

fondazione innovazione urbana

REPORT QUARTIERE
SANTO STEFANO

SETTEMBRE.2018





INDICE

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

Allegati

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

1. IL PUMS E IL PERCORSO DI INFORMAZIONE E ASCOLTO

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

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

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

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

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

2. METODOLOGIA DI LAVORO

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

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

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

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

I partecipanti totali ad entrambi i laboratori sono stati 35.

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

Nello specifico il laboratorio è stato strutturato in 3 fasi:

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

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

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

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

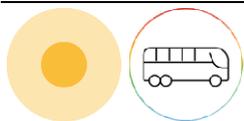
Complessivamente durante il percorso sono stati elaborati alcuni dati quantitativi attraverso un'analisi geostatistica, facendo riferimento alle segnalazioni a scala di città e di quartiere raccolte tramite il CzRM (si veda allegato specifico), ed elementi di riflessione e analisi qualitativa tramite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

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

3. I TEMI EMERSI

3.1 Criticità e temi puntuali

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



TEMA TRASPORTO PUBBLICO

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



TEMA QUALITÀ E VIVIBILITÀ

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

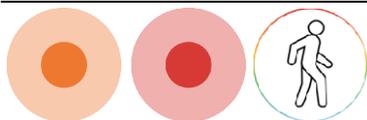
	Forte presenza di traffico che arriva su Santa Barbara, perché arrivando da Rastignano le auto per evitare il traffico di Mezzofanti fanno il giro dai Colli e intasano Santa Barbara e Castiglione, mediamente se prima si arrivava a Castiglione con una velocità normale ora la percorrenza è di circa mezz'ora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

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



TEMA SICUREZZA STRADALE

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



TEMA MOBILITÀ PEDONALE

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

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

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



TEMA MOBILITÀ CICLABILE

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

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



TEMA SOSTA E PARCHEGGI

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

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

al semaforo e parcheggi in doppia fila



TEMA SALUBRITÀ DELL'ARIA E TUTELA DEL CLIMA

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

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

TRASPORTO PUBBLICO

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

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

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

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

1. Osservazioni e proposte sul Sistema del Trasporto

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

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

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

MOBILITÀ PEDONALE

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

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

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

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

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

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

Si riportano sotto i diversi elementi raccolti.

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

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

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

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

MOBILITA' CICLABILE

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

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

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

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

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

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

1. Osservazioni e proposte sui modelli di mobilità ciclabile

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

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

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

CONVIVENZA E SPAZI PER LA MOBILITÀ: REGOLE E ABITUDINI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Osservazioni e proposte per favorire un minore uso delle automobili

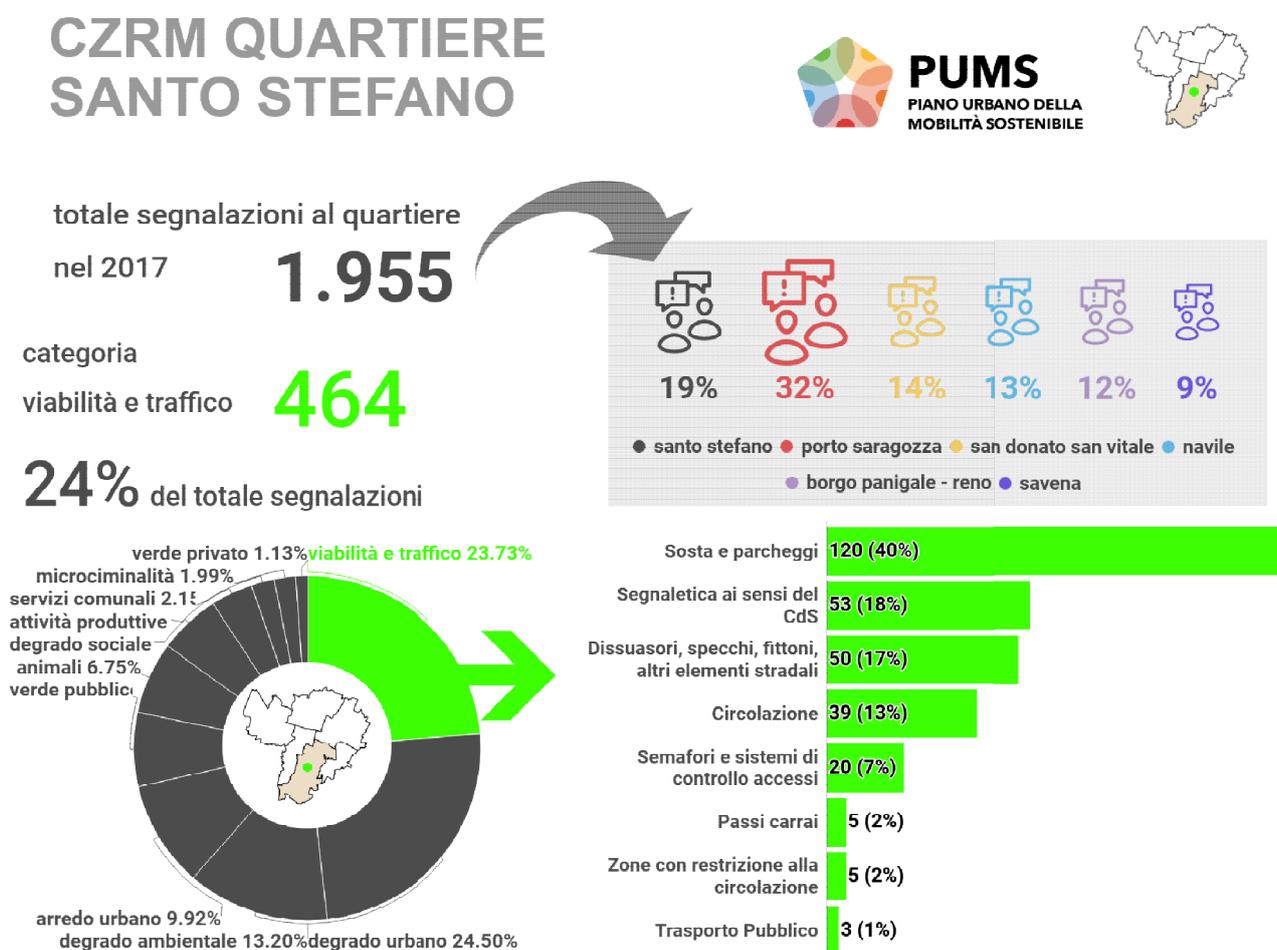
- **Limitazione degli accessi ai mezzi privati** attraverso controlli e monitoraggio mediante strumenti tecnologici, come ad esempio videosorveglianza delle catene di accesso in zone dove queste delimitano aree come giardini pubblici
- **Regolamentare la logistica per quanto riguarda gli accessi dei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

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

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

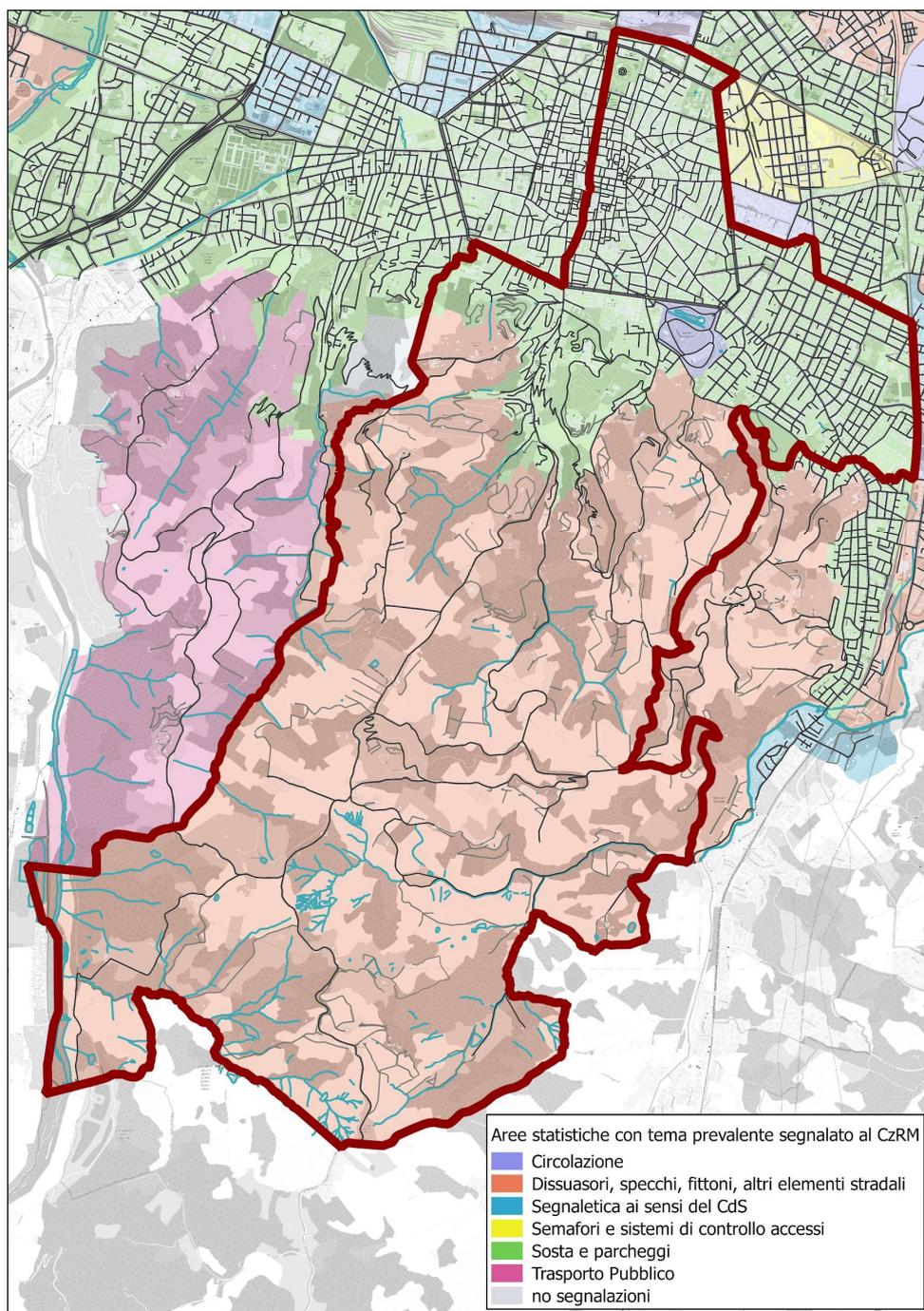
Questo strumento è usato direttamente dal cittadino con diverse modalità: o attraverso internet usando il sito del [Comune di Bologna](#), o contattando - di persona, via mail o al telefono - gli Urp, presenti nelle sedi dei quartieri in città, che svolgono la funzione di **accoglienza del cittadino**.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

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



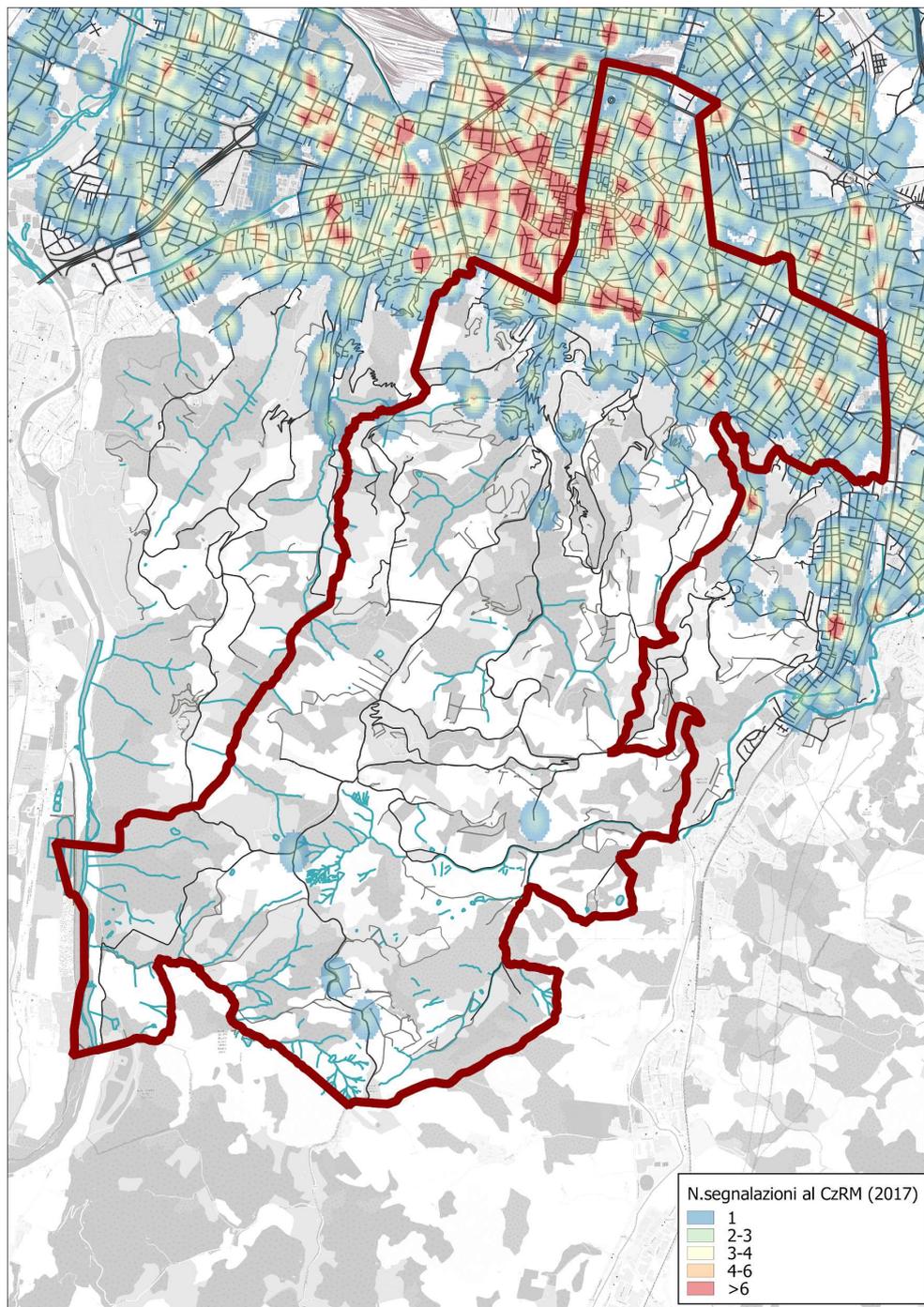
Da questa si evince, in primis, che quasi un quarto delle segnalazioni totali al CzRM riguardano la viabilità e traffico. Inoltre il tema segnalato prevalentemente a scala di quartiere, all'interno del suddetto ambito "viabilità e traffico", è quello della "sosta e parcheggi", mentre di minore rilievo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

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



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

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



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

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



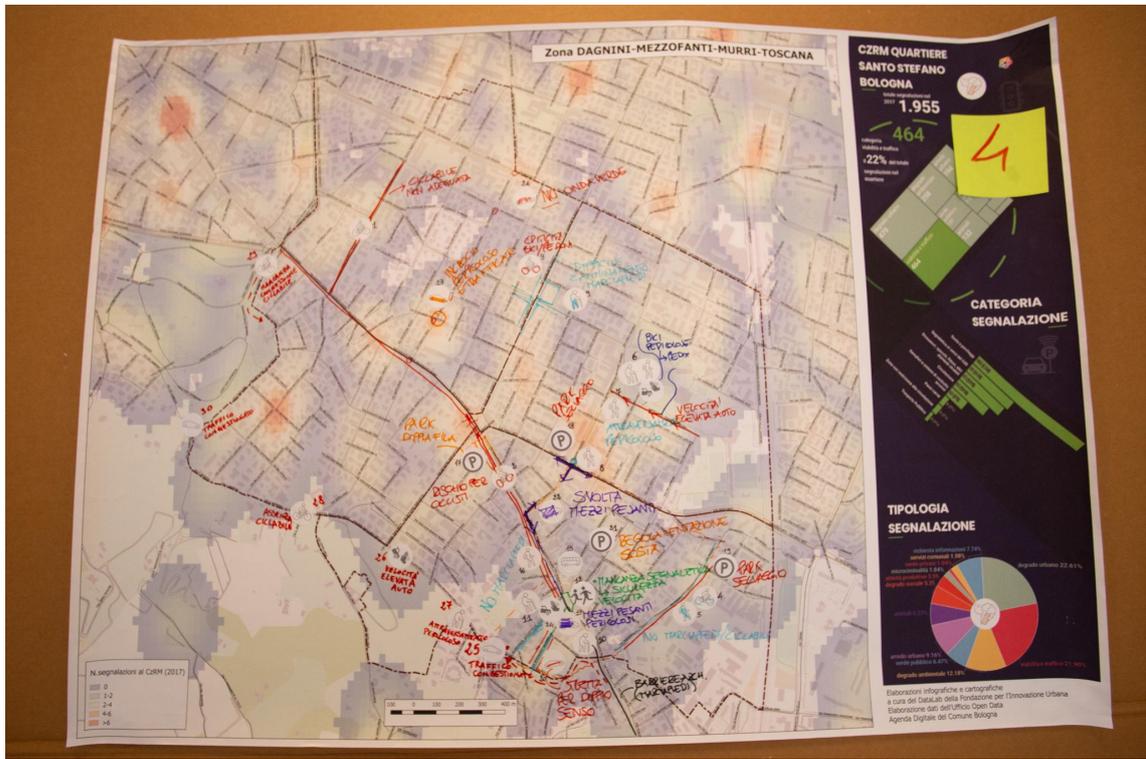
Tavolo 1 - Zona Irnerio



Tavolo 2 - Zona Galvani



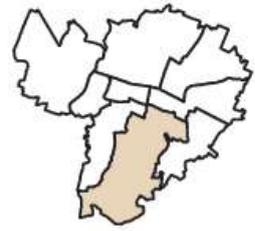
Tavolo 3 - Giardini Margherita-Collina



Tavolo 4 - Dagnini-Mezzofanti-Murri-Toscana

Allegato 3. Alcuni interventi previsti/in corso nel Quartiere

PUMS _ Piano Urbano della Mobilità Sostenibile _ GLI INTERVENTI



QUARTIERE SANTO STEFANO /1

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

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

Giovanni Ginocchini (Direttore della FIU)

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

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

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

Leonardo Tedeschi (Membro dello staff della FIU)

Con il supporto di:

Giuseppe Seminario

Roberta Carlucci

Federico Salvarani

Viola Fini

Emanuela Corlianò

**fondazione
innovazione urbana**

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