

# **fondazione innovazione urbana**

**REPORT QUARTIERE  
SAN DONATO - SAN VITALE**

**SETTEMBRE.2018**





## Indice

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

## Allegati

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

## 1. IL PUMS E IL PERCORSO DI INFORMAZIONE E ASCOLTO

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

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

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

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

## 2. METODOLOGIA DI LAVORO

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

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

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

I partecipanti totali ad entrambi i laboratori sono stati 72.

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

Nello specifico il laboratorio è stato strutturato in 3 fasi:

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

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

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

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

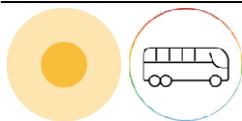
Complessivamente durante il percorso sono stati elaborati alcuni dati quantitativi attraverso un'analisi geostatistica, facendo riferimento alle segnalazioni a scala di città e di quartiere raccolte tramite il CzRM (si veda allegato specifico), ed elementi di riflessione e analisi qualitativa tramite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

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

### 3. I TEMI EMERSI

#### 3.1 Criticità e temi puntuali

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



## TEMA TRASPORTO PUBBLICO

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

---

al deposito ma non fermano

---

Mezzi pubblici insufficienti e sovraccarichi.

Arteria principale della zona sulla quale passano

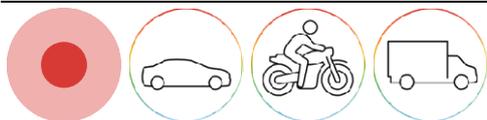
pochi mezzi pubblici. Questa carenza rende

difficile spostarsi da una parte e l'altra del

Quartiere

---

Via Enrico Mattei



## TEMA QUALITÀ E VIVIBILITÀ

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

---

vede

---

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

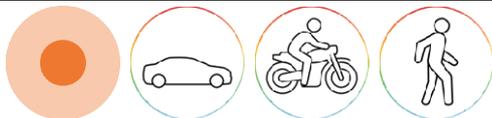
Via Azzurra/Via Venturoli

---

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

Via Piana

---



## TEMA SICUREZZA STRADALE

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

---

Invece un semaforo sarebbe meglio perchè  
le automobili rallenterebbero

---



## TEMA MOBILITÀ PEDONALE

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

---

Passaggio pedonale pericoloso	Via Gioannetti
-------------------------------	----------------

---

Passaggio pedonale pericoloso, dopo la rotonda, velocità delle auto che provengono dalla tangenziale, area densamente abitata, mancano le segnaletiche stradali	Viale Aldo Moro
---	-----------------

---

Attraversamento pericoloso, passaggi pedonali bui, strade e segnaletica stradale non illuminate	Via del Lavoro/ Via Laura Betti
---	------------------------------------

---

Attraversamento pericoloso, temporizzazione del semaforo assurda	Via Stalingrado incrocio Via del Lavoro
--	---

---

La fermata dell'autobus è oltre via San Donato e in quel tratto la strada è senza marciapiede, quindi molto pericoloso per i pedoni. Ci sono anche molte mamme con i passeggini	Via San Donato/ Via Viadagola
---	----------------------------------

---

Attraversamento rischioso disabili, all'altezza del Comando provinciale e nucleo della Guardia di Finanza, gli scivoli per i disabili sul marciapiedi non sono presenti (i marciapiedi hanno tutti gli scalini), l'alternativa è attraversare e andare sulla ciclabile, infrastrutture urbane per disabili assenti	Via S.Donato incrocio Via Michelino
--	---

---

Visibilità e attraversamento pericoloso, problema degli scivoli, il dislivello è alto, non c'è marciapiede e la superficie è liscia. Gli autobus rischiano di rientrare anche sul marciapiede	Via S.Donato/ Via del Lavoro/ Ponte S.Donato
---	--

---

Attraversamenti pedonali poco sicuri: strisce pedonali al centro della strada	Via Azzurra/ Via Venturoli
---	-------------------------------

---

Attraversamento ciclopedonale poco visibile: le strisce pedonali sono poco visibili, aumentando il rischio per pedoni e ciclisti provenienti dalla ciclabile	Rotonda Via Fossolo/Via Mainoldi
--	-------------------------------------

---

La pericolosità di questo attraversamento è legata all'elevata velocità del traffico veicolare su via Azzurra. L'attraversamento è ben segnalato, tuttavia molto frequentemente viene ignorato dai veicoli che transitano a forte	Via Azzurra/ Via Pizzardi
---	------------------------------

---

---

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

---

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

---

Porta San Vitale/  
Via Zanolini

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

---

Via Sante  
Vincenzi/Via Libia

Mancanza di passaggio pedonale

---

Via Cesare  
Gnudi/incrocio Via  
Stalingrado

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

---

Via Viadagola, 5

Mancanza del marciapiede, impercorribile per la carrozzina dei disabili

---

Via Ermete Zacconi

Assenza di marciapiede

---

Via Santa Caterina  
di Quarto

Strada pericolosa, ci sono strade cieche, mancanza di marciapiede

---

Via Cadriano, da via  
Badda a Viale  
Europa

Mancanza di marciapiede, molto pericoloso per pedoni e residenti

---

Via Cadriano

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

---

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

---

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

---

Via Azzurra, 54/  
Via Schiassi

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

---

Via Vizzani

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

---

Via Zanolini/  
Via Zaccherini Alvisi



## TEMA MOBILITÀ CICLABILE

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

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

---

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

---

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

Via Libia

---

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

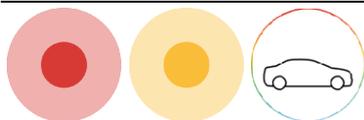
Via Pizzardi/Via  
Massarenti

---

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

Area Sant'Orsola

---



## TEMA SOSTA E PARCHEGGI

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

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

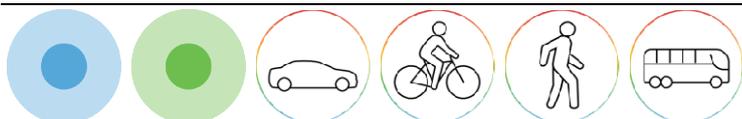
**SOSTA E  
PARCHEGGI  
IRREGOLARI NEI  
PRESSI DEI  
PLESSI  
SCOLASTICI**

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

Via Ferruccio Garavaglia/  
Viale della Repubblica

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

Via S.Donato/  
Viale Zagabria



**TEMA SALUBRITÀ DELL'ARIA E TUTELA DEL CLIMA**

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

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

### TRASPORTO PUBBLICO

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

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

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

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

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

#### 1. Osservazioni e Proposte sul Sistema del Trasporto

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

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

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

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

## MOBILITÀ PEDONALE

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

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

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

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

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

Si riportano di seguito i diversi elementi raccolti.

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

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

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

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

## MOBILITÀ CICLABILE

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

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

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

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

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

### 1. Osservazioni e proposte sui modelli di mobilità ciclabile

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

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

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

## CONVIVENZA E SPAZI PER LA MOBILITÀ: REGOLE E ABITUDINI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Osservazioni e proposte per favorire un minore uso delle automobili

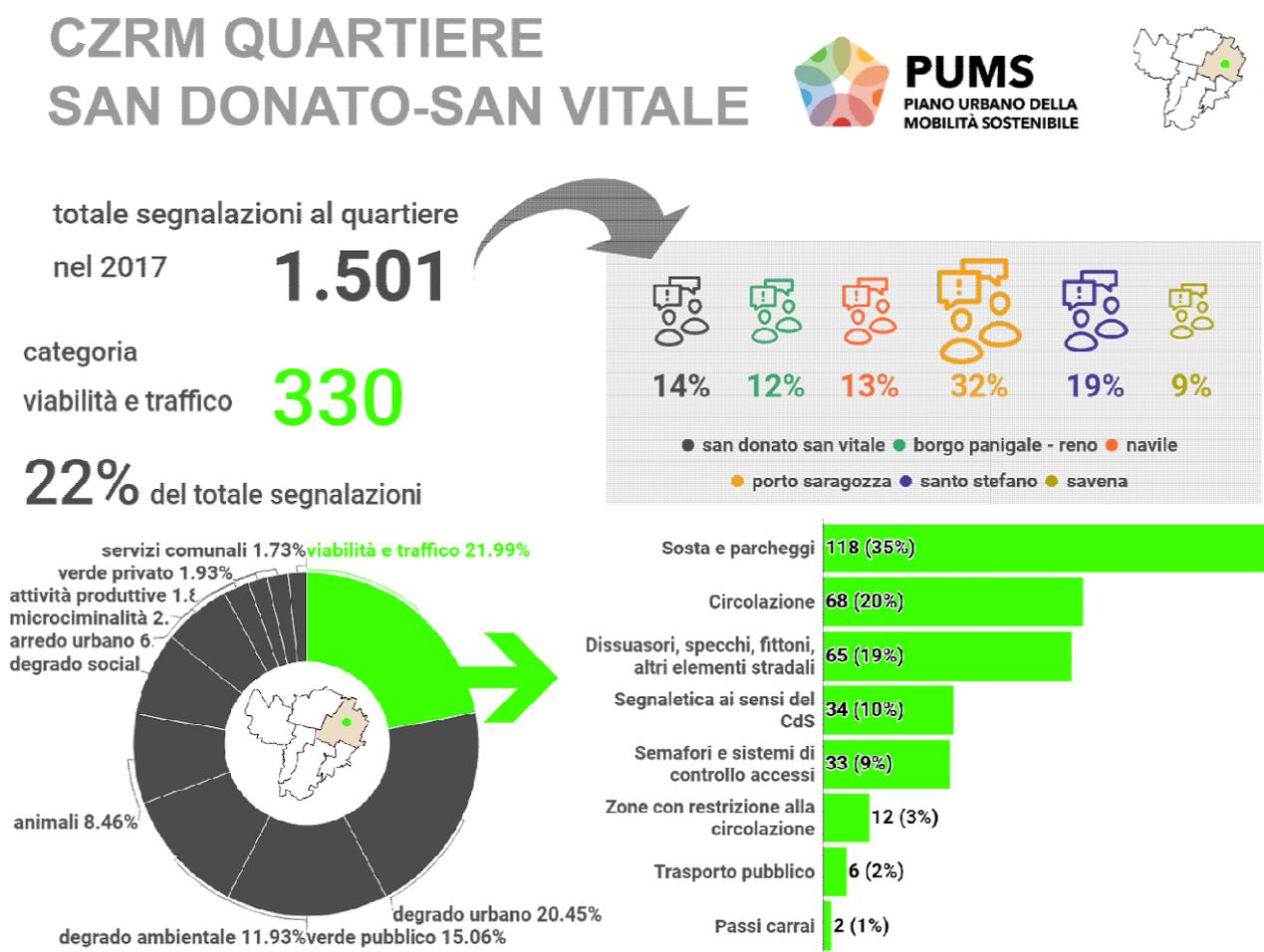
- **Incentivare l'uso dei taxi per poter accedere in centro** senza la propria auto
- **Ridurre il costo del mezzo pubblico**
- Rivedere il **sistema di tariffe urbane ed extra-urbane**, anche alla luce di quelle del BLQ e del prossimo People Mover
- **Cicli di educazione alla mobilità sostenibile**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

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

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

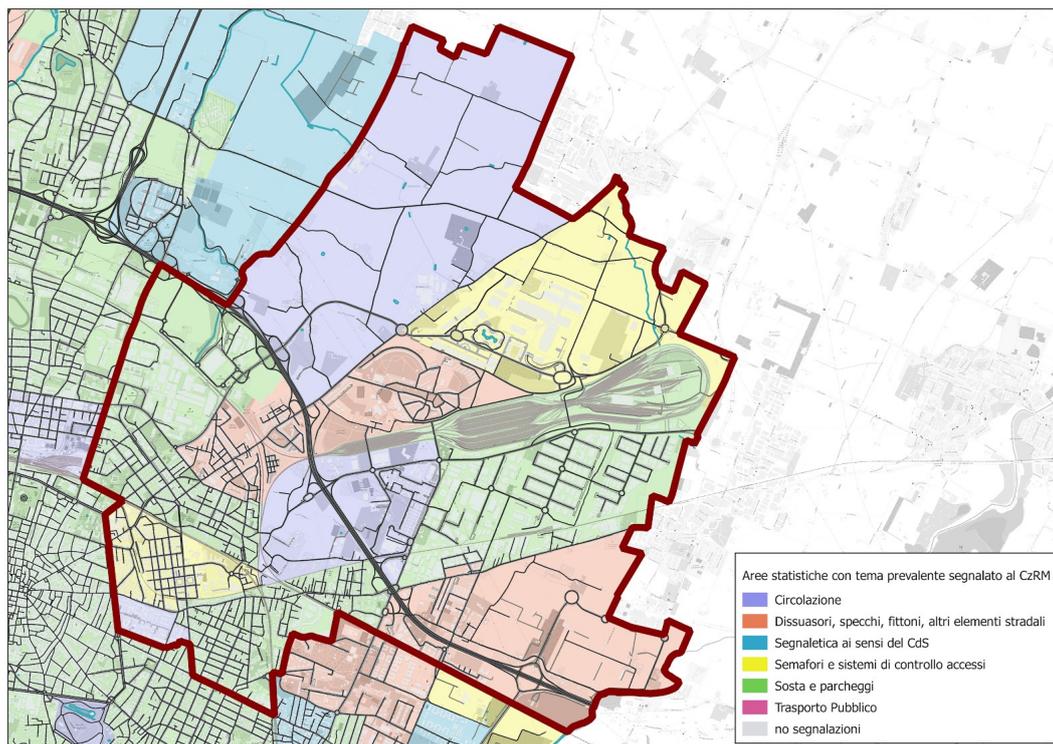
Questo strumento è usato direttamente dal cittadino con diverse modalità: o attraverso internet usando il sito del [Comune di Bologna](http://www.comune.bologna.it), o contattando - di persona, via mail o al telefono - gli Urp, presenti nelle sedi dei quartieri in città, che svolgono la funzione di **accoglienza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

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



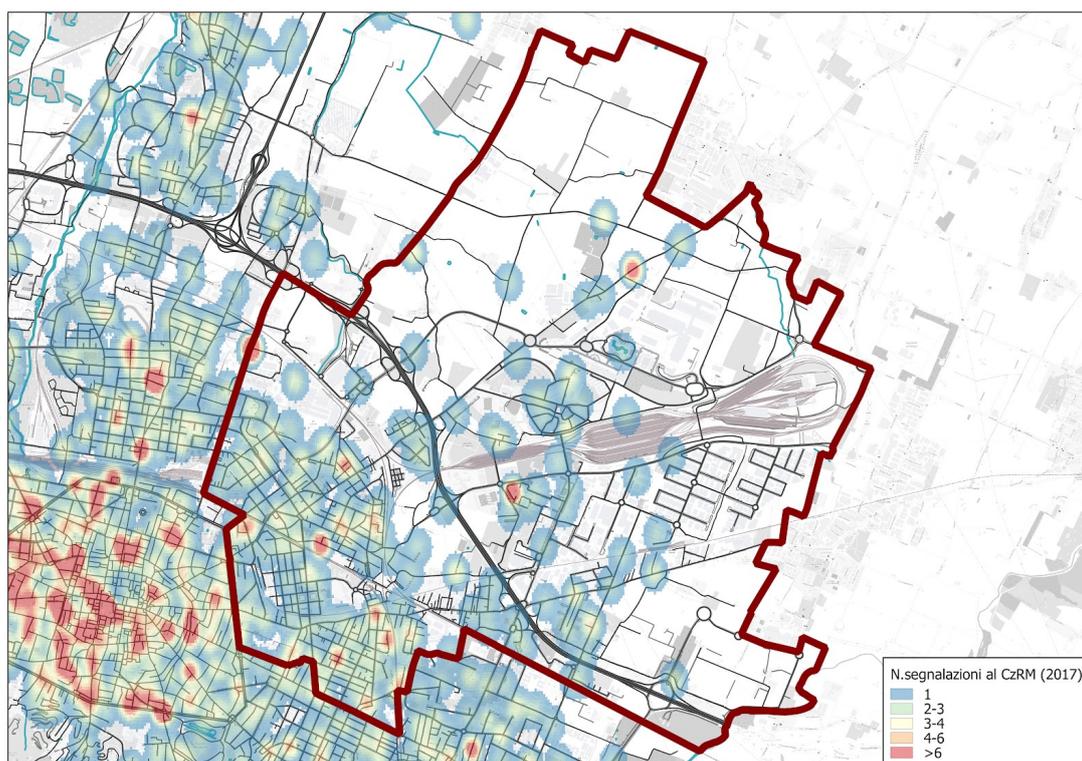
Da questa si evince, in primis, che più di un quinto delle segnalazioni totali al CzRM riguardano la viabilità e traffico. Inoltre il tema segnalato prevalentemente a scala di quartiere, all'interno del suddetto ambito "viabilità e traffico", è quello della "sosta e parcheggi", mentre di minore rilievo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

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



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

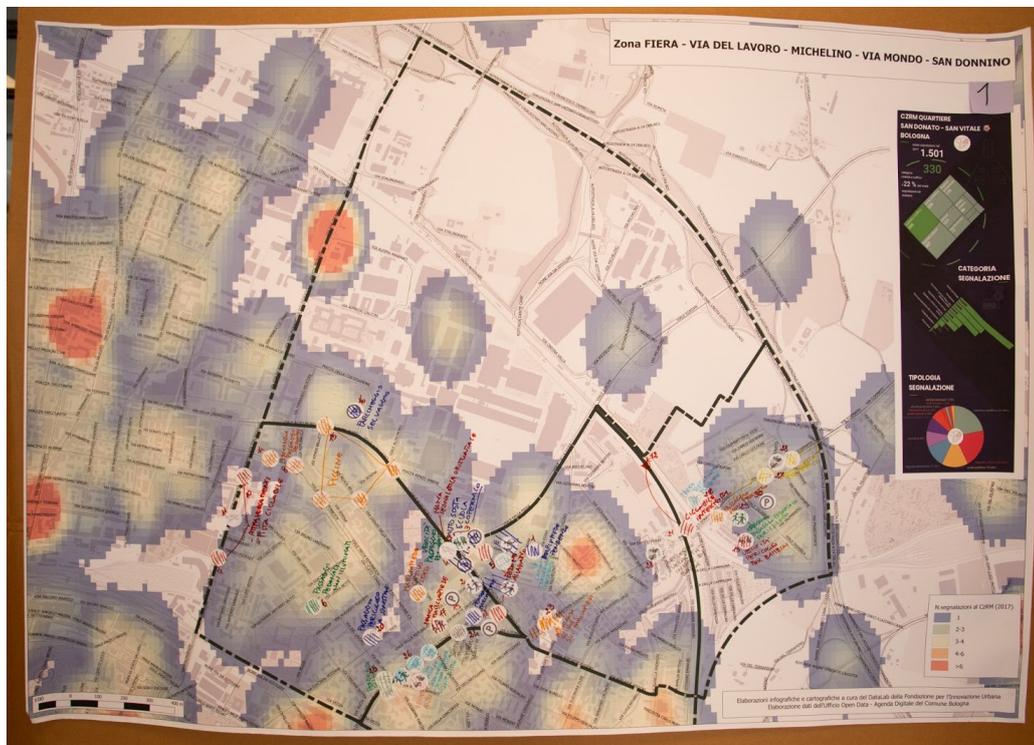
La mappa della densità di segnalazioni al CzRM inerenti la viabilità e traffico, di seguito riportata, evidenzia alcune concentrazioni in particolare lungo gli assi delle vie San Donato e San Vitale, nelle aree adiacenti alla Cirenaica e dell'ospedale Sant'Orsola.



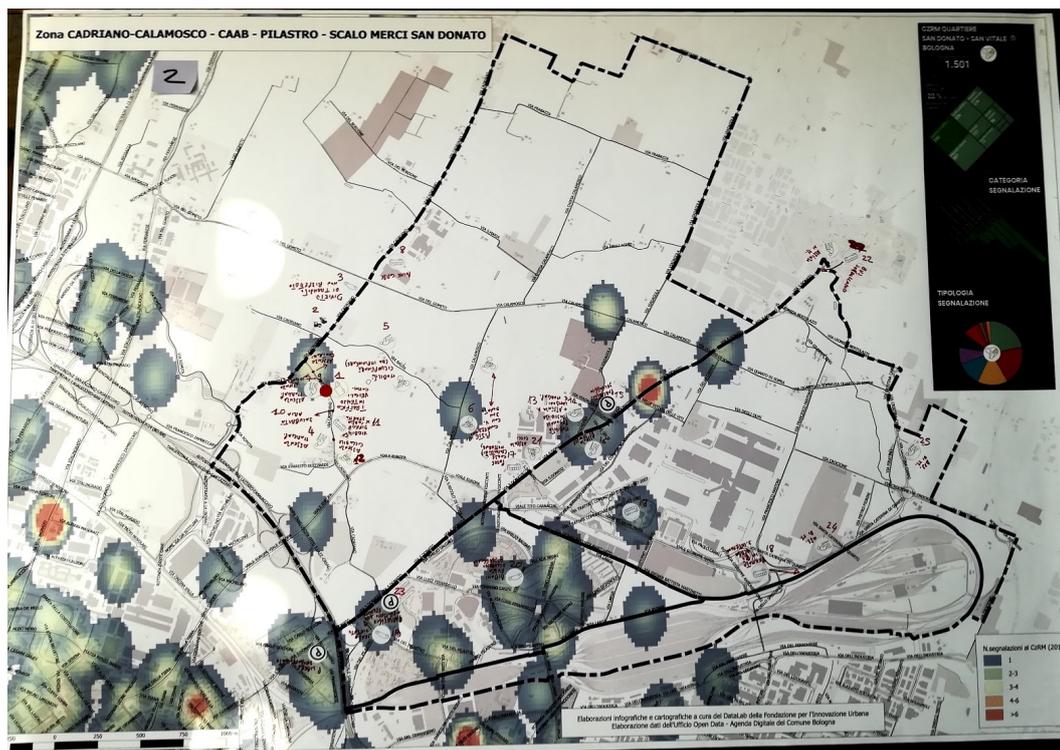
## Allegato 2. Elaborati cartografici realizzati grazie al contributo dei cittadini che hanno partecipato al laboratorio PUMS

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

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



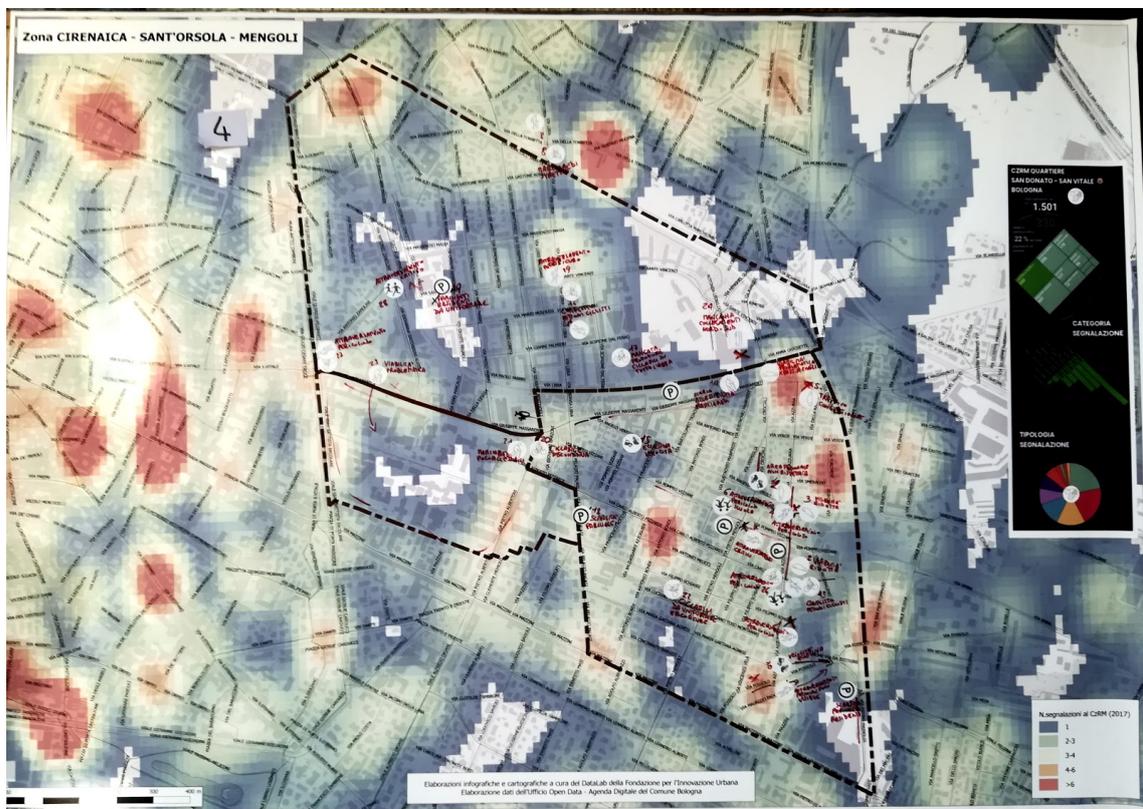
Tavolo 2 - Zona Cadriano - Calamosco - CAAB - Pilastro - Scalo Mercè San Donato



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

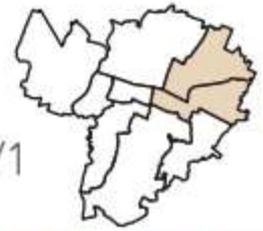


Tavolo 4 - Cirenaica - Sant'Orsola - Mengoli



### Allegato 3. Alcuni interventi previsti/in corso nel Quartiere

PUMS \_ Piano Urbano della Mobilità Sostenibile \_ GLI INTERVENTI



## QUARTIERE SAN DONATO - SAN VITALE /1

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

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

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

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

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

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

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

**Con il supporto di:**

Giuseppe Seminario

Roberta Carlucci

Federico Salvarani

Viola Fini

Emanuela Corlianò

**fondazione  
innovazione urbana**

[www.fondazioneinnovazioneurbana.it](http://www.fondazioneinnovazioneurbana.it)  
Salaborsa (II piano)  
Piazza Nettuno, 3 - 40124 Bologna

---