

# Mobilità e spazio condiviso nell'emergenza

IV Commissione Consiliare - Mobilità, infrastrutture e lavori pubblici

Seduta del 15 Maggio 2020



Comune di Bologna

fondazione  
innovazione urbana



Immaginare  
è Bologna

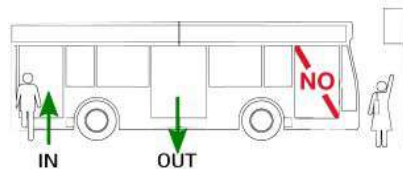


# Nuove regole per l'uso del TPL

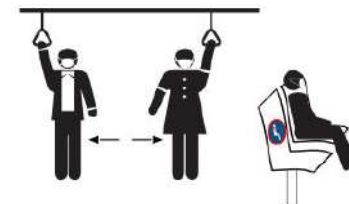
- **Definizione** di un **protocollo di utilizzo dei sistemi trasporto** da parte dell'utenza e delle **sanzioni** relative all'eventuale mancato rispetto.



*Utilizzo obbligatorio della mascherina a bordo*



*Chiusura della porta anteriore.  
Separazione dei flussi: uscita dalle porte centrali e accesso dalla porta posteriore*



*Rispetto del distanziamento con indicazione a bordo del corretto posizionamento*

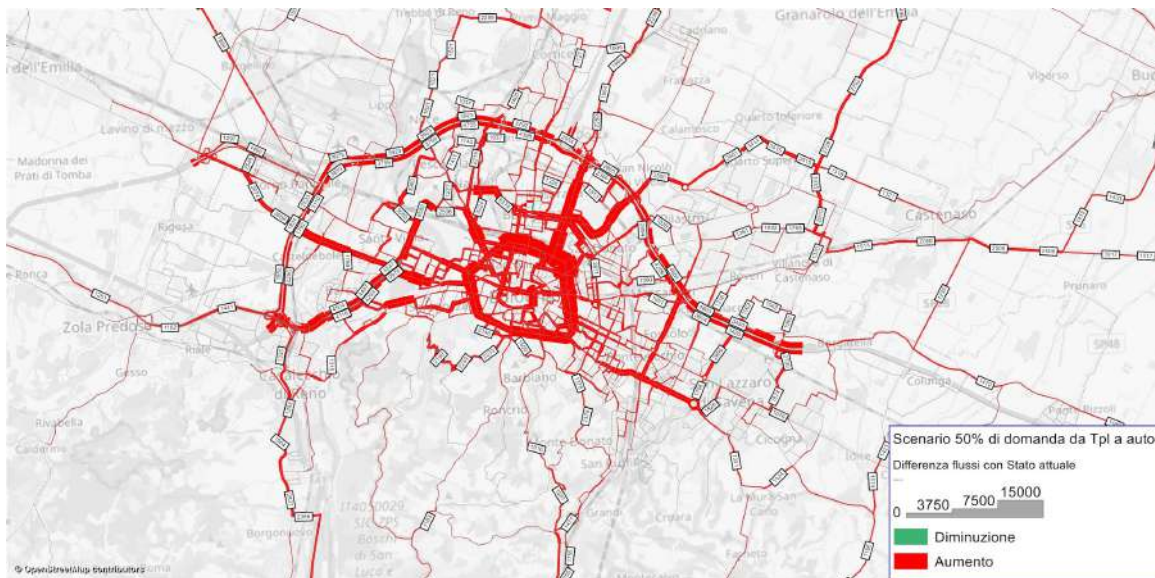
- **Comunicazione e informazione** puntuale per sensibilizzazione dell'utenza
- Controlli del **rispetto del distanziamento e del corretto rispetto delle regole** da parte delle forze dell'ordine con supporto informativo da parte dell'azienda del TPL

# Criticità

Le nuove regole di distanziamento sociale implicano una importante riduzione di portata dei mezzi pubblici, attorno al 70%

Con il calo di capacità dei mezzi pubblici, si prevede un aumento dell'utilizzo dell'auto privata.

**La nostra città non può, e non vuole, permetterselo**



Analisi delle differenze tra i flussi auto giornalieri attuali rispetto a quelli nello scenario post Covid-19, ipotizzando uno spostamento del 50% degli attuali utilizzatori del TPL verso il mezzo privato

# Un piano emergenziale per la mobilità urbana

È fondamentale continuare a favorire la mobilità alternativa rispetto all'uso dell'auto privata

Le strategie su cui concentrarsi sono:

- Politiche di **adeguamento e supporto del trasporto pubblico**, sia in termini di revisione del servizio nelle fasi emergenziali, che di incentivazione dell'utenza quando vi sarà un ritorno alla normalità
- Provvedimenti di **regolamentazione del traffico**, al fine di confermare le scelte consolidate per la tutela dell'utenza debole e la lotta al cambiamento climatico
- Accelerazione della **diffusione della mobilità attiva**, mediante interventi infrastrutturali e politiche incentivanti



# Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

**Fortunatamente abbiamo già uno strumento  
a cui affidarci per lavorare in maniera sostenibile**

La Città Metropolitana e il Comune di Bologna  
hanno recentemente approvato **PUMS** e **PGTU**.



Si sceglie di seguire questo piano come **guida per definire gli interventi da realizzare**, in quanto contiene regole e strategie adeguate alla conformazione e alle necessità del nostro territorio e già ampiamente condivise con la cittadinanza durante l'approfondito percorso di partecipazione intrapreso negli ultimi anni.

# Trasporto Pubblico Locale

Sono già state attivate:

- **Politiche di adeguamento del servizio del trasporto pubblico**, mediante la continua analisi della domanda e il monitoraggio dei carichi a bordo bus per definire **azioni tempestive di revisione dell'offerta**

Sarà inoltre possibile attivare, grazie ad iniziative nazionali:

- **Compensazione mancati ricavi gestori TPL**, mediante l'istituzione presso il MIT di un fondo destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale
- **Buoni mobilità**, ovvero incentivazione del Trasporto Pubblico e di forme di mobilità sostenibile ad esso integrative a fronte della rottamazione di autoveicoli e motocicli altamente inquinanti
- **Fidelizzazione utenti TPL**, introducendo il rimborso dei costi sostenuti per l'acquisto di abbonamenti di viaggio per servizi ferroviari e di trasporto pubblico dai viaggiatori pendolari.  
Potranno accedere alla richiesta di rimborso i possessori di un abbonamento in corso di validità durante il periodo interessato dalle misure governative e che non hanno potuto utilizzare, del tutto o in parte, il titolo di viaggio.  
Il rimborso può avvenire mediante l'emissione di un voucher o il prolungamento della durata dell'abbonamento

# Regolamentazione del traffico

## ZTL AMBIENTALE

- **durante** la “fase 1” non vi è stata nessuna sospensione dei provvedimenti di regolamentazione della circolazione, al contrario di molte altre città italiane
- **ZTLA, ZTL speciali, T, preferenziali e aree pedonali sono rimaste attive**
- **Si proseguirà** con tale indirizzo anche nelle successive fasi



## SOSTA

- **durante la “fase 1” il pagamento della sosta è stato sospeso** per agevolare i cittadini bloccati a casa dai decreti
- dal 18 maggio **si tornerà alla regolamentazione precedente**, ad esclusione degli operatori sanitari di Sant’Orsola e Maggiore, che rimangono esonerati



# Ciclabilità

## Bicipolitana Ambito Metropolitan

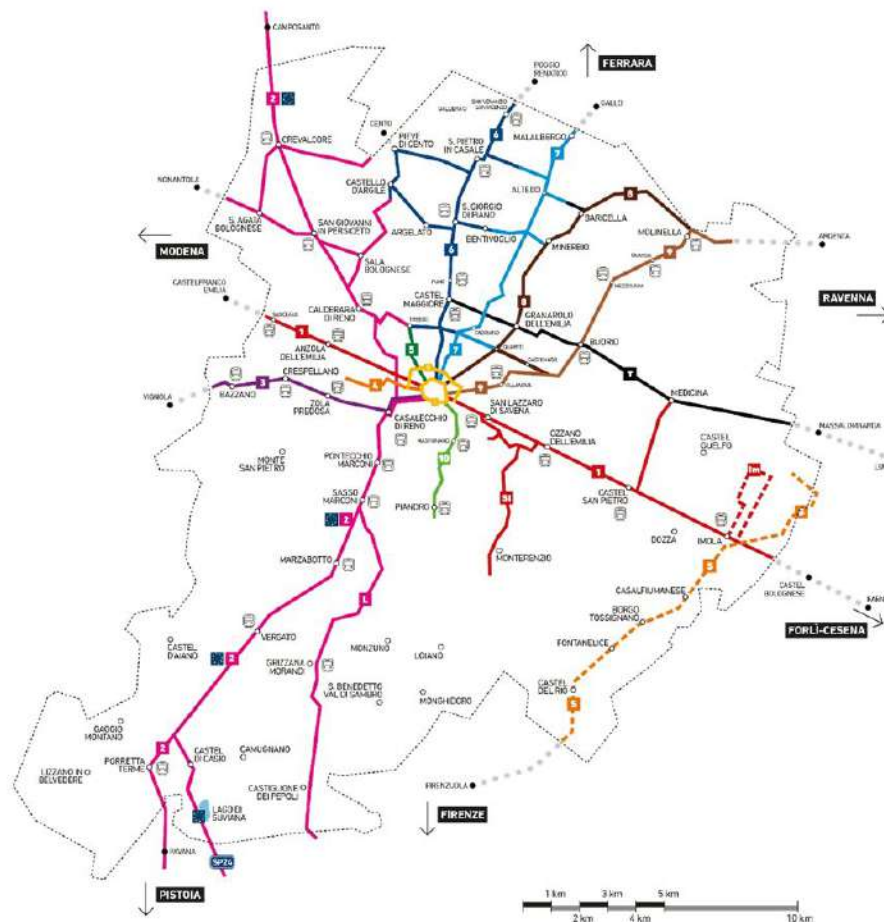
PUMS 2030  
493 km di piste ciclabili

Esistente  
145 km

Cantieri in conclusione  
81 km

Potenziamenti emergenziali  
17 km

Si aggiungono inoltre altri possibili  
interventi da approfondire



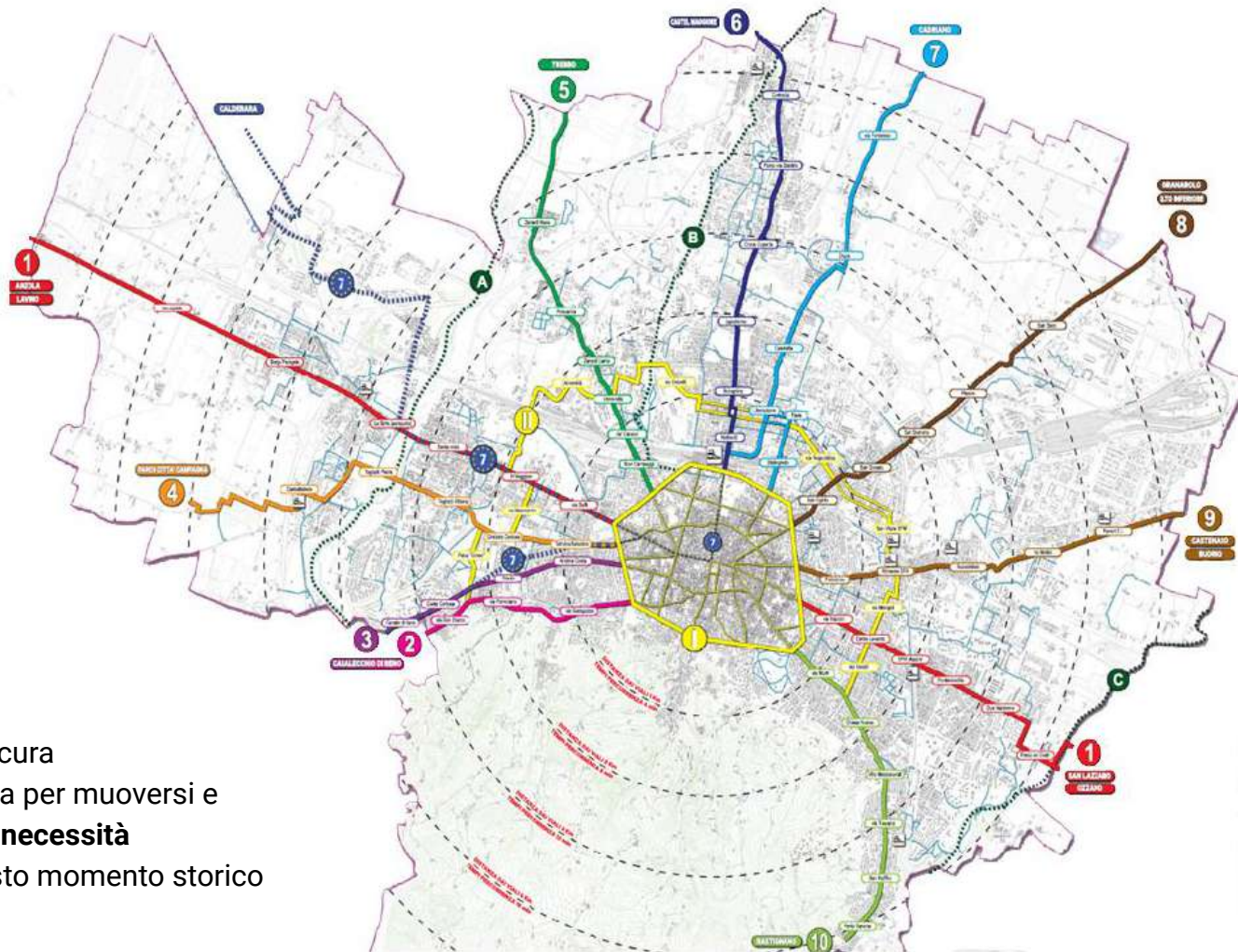
## BICIPOLITANA RETE CICLABILE METROPOLITANA BOLOGNESE

- 1** — VIA EMILIA
- 2** — CREVALCORE-BOLOGNA-ALTO RENO TERME  
EV7-CICLOVIA DEL SOLE
- 3** — BOLOGNA-VALSAMOGGIA
- 4** — BOLOGNA-PARCO CITTÀ CAMPAGNA
- 5** — BOLOGNA-TREBBO DI RENO
- 6** — BOLOGNA-GALLIERA
- 7** — BOLOGNA-MALBERGO
- 8** — BOLOGNA-MINERBIO-MOLINELLA
- 9** — BOLOGNA-BUDRIO-MOLINELLA
- 10** — BOLOGNA-PIANORO
- I** — TANGENZIALE INTERNA DI BOLOGNA
- II** — TANGENZIALE ESTERNA DI BOLOGNA
- T** — TRASVERSALE CASTEL MAGGIORE-MEDICINA
- L** — VIA DELLA LANA
- SI** — SAVENA-IDICE
- S** — SANTERNO
- Im** — RETE DI IMOLA
- COLLEGAMENTO STRADALE EXTRA CITTÀ METROPOLITANA
- CONFINE TERRITORIO CITTÀ METROPOLITANA
- SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO

# Ciclabilità

## Il Biciplan Ambito Urbano

Il Biciplan rappresenta già un programma articolato di misure destinate a rendere più agevole e sicura la possibilità di utilizzare la bicicletta per muoversi e **da già risposta a buona parte delle necessità** che ci si presentano davanti in questo momento storico



# Ciclabilità

## Interventi 2020

— Ciclabili esistenti

180 km

— Ciclabili emergenziali

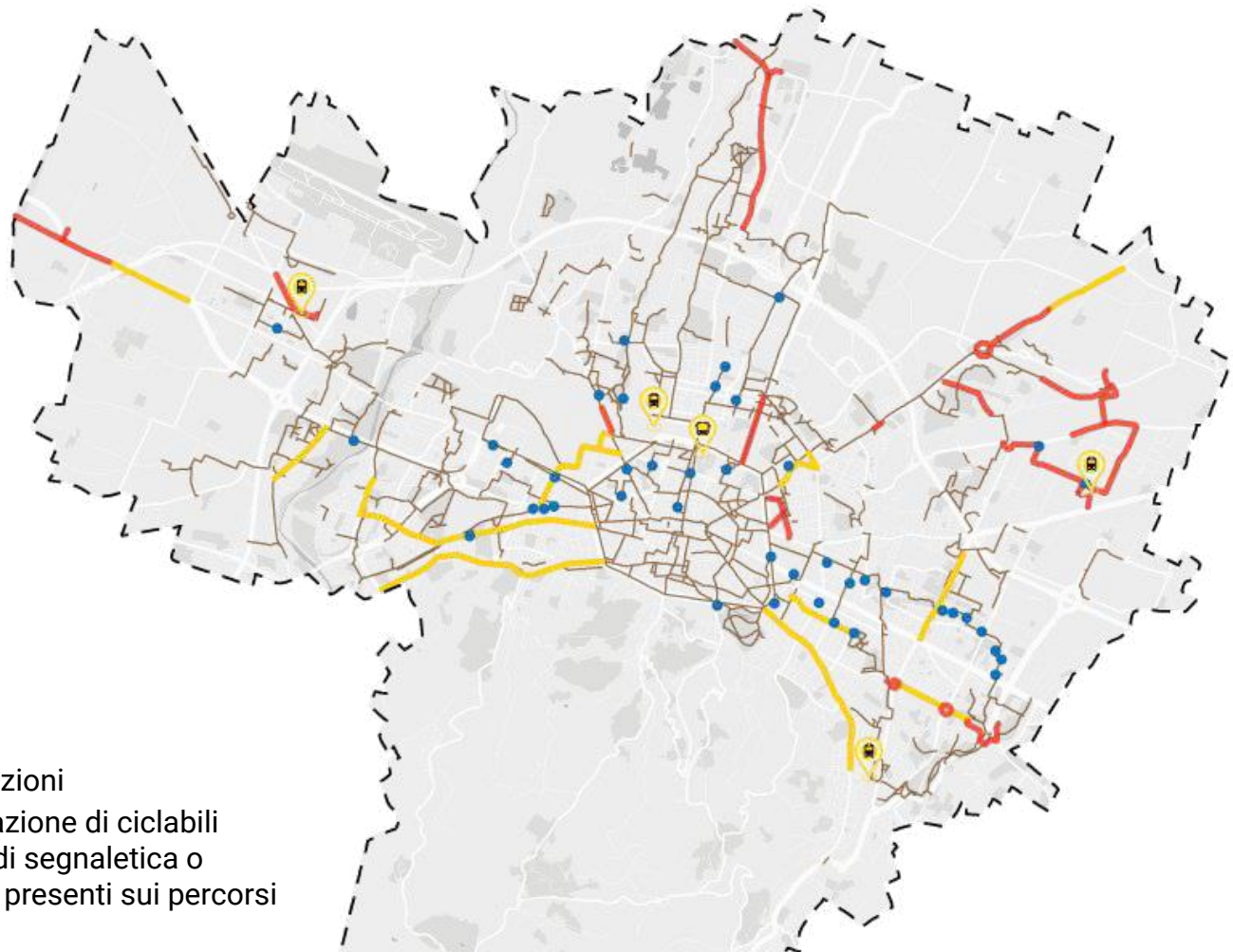
10/15 km

— Ciclabili in fase di realizzazione

13 km

● **Interventi puntuali** - 42 localizzazioni

miglioramento in fase di realizzazione di ciclabili esistenti, mediante rifacimento di segnaletica o rimozione di elementi pericolosi presenti sui percorsi



# Ciclabilità

## Interventi emergenziali

**circa 10/15 km**

**Realizzazione di alcuni percorsi ciclabili di tipo emergenziale**

Inserimento di soluzioni leggere e riconoscibili per facilitare la mobilità delle biciclette, agganciandosi agli interventi di manutenzione straordinaria già previsti per l'estate 2020 o anticipando in via sperimentale interventi già a piano investimenti e in fase di studio di fattibilità

**Esempi:** direttrice Murri/Toscana, direttrice Saragozza/Porrettana/Don Sturzo/Vittorio Veneto, direttrice Malvasia/Casarini/Tanari, via Mezzofanti, viale Lenin, via della Barca, via San Donato (ponte sulla ferrovia e verso il confine comunale)

# Ciclabilità

## Interventi in fase di realizzazione

**circa 13 km**

**Riavvio dei cantieri in corso e accelerazione dei progetti già previsti per il 2020**

Creazione nuovi tratti o miglioramento tratti esistenti lungo diverse direttrici, valutando la possibilità di inserire anche eventuali modifiche in corso d'opera per potenziare ulteriormente l'efficacia dell'intervento.

**Esempi:** Stalingrado, Sottopasso Zanardi, Corticella/Castelmaggiore, Rotonda Verenin-Grazia, Rotonda Caduti Italiani, Rotonda Firenze/Arno, via San Donato periferia, direttrice Lavino-Pioppa, Via delle Bisce, Ciclabili di accessibilità alle fermate SFM Roveri e Borgo-Scala, via Zanolini e via Zaccherini Alvisi

# Ciclabilità

## Strategie di intervento

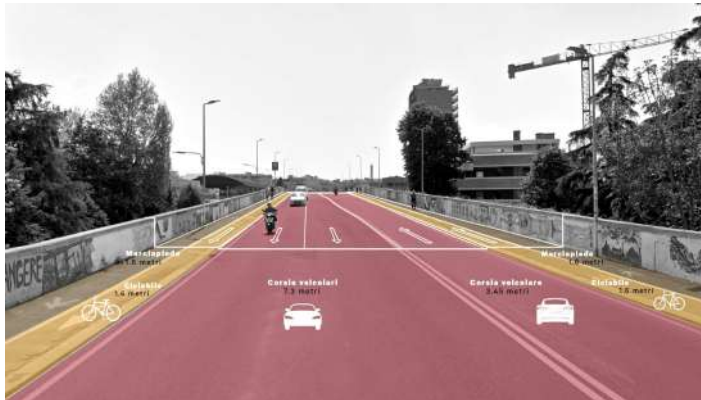
- A. Tracciamento delle corsie ciclabili su carreggiata**
- B. Trasformazione di ciclabili bidirezionali esistenti su marciapiede in monodirezionali (per migliorare la circolazione delle bici e la sicurezza dei pedoni) e realizzazione dell'altra corsia su strada**
- C. Apertura delle preferenziali alle biciclette, dove possibile**
- D. Realizzazione di zone 30**
- E. Doppi sensi ciclabili**



# Ciclabilità

Esempio: **via Stalingrado**

**Intervento già previsto e in fase di attuazione** di miglioramento della ciclabile esistente e messa in sicurezza dei marciapiedi



Stato di fatto



Progetto

# Ciclabilità

Esempio: **via Saragozza**

**Intervento emergenziale**  
come anticipazione sperimentale  
dell'intervento programmato per il 2021



**Stato di fatto**



**Ipotesi progettuale**



# Ciclabilità

Esempio: **via Toscana**

**Intervento emergenziale**  
come anticipazione sperimentale  
dell'intervento programmato per il 2021



Stato di fatto



Ipotesi progettuale

# Ciclabilità

Esempio: **via Malvasia**

## Intervento emergenziale

realizzato collegandosi alle opere di manutenzione in programma per l'estate



Stato di fatto



Ipotesi progettuale

# Altre azioni

## Incentivi

### Incentivazione acquisto

- Supportare l'acquisto di e-bike e biciclette pieghevoli con incentivi ai privati e alle aziende. Azione da attivare in fase di massima urgenza, può agganciarsi alle procedure già presenti. Infatti, attualmente è già attiva un'iniziativa di contributi a favore dell'acquisto di biciclette a pedalata assistita (attualmente è ancora disponibile il 55% del fondo):
  - 300 euro per l'acquisto di una bicicletta elettrica
  - 600 euro per una cargo bike elettrica
- In fase di studio modalità per incentivare gli acquisti di altri mezzi per la micromobilità.

### Promozione e incentivazione mobilità condivisa

- Supportare il bike sharing ed incentivarlo economicamente per renderlo accessibile a tutte le utenze;
- Finanziare dei buoni mobilità per la sharing mobility per tutti i cittadini.



Sarà inoltre possibile emanare ulteriori finanziamenti grazie a iniziative nazionali e regionali di prossima definizione

# Altre azioni

## Coordinamento con mobility manager aziendali

**Mobility Manager Aziendali** (oggi coinvolti 50.000 lavoratori in 30 aziende)

Sperimentare d'intesa con aziende ed Enti l'incentivazione, anche con contributi ad hoc, di varie forme di mobilità sostenibile **a favore degli spostamenti casa-lavoro** quali:

- Car pooling (gestione ed uso);
- Acquisto bici pieghevoli e monopattini elettrici;
- Spazi attrezzati ricovero mezzi e dotazione rastrelliere;
- Utilizzo di bike sharing e car sharing;
- Coordinamento degli orari di ufficio e condivisione di politiche di incentivazione dello smart working;
- Condivisione di politiche di trasporto aziendale privato, tipo navette, per spostare i dipendenti in sicurezza.



# Altre azioni

## Coordinamento con le scuole

### Azioni da attuare

- Installazione di circa 800 **nuovi posti bici** presso i plessi scolastici cittadini, centrali e periferici;
- Avvio di progetti di **Pedibus** per accompagnamento scolastico, come previsto nel progetto avviato in questi mesi - e poi sospeso a causa dell'emergenza e del lock-down- che verrà ripreso in vista dell'avvio del nuovo anno scolastico;
- Potenziamento o introduzione di orari di pre/post scuola al fine di **spalmare gli orari di movimento** degli studenti anche in più momenti;
- Avvio di progetti per **individuare strade o zone car free** nei pressi delle aree scolastiche come previsto dal PGTU.



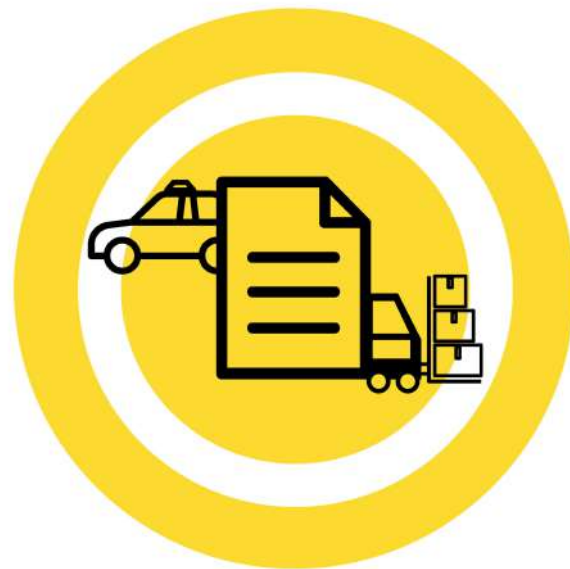
# Altre azioni

## Taxi

- Definizione **protocollo per l'utenza** in linea con le linee guida MIT ed enti locali
- Definizione **procedura di sanificazione**
- **Contributo per spese sanificazione e dispositivi sanitari**, già emesso pari a 150.000€

## Logistica

- Modifiche delle regole di **utilizzo degli spazi di carico/scarico** e degli **orari di accesso alle aree pedonali**, attuando le delibere già approvate
- **Incentivi per cargo bike** (anche elettriche)





# Altre azioni

## Parcheggi scambiatori

Si sta valutando la possibilità di agevolare i **pendolari** che si recano in auto con direzione finale Bologna **percorrendo l'ultima parte dello spostamento con la bicicletta**.

Modalità di analisi per la scelta di parcheggi pubblici scambiatori di Bologna:

- esclusi i parcheggi entro i viali perché hanno come destinazione finale il centro storico;
- parcheggi situati nella prima periferia o al confine tra prima e seconda periferia che al momento non operano con modalità P+bici
- alcuni parcheggi pubblici a raso, con capienza di almeno 100 posti e situati in posizioni favorevoli (tali da non interferire con la sosta residenziale, particolarmente delicata in questo periodo storico, segnato da una parziale immobilità dei residenti);
- possono essere oggetto di valutazione successiva anche i parcheggi legati ai centri commerciali,



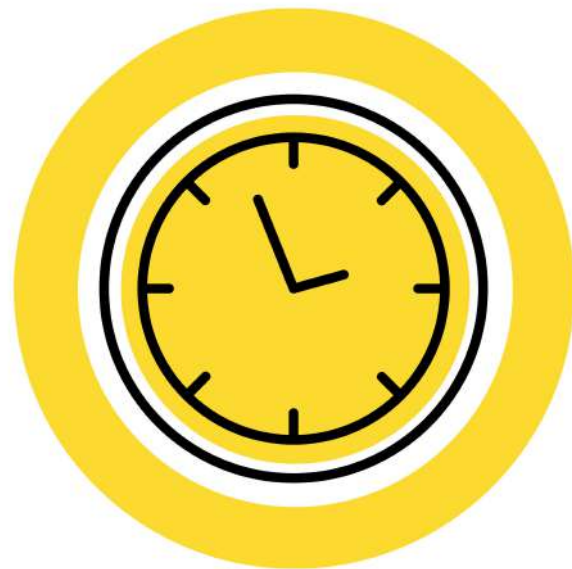
# Altre azioni

## Orari della città

Per garantire un migliore funzionamento delle città quando la fase di ripresa sarà completa, sarà **necessario rimodulare gli orari** cui attualmente siamo abituati.

Uffici, attività commerciali, scuole e logistica devono riorganizzarsi per garantire una **limitazione degli spostamenti negli orari di punta**.

Lo scopo è quello di **spalmare gli spostamenti all'interno di tutta la giornata** al fine di limitare l'effetto del carico degli orari di punta sul trasporto pubblico e sulla rete viaria.







# Piano 15 minuti: indirizzi per l'uso e la trasformazione degli spazi urbani

In integrazione al potenziamento delle reti di mobilità dolce, sarà essenziale pertanto **rafforzare il sistema di spazi destinati alla pedonalità e alla socialità**, e per garantire al massimo la sicurezza delle persone, sarà importante farlo **in maniera diffusa su tutto il tessuto urbano cittadino**, potenziando la vita relazionale e di prossimità, propria dei **quartieri** e fortemente parte della dimensione identitaria di Bologna.

Questo potrà essere fatto, attraverso la **ridefinizione dell'uso delle strade e degli spazi pubblici** (ed anche semipubblici, come i cortili e le corti dei palazzi) incrementando così possibilità d'uso differenziate. In questo modo sarà possibile concretizzare ulteriormente la visione di una *“città di prossimità”*. Una città più accessibile, che con la finalità di **limitare al massimo gli spostamenti delle persone**, e con l'obiettivo di **evitare possibili sovraffollamenti** in alcune aree sensibili della città, dovrà essere capace di garantire nell'arco di una distanza massima di **15 minuti a piedi dalla propria abitazione**, l'accesso alle funzioni necessarie ad una adeguata qualità della vita.

# Piano 15 minuti: indirizzi per l'uso e la trasformazione degli spazi urbani

Per garantire la funzionalità gestionale di questi luoghi potranno essere necessari due strumenti di supporto:

- **l'utilizzo di tecnologie informatiche**, per gestire le prenotazioni ai luoghi,
- **il coinvolgimento delle comunità urbane**, per gestire gli ingressi ai luoghi e sorvegliare al mantenimento delle distanze di sicurezza

Sono già state avviate analisi di diverse soluzioni tecnologiche.

Per quanto relativo al coinvolgimento delle comunità, è già in atto una mappatura realizzata insieme a Ufficio Reti dei Quartieri e Ufficio Cittadinanza attiva che delinea le comunità zona per zona. L'obiettivo è favorire l'attivazione e la collaborazione dei cittadini, in linea con gli approcci del "regolamento beni comuni" e i metodi dei Laboratori di quartiere.

# Ampliamento delle “zone 30” e delle “zone residenziali”

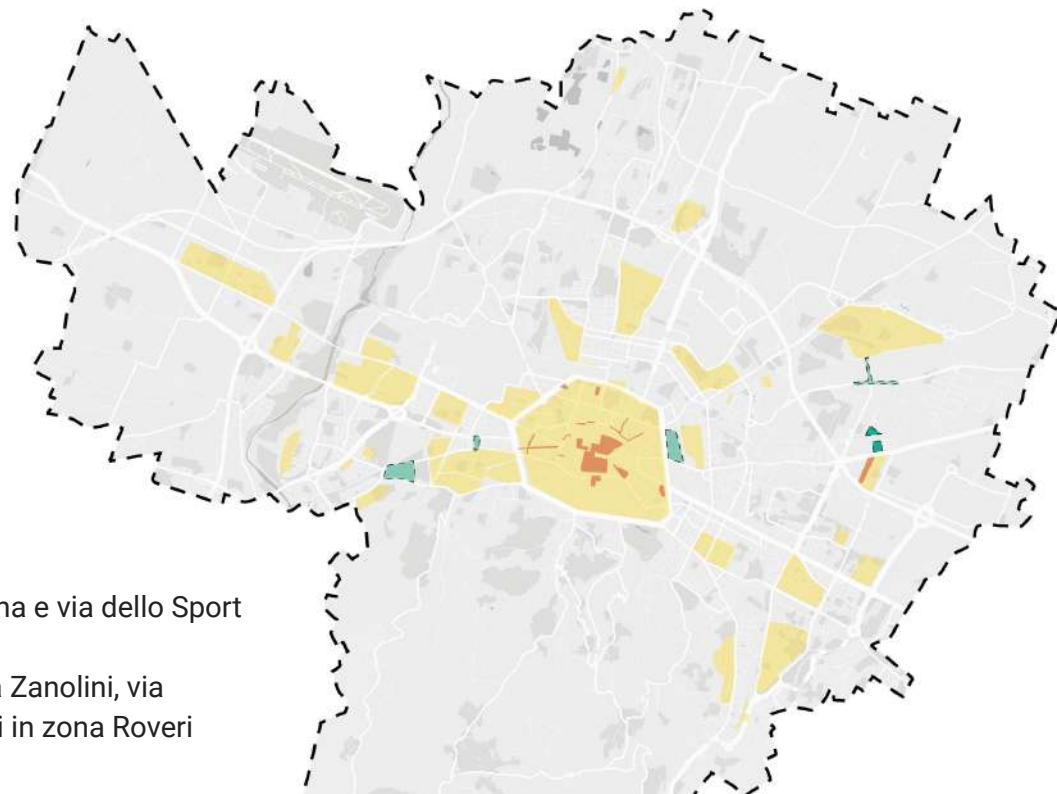
**Attuare con più celerità la trasformazione di Bologna in “città30”** così come previsto dal PGTU, dando così priorità a pedoni e ciclisti e limitando la pervasività dell’auto; istituire in aree fortemente insediate dal punto di vista abitativo, e ad alta concentrazione di servizi di vicinato nuove “zone o strade residenziali”, **incentivando così la mobilità attiva nella fruizione del contesto di vicinato.**

**■ Aree pedonali esistenti**

**■ Zone 30 esistenti**

**■ Zone 30 in fase di attuazione**

- Zona 30: cuneo tra via Andrea Costa, via Porrettana e via dello Sport
- Zona residenziale: via Aglebert, via Guerrini
- Strade 30 per la mobilità ciclabile: ad esempio via Zanolini, via Zaccherini Alvisi, via Malaguti, varie localizzazioni in zona Roveri



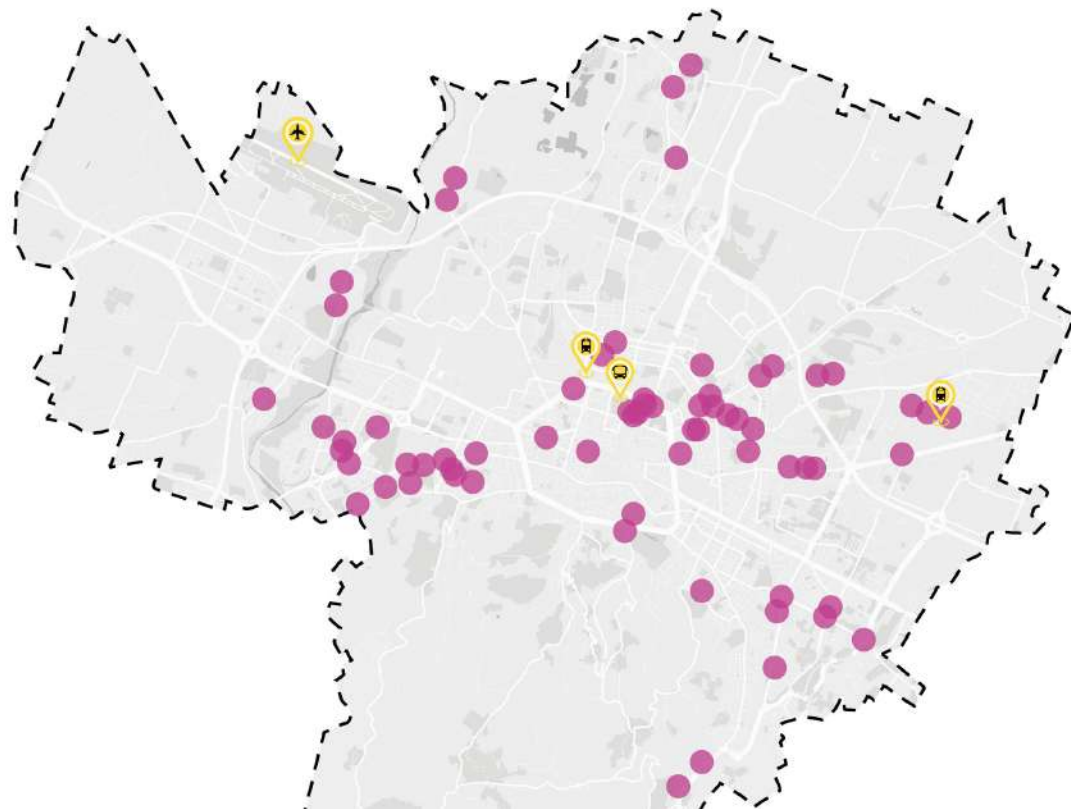
# Miglioramento dei percorsi e degli spazi pedonali esistenti

**Favorire la continuità dei percorsi pedonali** dove mancante attraverso interventi a diversa intensità di rimovibilità e finalizzati a usi differenti

Ad esempio **allargamento dei marciapiedi esistenti** in sola segnaletica per sicurezza dei pedoni e ampliamento degli spazi in suolo pubblico da adibire a funzioni commerciali (nuovi dehors temporanei)

Realizzare inoltre un **miglioramento dei marciapiedi esistenti e degli attraversamenti** mediante rifacimento di punti critici.

● **Miglioramento di marciapiedi/attraversamenti**  
Interventi in fase di attuazione: **67 localizzazioni**



# Nuove aree pedonali

**Nuove pedonalizzazioni** con la finalità di ampliare lo spazio pubblico a disposizione dei residenti in tutte le zone della città ed agevolare lo sviluppo delle attività commerciali e culturali

**Interventi sperimentali di pedonalizzazione totale** di tratti stradali oggi adibiti alla circolazione automobilistica o alla sosta, attraverso interventi creativi di *urbanistica tattica*, finalizzati alla creazione di nuovi ampi spazi da adibire a *funzioni ludico / ricreative / sportive / culturali* di prossimità, in particolare nelle vicinanze e ad integrazione di aree e spazi verdi, istituti scolastici, e in aree in cui sono limitate le disponibilità di spazio pubblico pedonali fruibile.

**Esempi di localizzazioni in cui si darà maggiore importanza alla pedonalità nel centro storico:**

- via delle Moline
- piazza Rossini 2.0
- corte Galluzzi
- via Falegnami
- piazza Santo Stefano
- altre aree da individuare
- altre aree emergeranno dalle proposte dei commercianti e da Bologna Estate

# Nuove aree pedonali

## Riferimenti:

- incrocio via Spoleto via Venini, Milano (piazze Aperte)



- piazza Rossini, Bologna (U-lab)



# Grazie per l'attenzione



Comune di Bologna

fondazione  
innovazione urbana



Immaginare  
è Bologna