

Mobilità e spazio condiviso nell'emergenza

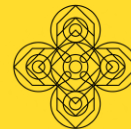
IV Commissione Consiliare - Mobilità, infrastrutture e lavori pubblici

Seduta del 15 Maggio 2020

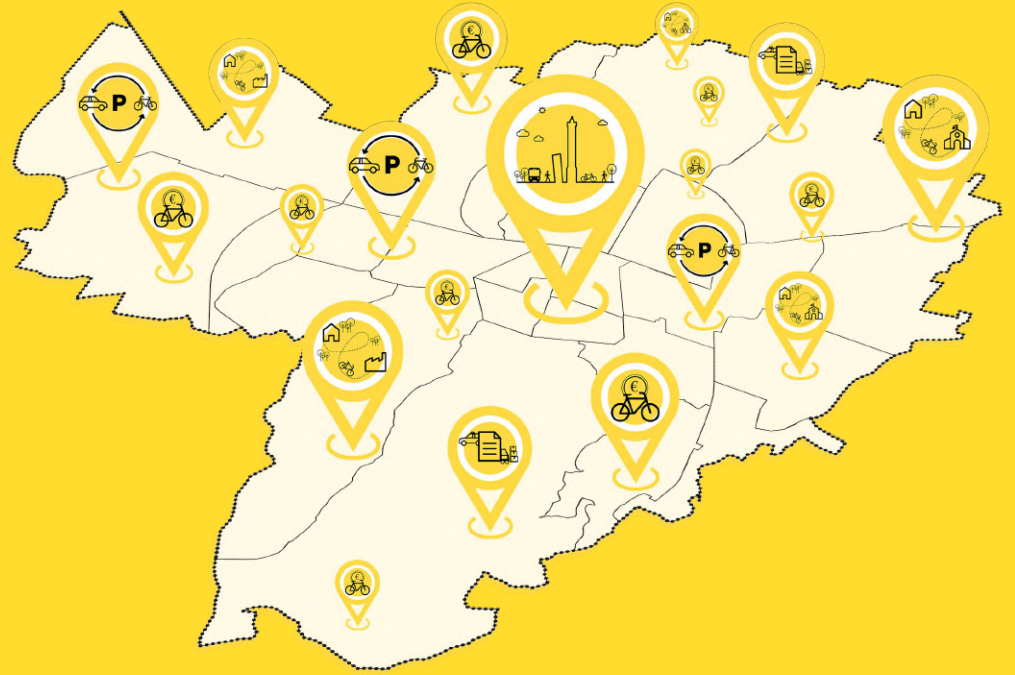


Comune di Bologna

fondazione
innovazione urbana



Immaginare
è Bologna



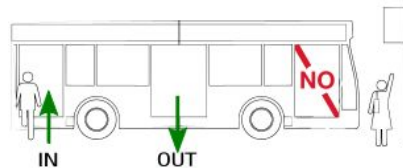
Muoversi a Bologna

Nuove regole per l'uso del TPL

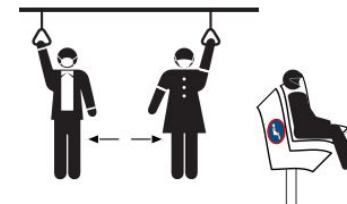
- **Definizione** di un **protocollo di utilizzo dei sistemi trasporto** da parte dell'utenza e delle **sanzioni** relative all'eventuale mancato rispetto.



Utilizzo obbligatorio della mascherina a bordo



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



Rispetto del distanziamento con indicazione a bordo del corretto posizionamento

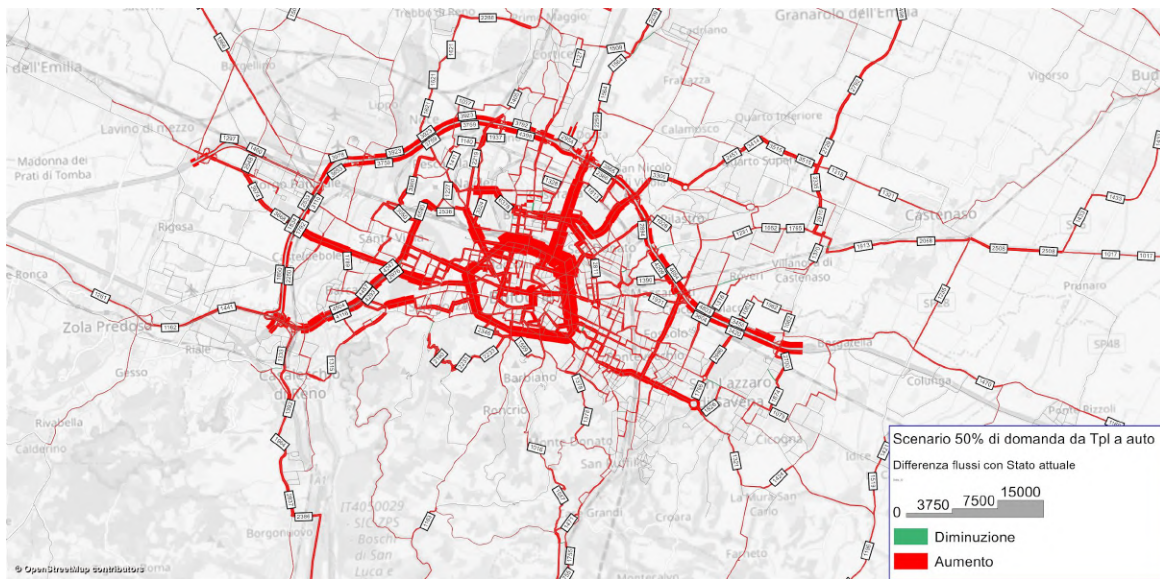
- **Comunicazione e informazione** puntuale per sensibilizzazione dell'utenza
- Controlli del **rispetto del distanziamento e del corretto rispetto delle regole** da parte delle forze dell'ordine con supporto informativo da parte dell'azienda del TPL

Criticità

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

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

La nostra città non può, e non vuole, permetterselo



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

Un piano emergenziale per la mobilità urbana

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

Le strategie su cui concentrarsi sono:

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



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

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

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

PUMS
PIANO URBANO DELLA
MOBILITÀ SOSTENIBILE



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

Trasporto Pubblico Locale

Sono già state attivate:

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

Sarà inoltre possibile attivare, grazie ad iniziative nazionali:

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

Regolamentazione del traffico

ZTL AMBIENTALE

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



SOSTA

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

Ciclabilità

Bicipolitana Ambito Metropolitan

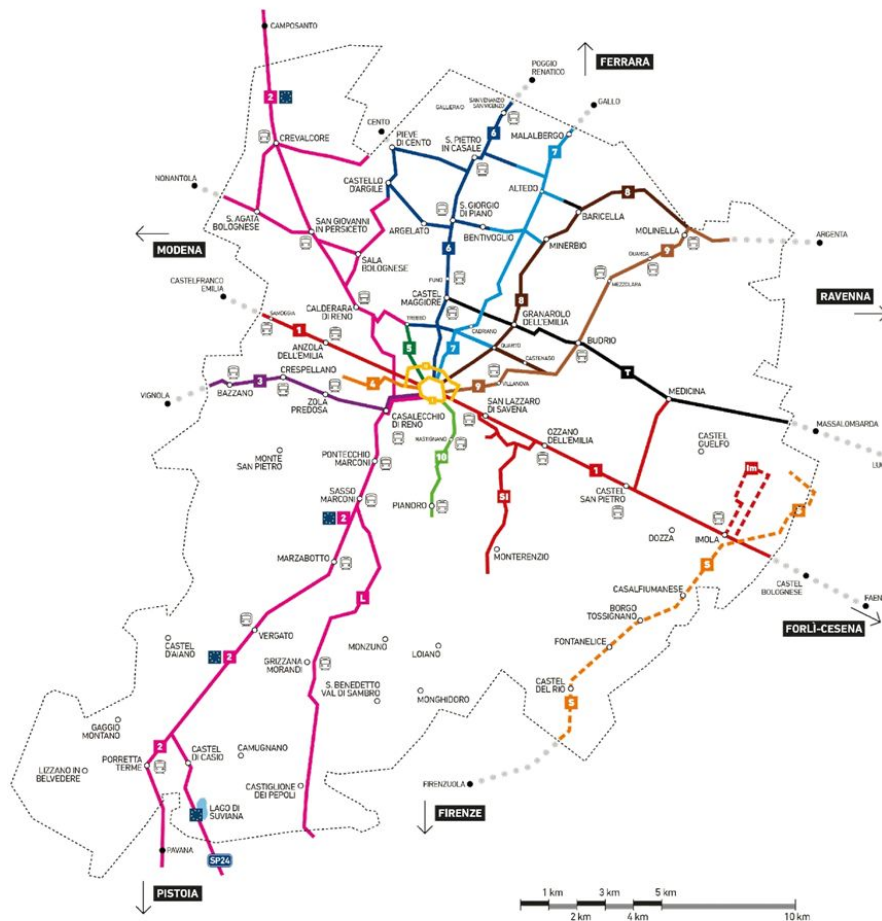
PUMS 2030
493 km di piste ciclabili

Esistente
145 km

Cantieri in conclusione
81 km

Potenziamenti interventi emergenziali
17 km

Si aggiungono inoltre altri possibili
interventi da approfondire



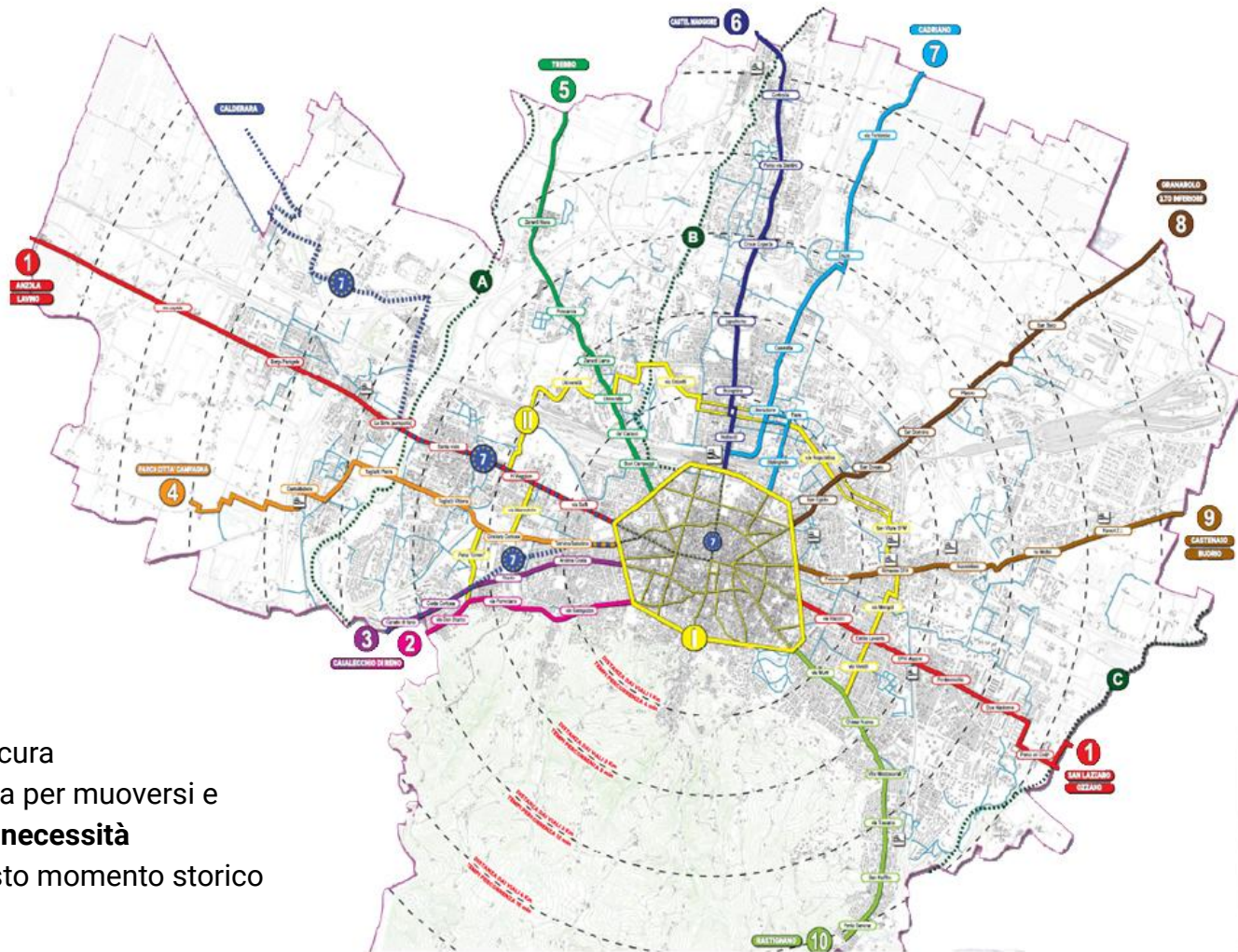
BICIPOLITANA RETE CICLABILE METROPOLITANA BOLOGNESE

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

Ciclabilità

Il Biciplan Ambito Urbano

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



Ciclabilità

Interventi 2020

— Ciclabili esistenti

180 km

— Ciclabili emergenziali

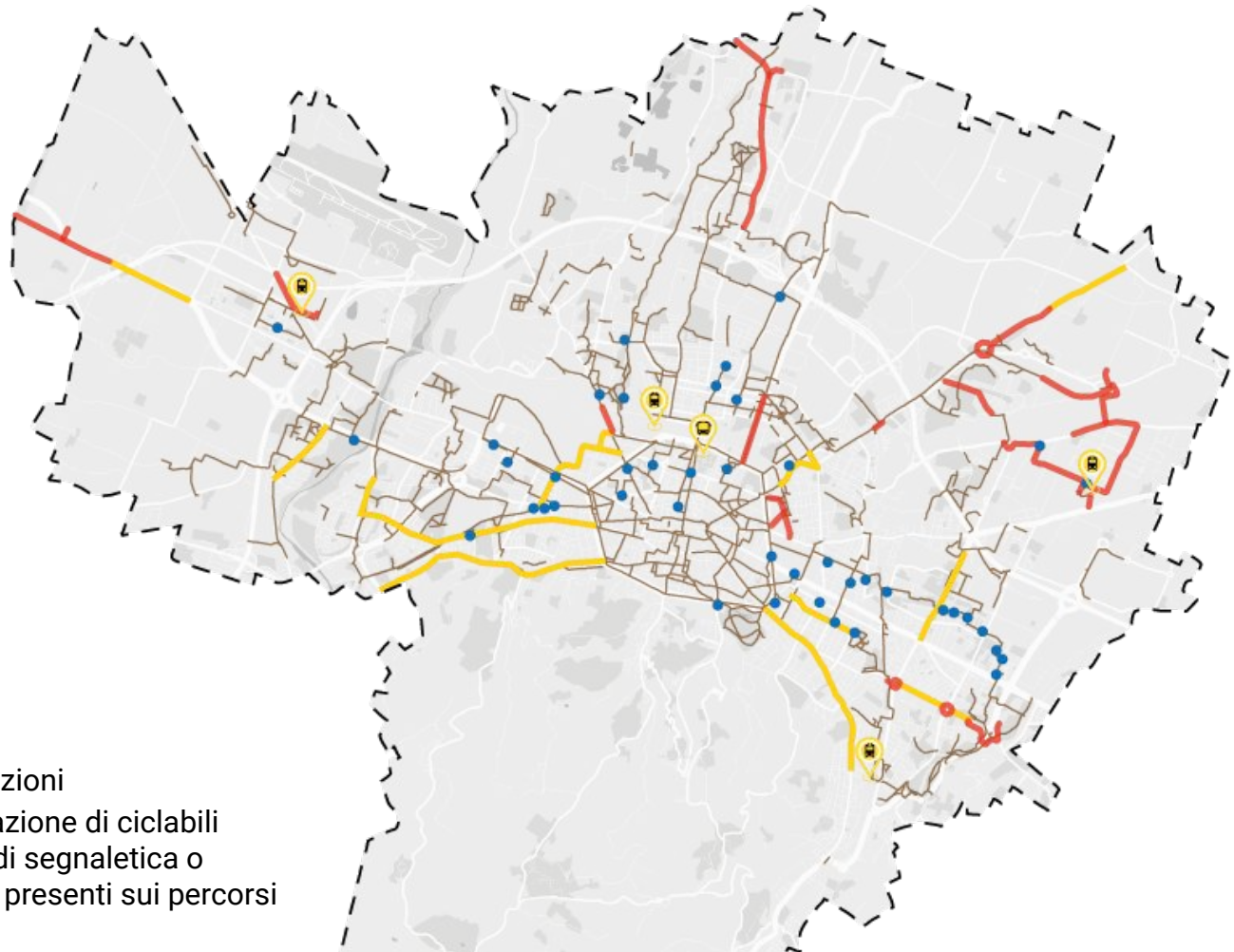
10/15 km

— Ciclabili in fase di realizzazione

13 km

● **Interventi puntuali** - 42 localizzazioni

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



Ciclabilità

Interventi emergenziali

circa 10/15 km

Realizzazione di alcuni percorsi ciclabili di tipo emergenziale

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

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

Ciclabilità

Interventi in fase di realizzazione

circa 13 km

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

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

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

Ciclabilità

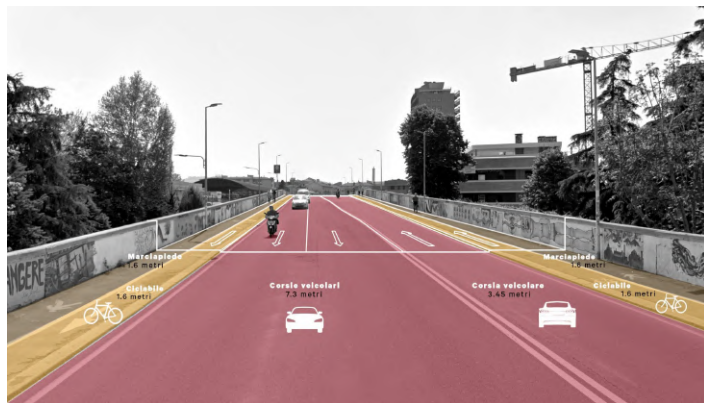
Strategie di intervento

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

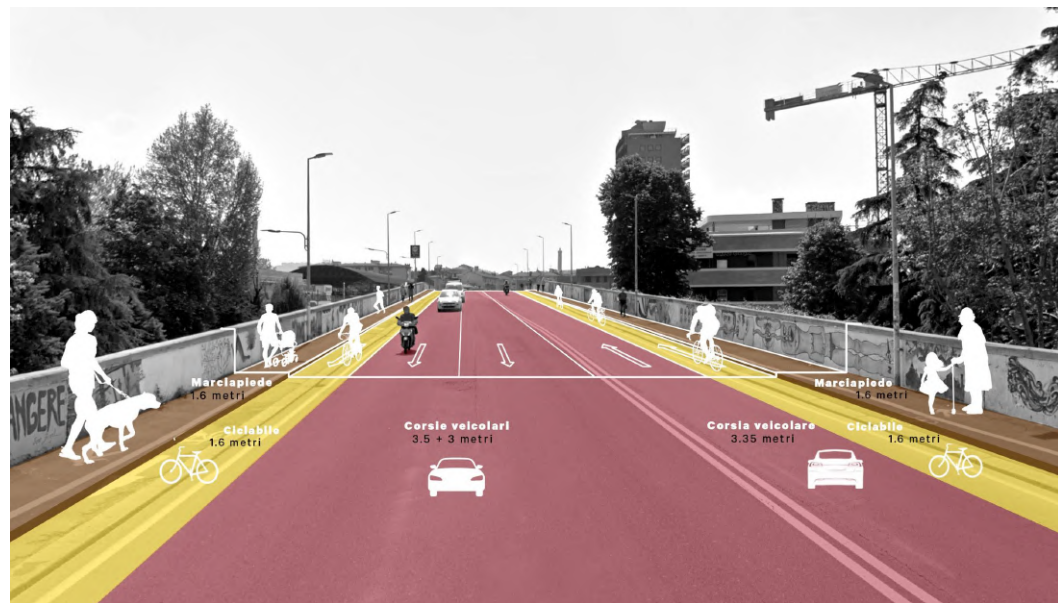
Ciclabilità

Esempio: **via Stalingrado**

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



Stato di fatto



Progetto

Ciclabilità

Esempio: **via Saragozza**

Intervento emergenziale

come anticipazione sperimentale
dell'intervento programmato per il 2021



Stato di fatto



Ipotesi progettuale

Ciclabilità

Esempio: **via Toscana**

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



Stato di fatto



Ipotesi progettuale

Ciclabilità

Esempio: **via Malvasia**

Intervento emergenziale

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



Stato di fatto



Ipotesi progettuale

Altre azioni

Incentivi

Incentivazione acquisto

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

Promozione e incentivazione mobilità condivisa

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

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



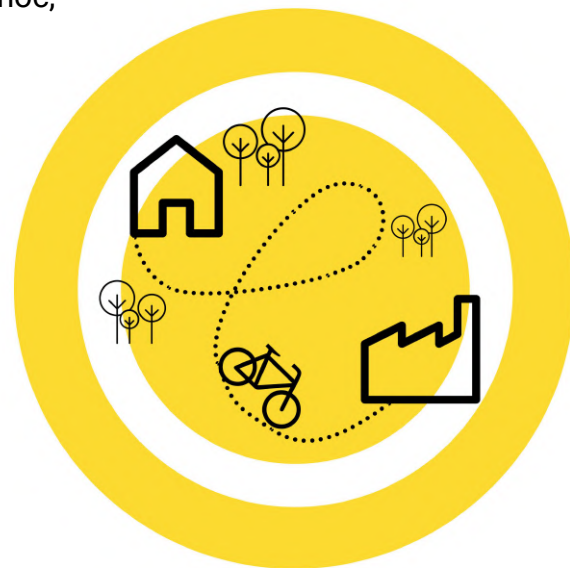
Altre azioni

Coordinamento con mobility manager aziendali

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

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

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



Altre azioni

Coordinamento con le scuole

Azioni da attuare

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



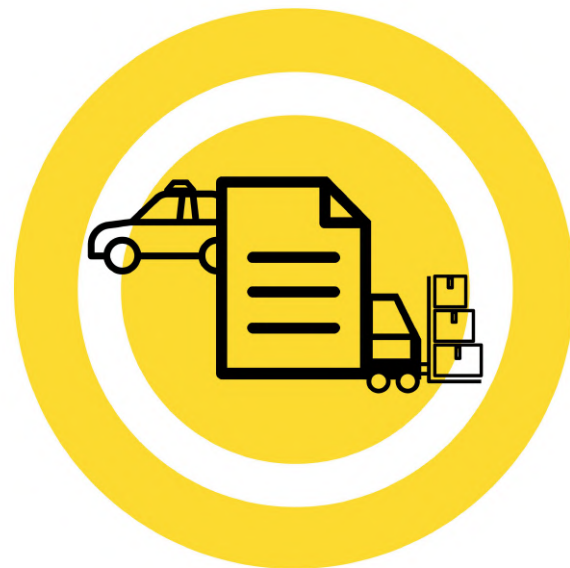
Altre azioni

Taxi

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

Logistica

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



Altre azioni

Parcheggi scambiatori

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

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

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



Altre azioni

Orari della città

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Sono già state avviate analisi di diverse soluzioni tecnologiche.

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

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

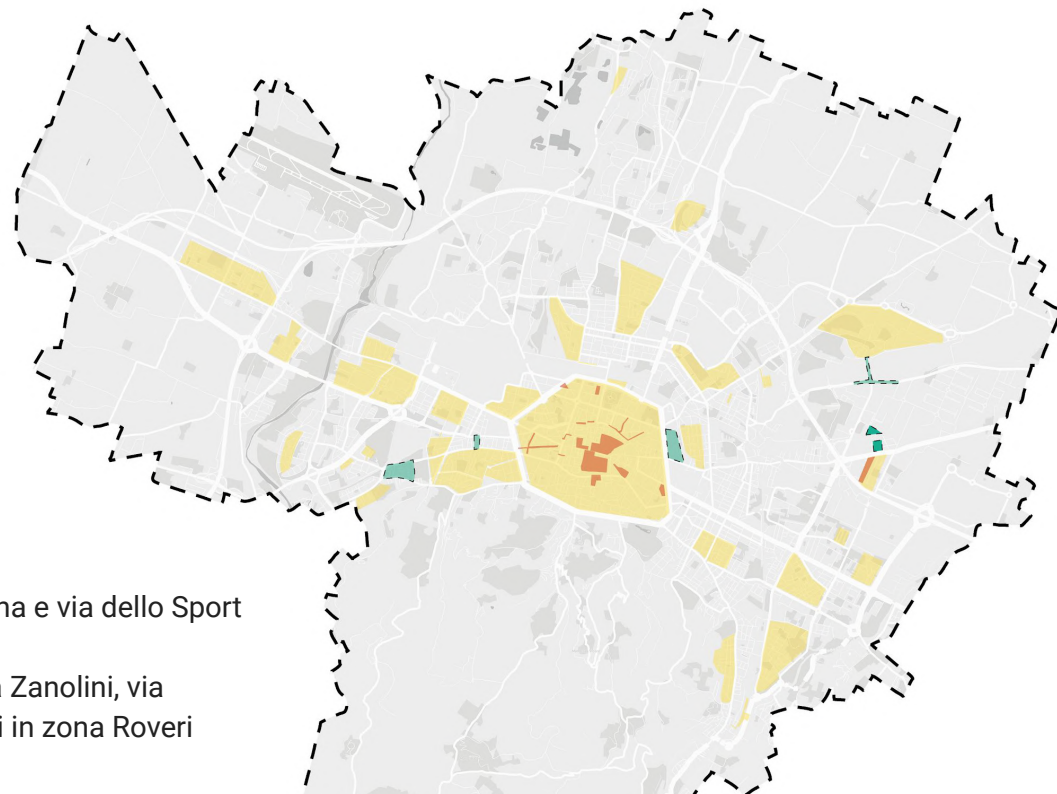
Attuare con più celerità la trasformazione di Bologna in “città30” così come previsto dal PGTU, dando così priorità a pedoni e ciclisti e limitando la pervasività dell’auto; istituire in aree fortemente insediate dal punto di vista abitativo, e ad alta concentrazione di servizi di vicinato nuove “zone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

■ Aree pedonali esistenti

■ Zone 30 esistenti

■ Zone 30 in fase di attuazione

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



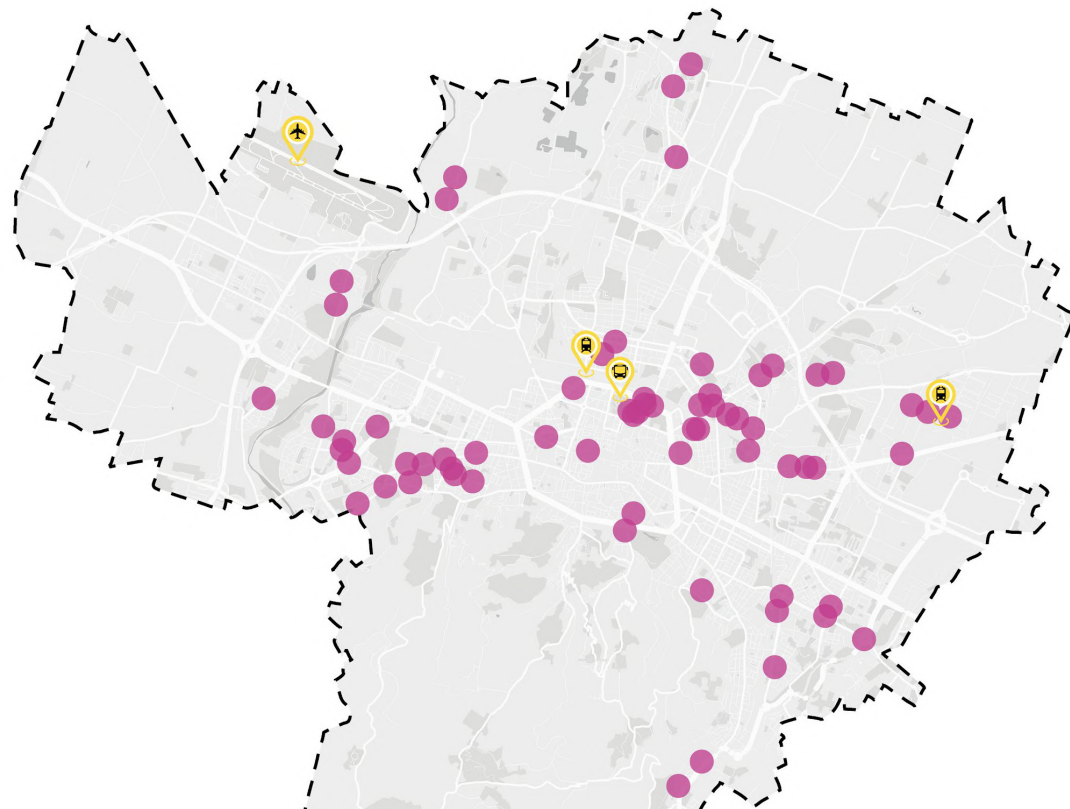
Miglioramento dei percorsi e degli spazi pedonali esistenti

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

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

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

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



Nuove aree pedonali

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

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

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

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

Nuove aree pedonali

Riferimenti:

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



- piazza Rossini, Bologna (U-lab)



Grazie per l'attenzione



Comune di Bologna

fondazione
innovazione urbana



Immaginare
è Bologna