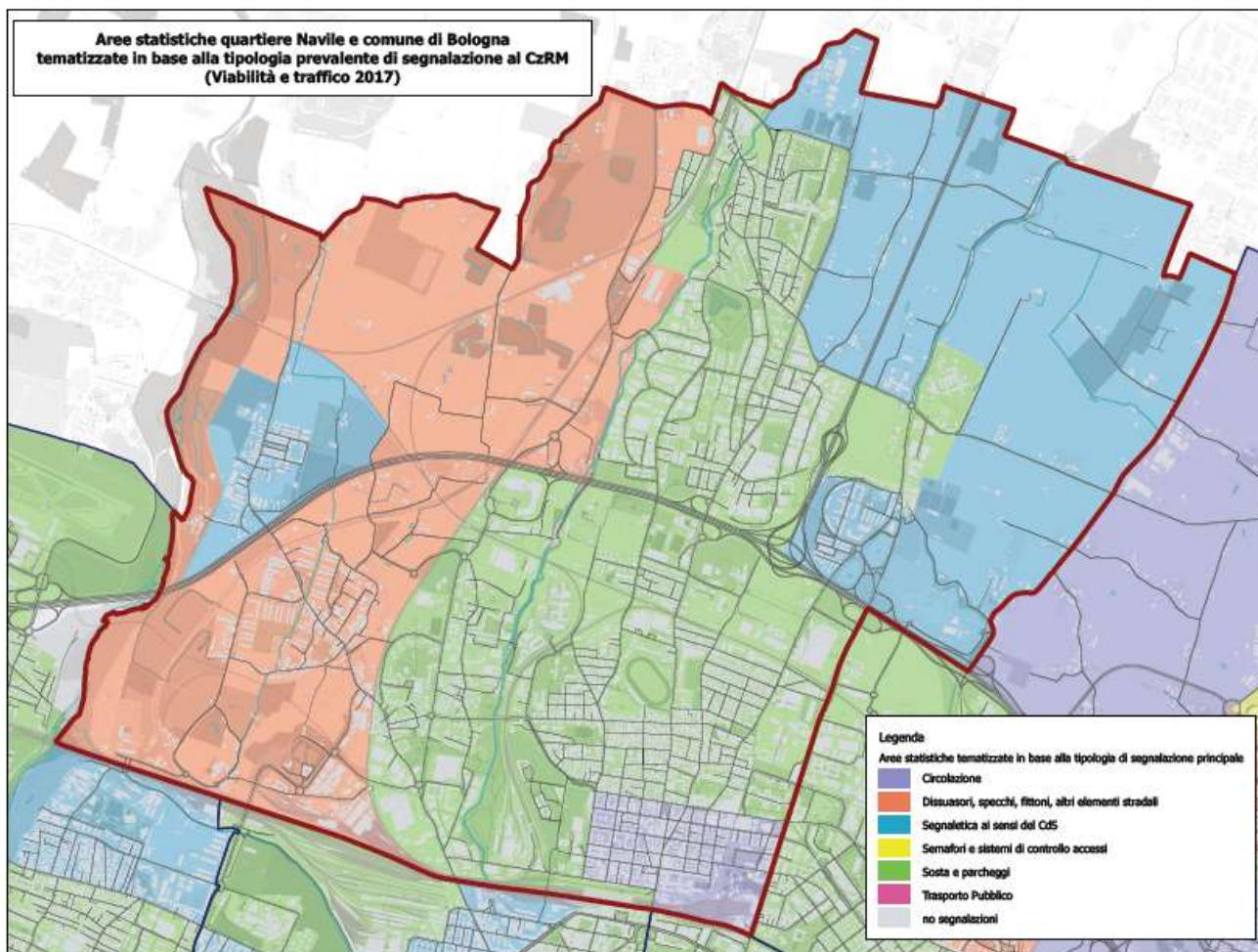
313

15% del totale segnalazioni nel quartiere

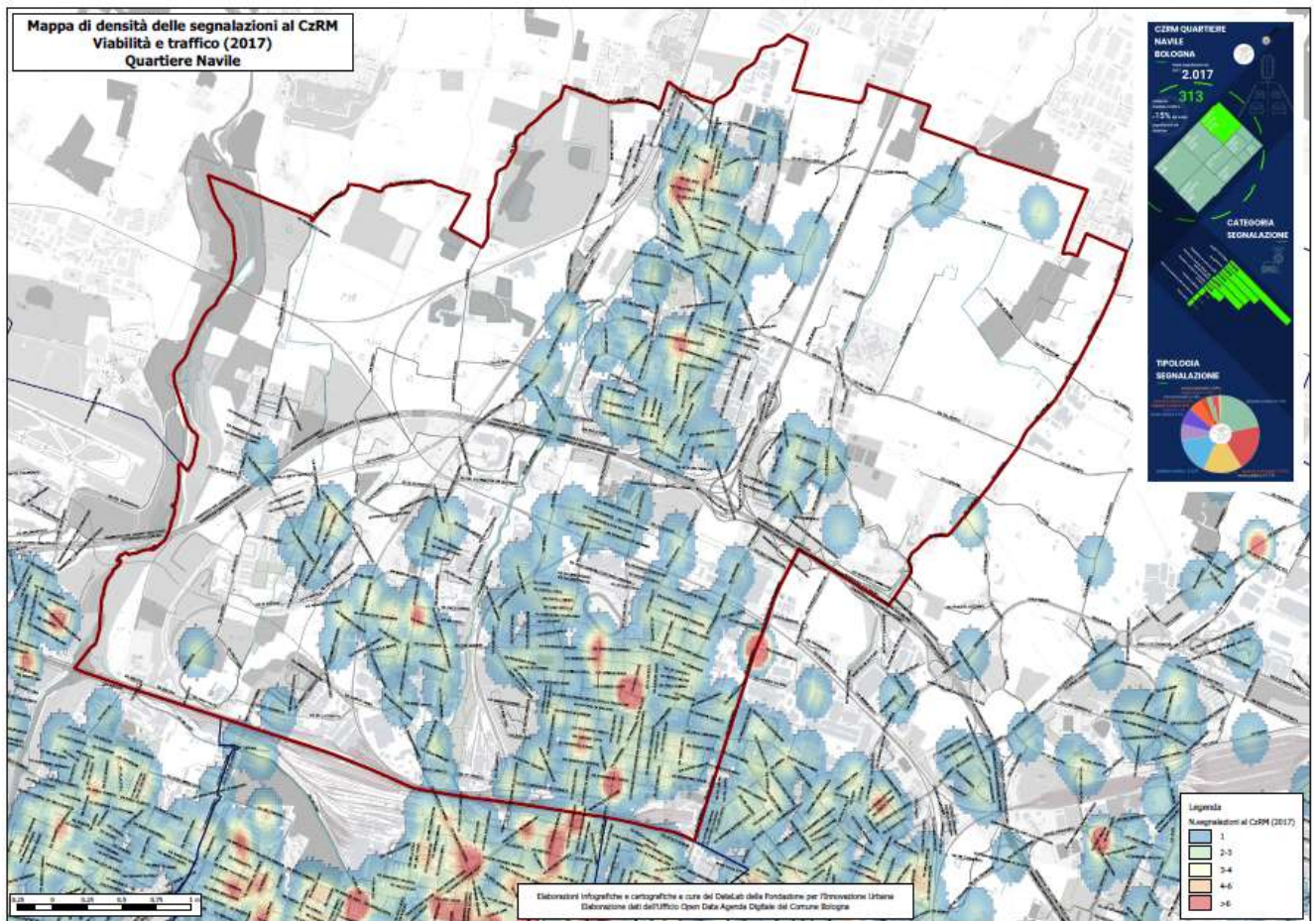


Da questa si evince come il tema della "Sosta e parcheggi" sia predominante, a seguire quello della "Circolazione" (inteso nell'accezione più comune di viabilità e traffico) e quello della sicurezza stradale, declinata in termini di segnaletica e sistemi di dissuasione dell'alta velocità.

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.

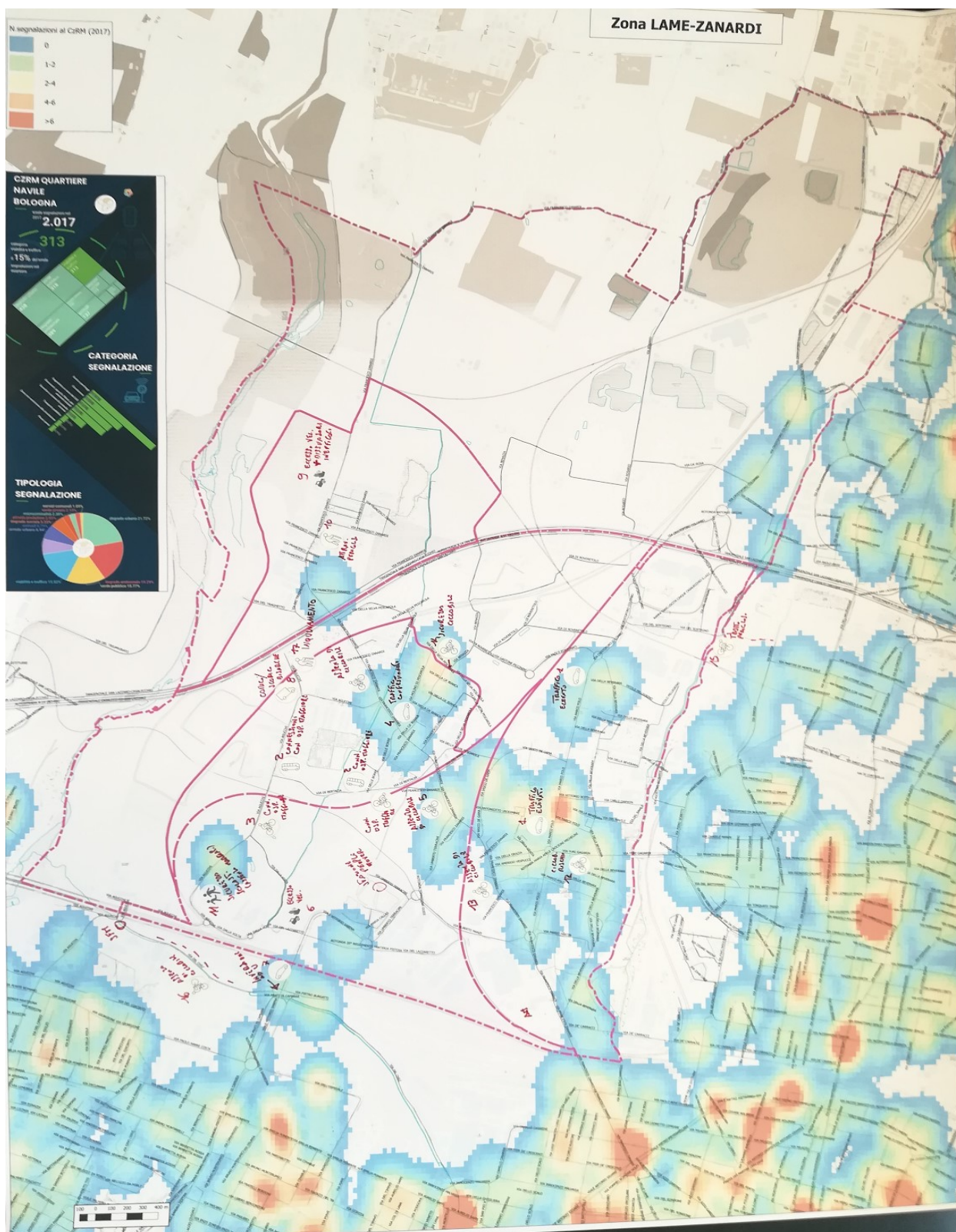


Si riporta, inoltre, una mappa di densità di segnalazioni a scala di quartiere, che è stata utilizzata durante il Laboratorio. Da questa si evince come le zone con maggiore densità siano quelle della Bolognina e Corticella nord verso Castelmaggiore.

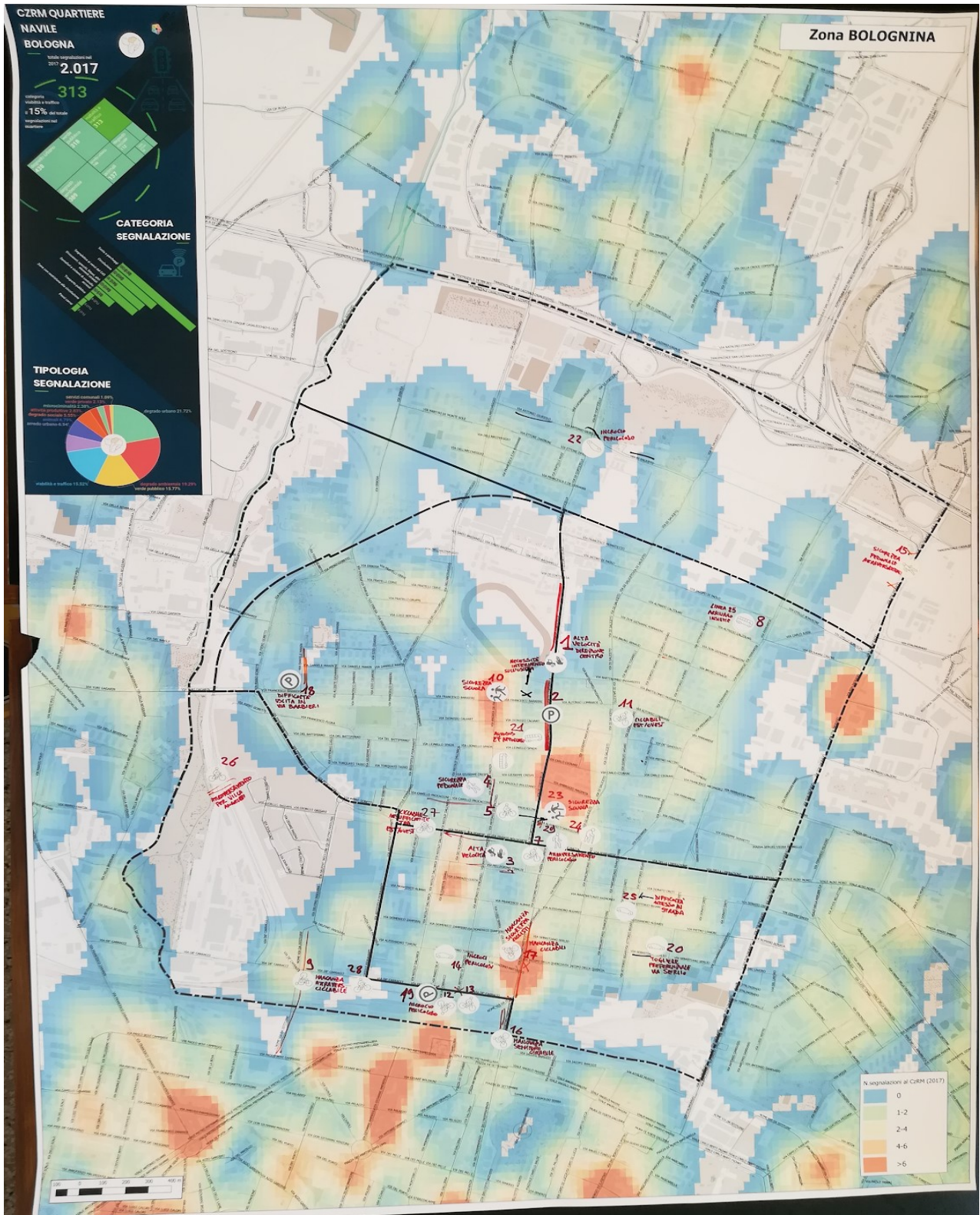


Allegato 2. Elaborati cartografici realizzati grazie al contributo dei cittadini che hanno partecipato al laboratorio PUMS

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

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
