



**R-INNOVARE
LA CITTÀ
CANTIERI**

IMMAGINARE LA CITTÀ
DOPO LA PANDEMIA

SPAZIO A BOLOGNA

Muoversi e vivere nella città che riparte

Indice

1. Introduzione

Lo scenario di riferimento: una città policentrica e sostenibile

2. Muoversi a Bologna

Criticità

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Un piano emergenziale per la mobilità urbana

Riduzione degli spostamenti

Trasporto pubblico locale

Regolamentazione del traffico

Ciclabilità

Bicipolitana e Biciplan

Interventi in fase di realizzazione e programmati

Strategie di intervento

Incentivi

Mobility Manager

Altre azioni

Manutenzione strade e riapertura cantieri

Scuole

Taxi

Logistica

3. Vivere lo spazio pubblico

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

Coerenza con gli strumenti di pianificazione: PUMS, PGTU, PUG.

Ampliamento delle "zone 30" e delle "zone residenziali"

Miglioramenti dei percorsi e degli spazi pedonali esistenti

Nuove opportunità per il commercio

Nuove aree pedonali

Sperimentazione, valutazione e implementazione

Indirizzi per gli interventi

L'approccio progettuale

Valutazione alla base delle proposte

TIPO1 - Spazi per la pedonalità in prossimità degli accessi scolastici

TIPO 2 - Playground

TIPO 3 - Rigenerazione urbana attraverso l'urbanistica tattica

Introduzione

Lo scenario di riferimento: una città policentrica e sostenibile

L'emergenza "COVID-19" ha imposto, e continua ad imporre, di **vivere in maniera differente la città e i suoi spazi**, in particolare quelli destinati alle **relazioni sociali e alla mobilità**

In questa situazione, la dimensione della "prossimità" e la presenza di spazi pubblici diffusi in tutta la città, rappresentano un enorme valore nella dimensione qualitativa della vita delle persone. Bologna nel futuro, da questo punto di vista, non potrà che confermare e rafforzare la strada intrapresa attraverso gli strumenti pianificatori di cui si è dotata negli ultimi anni, accelerandone i tempi di attuazione e implementando alcune azioni anche di carattere sperimentale.

Queste, nel rispondere alle necessità e ai bisogni emersi e mappati nelle varie parti della città in questi anni, incideranno, in maniera immediata, sulla riconfigurazione degli spazi, dando così risposte ai cittadini.

Diamo quindi risposte immediate per permettere un adeguato distanziamento fisico tra le persone ri-configurando spazi e modalità di spostamento, ma lo faremo **con l'obiettivo di portarci dietro altri ormai ovvi benefici di cui abbiamo capito (oggi più che mai in questo momento di crisi) di non poter più fare a meno:**

- l'incremento della qualità e della quantità di spazi pubblici diffusi;
- il potenziamento della prossimità e delle reti di vicinato;
- la riduzione dell'inquinamento.

Diamo corpo a una **risposta sostenibile sulla mobilità, che sappia coniugare le esigenze immediate di spostamento, con la visione ambiziosa di lunga durata che i nuovi strumenti di pianificazione** vigenti, prediligendo adesso con forza il potenziamento della mobilità attiva (ciclabile e pedonale) e di quella della condivisione.

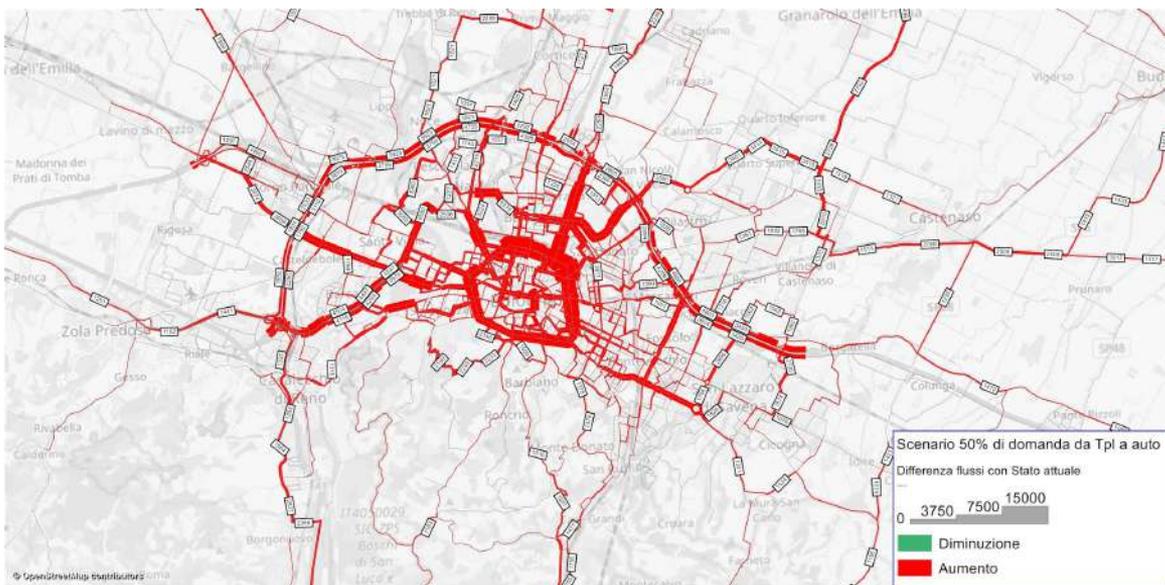
Parallelamente potenziamo la fruibilità pedonale di tutte le zone della città, luoghi diffusi e connessi tra loro da una più fitta rete ciclabile, da realizzare **mettendo in circolo tutte le energie creative e collaborative della città, ri-alimentando subito l'immaginazione civica**, dando così risposte immediate alle nuove esigenze, ma iniziando a costruire allo stesso tempo la Bologna di domani: una Bologna più sostenibile, più resiliente e ancora più a misura d'uomo.

Criticità

Dopo una prima fase della ripresa caratterizzata da una importante riduzione di portata dei mezzi pubblici, ora, con il superamento del metro di distanza, si vanno definendo nuove regole.

Occorre quindi rilanciare il trasporto pubblico e potenziare la mobilità sostenibile per evitare un aumento imprevisto ed improvviso dell'utilizzo dell'auto.

La nostra città non può, e non vuole, permettersi un aumento del traffico privato



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

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

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

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

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

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



Un piano emergenziale per la mobilità urbana

Strategie principali

- **Limitazione degli spostamenti in orari di punta**, mediante azioni di rimodulazione degli orari della città e di conferma dello smart working
- 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



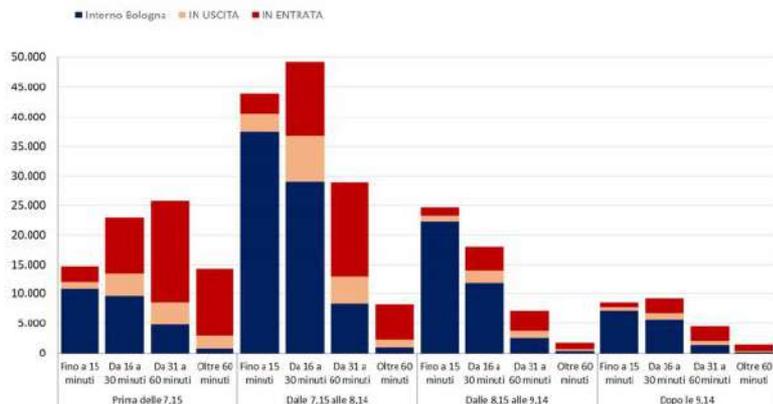
Riduzione degli spostamenti

Orari della città

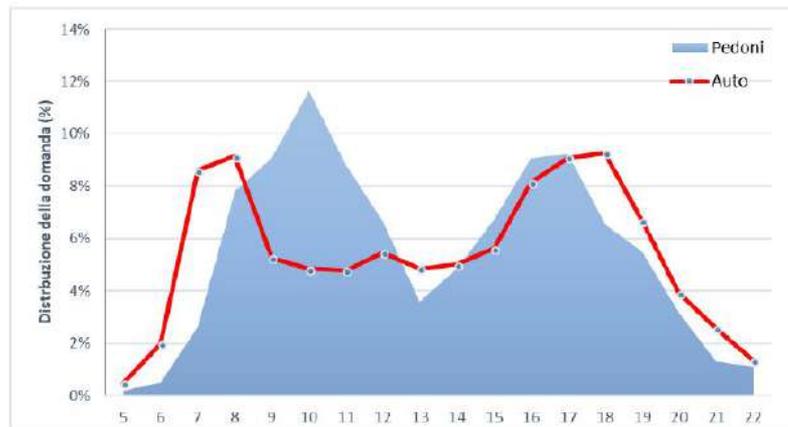
Dalle analisi effettuate dall'Ufficio Statistica del Comune di Bologna risulta che **la maggior parte degli spostamenti sistematici avviene nella fascia oraria tra le 7:15 e 8:15**

Dalle indagini del PUMS che riguarda tutte le tipologie degli spostamenti a livello metropolitano è interessante notare che **l'ora di punta veicolare al mattino anticipa di due ore quella pedonale, mentre le ore di punta veicolare del pomeriggio seguono sfasate di un'ora quelle del pedonale.**

Pendolari per direzione, orario e durata dello spostamento - Comune di Bologna



Fonte: Censimento generale della popolazione, 2011



Fonte: PUMS, indagine 2016

Riduzione degli spostamenti

Orari della città e smart working

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.

Avere un quadro dell'uso dello strumento dello **smart working** a livello urbano e metropolitano e della sua evoluzione in termini strutturali per programmare la domanda di trasporto a settembre.



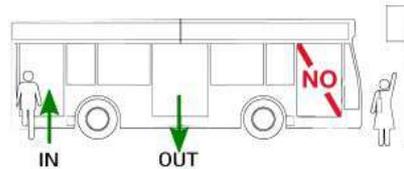
Trasporto Pubblico Locale

Politiche già attivate

- **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*

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



Trasporto Pubblico Locale

Politiche già attivate

- **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**

Da lunedì 18 maggio, Tper ha incrementato i propri servizi, specie in ambito urbano nelle ore di maggior concentrazione degli spostamenti. Nei giorni feriali sono state **intensificate le frequenze delle principali linee urbane**

Si sta effettuando un monitoraggio costante del servizio per verificare i carichi d'utenza e, per tutto quanto è possibile in ordine alla disponibilità di mezzi e personale, per **adeguare le corse all'effettiva domanda**, come avviene da tempo sui collegamenti suburbani ed extraurbani, **provvedendo quotidianamente anche con corse aggiuntive dove necessario**.



Trasporto Pubblico Locale

Politiche in fase di attivazione

- **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



Trasporto Pubblico Locale

Politiche in fase di attivazione

- **Miglioramento della qualità del servizio mediante il rinnovo della flotta** grazie ai nuovi finanziamenti ministeriali

PSNMS - MIT	2019-2023	2024-2033	TOTALE
Regione pro Bacino Bologna	16.453.854,05 €	35.258.079,95 €	51.711.934,00 €
Comune di Bologna	11.665.534,00 €		11.665.534,00 €
Città Metropolitana		32.619.200,00 €	32.619.200,00 €
Bacino Padano - MATTM	2019-2023	2024-2033	TOTALE
Regione pro Bacino Bologna	11.878.876,00 €	0 €	11.878.876,00 €
Risorse - MIT	2019-2023	2024-2033	TOTALE
Regione pro Bacino Bologna	4.808.687,03 €	2.672.226,97 €	7.480.914,00 €

	2019-2023	2024-2033	TOTALE
Bacino Bologna	44.806.951,08 €	70.549.506,92 €	115.356.458,00 €



Regolamentazione del traffico

ZTL Ambientale e Piano Sosta

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 e si proseguirà** con tale indirizzo anche nelle successive fasi
- dal 30 giugno i **veicoli ibridi non possono più circolare nelle Zone T, Università e San Francesco**

Sosta

- **durante la “fase 1”, dal 24 marzo al 18 maggio, il pagamento della sosta è stato sospeso** per agevolare i cittadini bloccati a casa dai decreti
- ciò ha comportato nel periodo gennaio-maggio un mancato introito complessivo stimato in **3 milioni di euro** rispetto al 2019



Ciclabilità

Bicipolitana Ambito Metropolitan

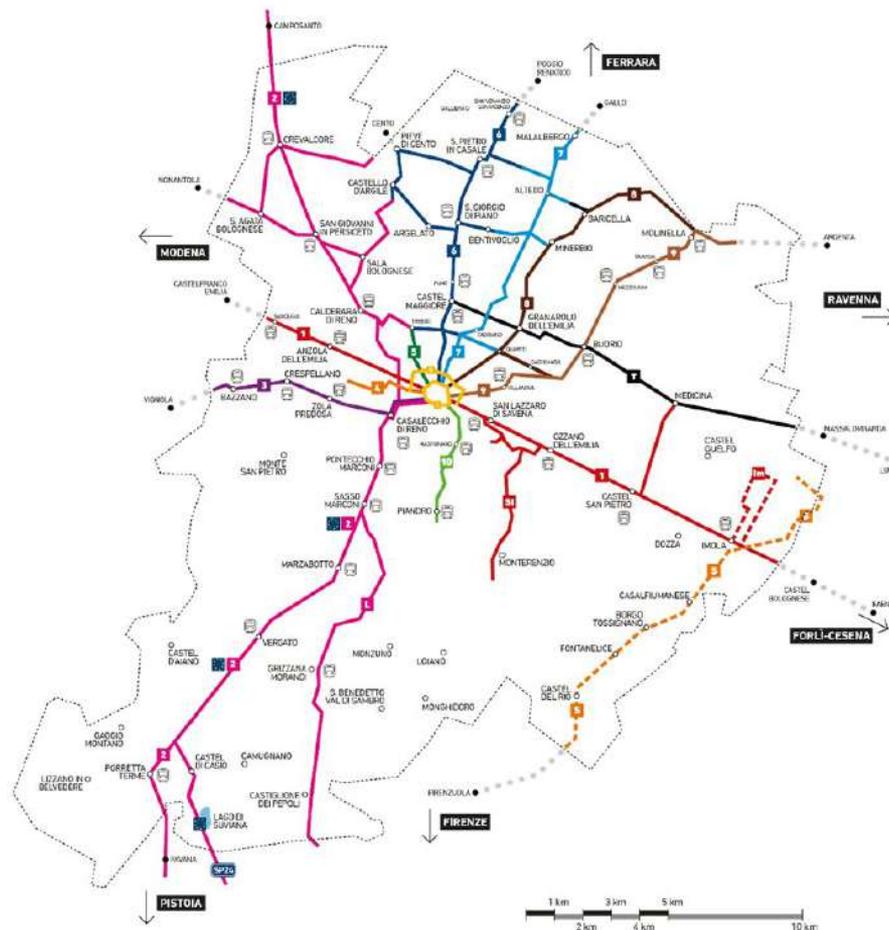
PUMS 2030
493 km di piste ciclabili

Esistente
145 km

Cantieri in conclusione
81 km

Potenziamenti interventi emergenziali
17 km

Si aggiungono inoltre altri possibili
interventi da approfondire



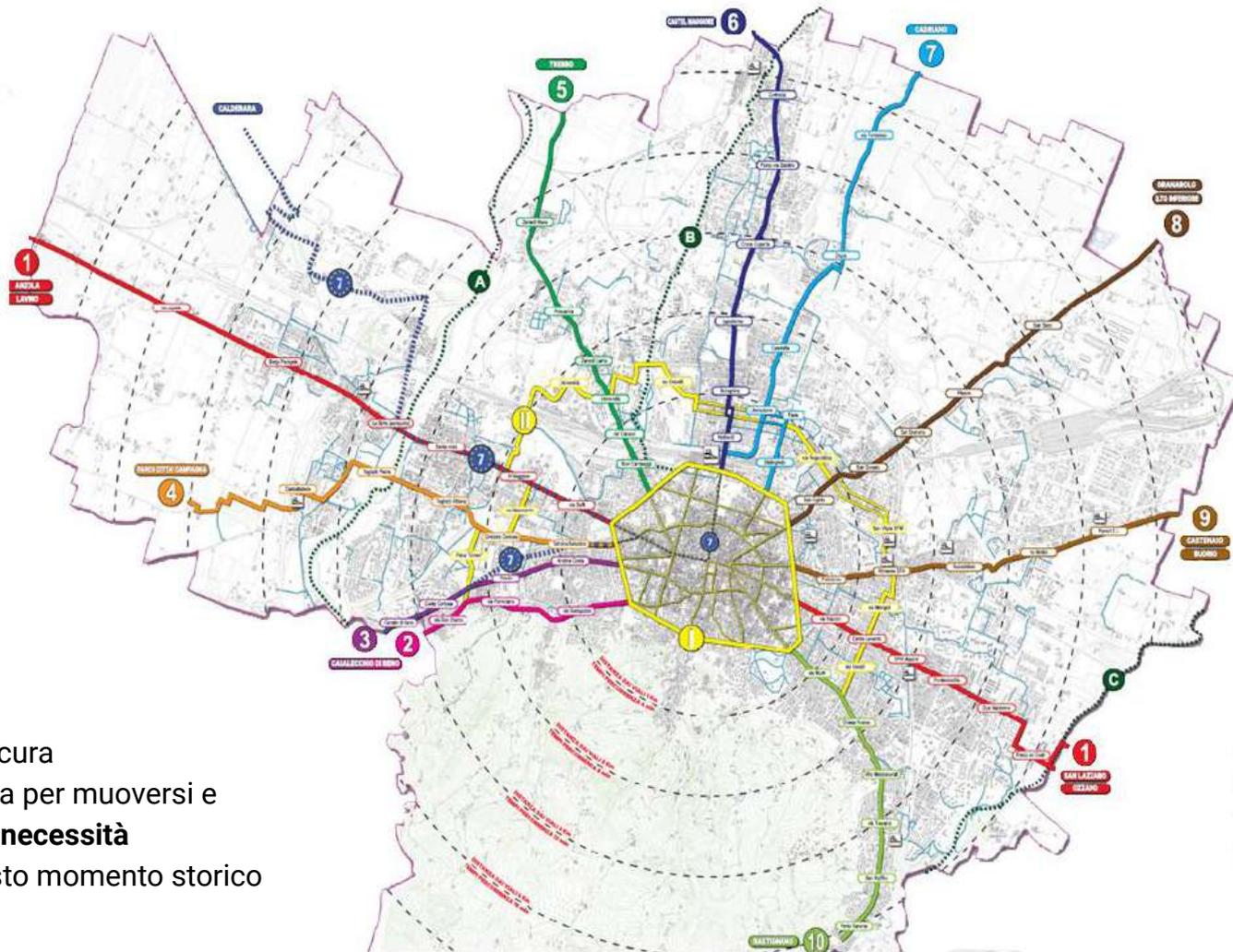
BICIPOLITANA RETE CICLABILE METROPOLITANA BOLOGNESE

- 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

— Percorsi ciclabili esistenti

180 km

— Percorsi ciclabili in fase di realizzazione

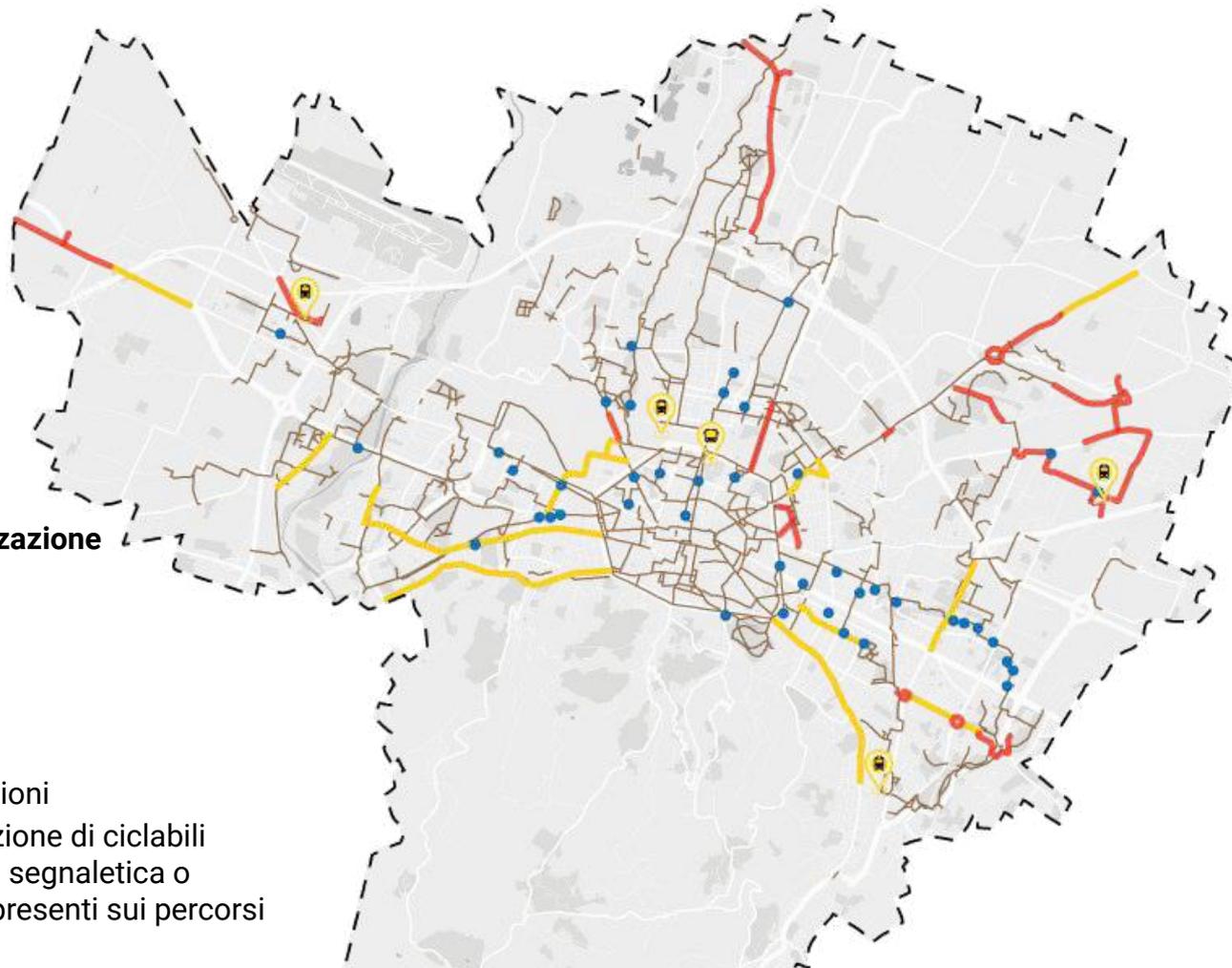
13 km

— Percorsi ciclabili emergenziali

10/15 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 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

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 e/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

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 del percorso ciclabile esistente e messa in sicurezza dei marciapiedi



Stato precedente



Progetto

Ciclabilità

via Stalingrado

Lavori in corso per la realizzazione della corsia ciclabile:

- riduzione del marciapiede esistente, che attualmente è più ampio ma condiviso tra pedoni e ciclisti
- spostamento della corsia in carreggiata, creando due percorsi monodirezionali su strada
- separazione dei flussi pedonali da quelli ciclabili



Foto: il Resto del Carlino

Ciclabilità

Esempio: **via Saragozza / via Porrettana**

Intervento emergenziale

come anticipazione sperimentale
dell'intervento programmato per il 2021



Stato precedente



Ipotesi progettuale

Ciclabilità

via Saragozza / via Porrettana

Corsia emergenziale già realizzata



Ciclabilità

Esempio: **via Malvasia / via Casarini**

Intervento emergenziale

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



Stato di fatto



Ipotesi progettuale

Ciclabilità

via Malvasia / via Casarini

Intervento emergenziale già realizzato mediante:

- realizzazione delle corsie ciclabili su strada
- trasformazione del percorso bidirezionale sul marciapiede in monodirezionale e spostamento dell'altra corsia su strada



Ciclabilità

Incentivi

Incentivazione acquisto

- Supportare l'acquisto di e-bike e biciclette pieghevoli con incentivi ai privati e alle aziende. Oltre 4.000 incentivi erogati, l'iniziativa è ripartita il 3/12/2019 prevedendo contributi per l'acquisto di biciclette a pedalata assistita:
 - **300 euro per l'acquisto di una bicicletta elettrica** (cittadini residenti e lavoratori di aziende con Accordo di MM)
 - **600 euro per una cargo bike elettrica** (esteso alle aziende)

Attualmente è ancora disponibile il 25% del fondo

Incentivi statali bici, bici elettriche e monopattini elettrici (Decreto Rilancio)

- in attesa della pubblicazione delle modalità operative (entro 60 gg)
- acquisti dal 4/5/2020 al 31/12/2020
- Non cumulabilità con gli incentivi comunali



Mobility Management

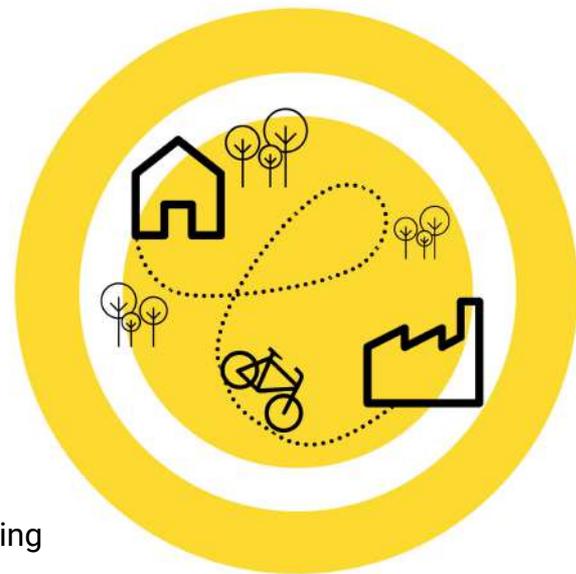
Decreto Rilancio

Viene abbassato il limite per l'istituzione del mobility manager, definendolo obbligatorio per le imprese e le pubbliche amministrazioni con singole unità locali con più di **100 dipendenti** (prima era 300 dipendenti e coinvolgeva già 50.000 lavoratori in 30 aziende)

Azioni per la risposta all'emergenza

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

- Acquisto bici e monopattini elettrici;
- Bike to work;
- Spazi attrezzati ricovero mezzi e dotazione rastrelliere, velostazioni;
- 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 e car pooling
- Risorse e nuovi finanziamenti



Mobility Management

Forme di incentivazione

- **Bike to work - Finanziamento regionale (al Comune di Bologna 327.130,92 €):**
Contributo alle aziende che prevede incentivi ai dipendenti che vanno al lavoro in bicicletta.
Il progetto può essere integrato ad uno analogo concordato con il Ministero dell'Ambiente per un valore complessivo di risorse pari a **377.130,92 €**.
Ambiti di intervento:
 - **Incentivi chilometrici ai dipendenti** per gli spostamenti casa-lavoro in bici;
 - Incentivi per la riduzione del costo dell'utilizzo del **bike sharing**;
 - Incentivi per la riduzione del costo del deposito presso le **velostazioni**
- **Progetto "PRIMUS" - Finanziamento ministeriale (390.000 €):**
buoni mobilità bike sharing e car sharing - in attesa esito
- **Piano Nazionale Sperimentale Spostamenti Casa-Lavoro (130.000 euro):**
ulteriore agevolazione abbonamenti annuali Tper anno 2020, attuazione di 8 interventi di aziende/Enti a favore della mobilità sostenibile



Altre azioni

Manutenzione strade e riapertura cantieri

- Nel periodo compreso tra il 01/03/2020 e il 30/06/2020 sono stati **aperti 21 nuovi cantieri**, per un valore complessivo di circa **2 milioni di euro**
- Nello stesso periodo, sono inoltre **ripartiti 7 cantieri** che erano stati sospesi, per un valore complessivo di circa **5,3 milioni di euro**



Altre azioni

Scuole

- Installazione di circa 800 **nuovi posti bici** presso i plessi scolastici cittadini
- Avvio di progetti di **Pedibus** per accompagnamento scolastico
- **Potenziamento o introduzione di orari di pre/post scuola**
- Avvio di progetti per **individuare zone car free** vicino alle scuole



Taxi

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



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)

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** 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.

Coerenza con gli strumenti di pianificazione: PUMS, PGTU e PUG

Questi Piani che propongono un **approccio originale e fortemente integrato fra politiche urbanistiche e scelte territoriali**, potenziamento dei servizi, infrastrutture di mobilità, mirano ad obiettivi ambiziosi, proponendo di sviluppare una serie di strategie che consentano di favorire la pedonalità della città, (caratteristica intrinseca alla struttura urbana di Bologna) e diffonderne allo stesso tempo la cultura.

Coerentemente con quanto indicato nel PGTU, si intende dar seguito quindi alla strategia posta alla base dello strumento sul tema delle pedonalità, che mira alla costruzione di un sistema fatto di **“nuove centralità” a pedonalità diffusa in tutta la città**, che si affianchi ed ed integri alla vocazione pedonale della città storica.

In particolare da un punto di vista operativo si intende dare risposte concrete alle strategie del piano ed in particolare alle seguenti:

- sviluppo di un piano di interventi per **umentare la sicurezza stradale, a partire dai punti di maggiore criticità**, per una riduzione generale degli incidenti, e per una radicale diminuzione di quelli con morti e feriti;
- **tutela delle zone residenziali e delle aree scolastiche**, sia dal punto di vista ambientale e della sicurezza stradale, oltre che della fruibilità e della qualità complessiva;
- **individuazione, anche fuori dal centro storico, di zone che possano costituire centralità nei quartieri**, da connotare come aree a prevalente vocazione pedonale;
- realizzazione di interventi specifici in prossimità delle aree scolastiche per la **creazione di percorsi protetti casa-scuola** da effettuare a piedi o in bicicletta e per la limitazione del traffico nelle ore di ingresso e uscita;

Coerenza con gli strumenti di pianificazione: PUMS, PGTU e PUG

Nello specifico, il PGTU sottolinea come azione, tra le altre, quella di porre *“analogia attenzione [...] al resto del tessuto urbanizzato fino alle cosiddette “periferie” urbane, che anche tramite la leva della mobilità, accanto a quella più propriamente urbanistica, si intende far evolvere progressivamente a “nuove centralità” a pedonalità diffusa della città, che si affiancano al centro detto appunto “storico”.*

Per rispondere operativamente in maniera immediata alle necessità sopra citate in premessa, e coerentemente con la strategia 2.2.e. del nuovo PUG che è orientata a *“garantire la diffusione di una rete equilibrata di attrezzature e servizi”*, ed in particolare a **“Sperimentare nuove forme di gestione temporanea degli spazi”**, con il presente Piano si prevede di avviare una strategia di azione che, partendo da un approccio sperimentale e adattivo alle reazioni delle comunità, mira all'**avvio di un processo di trasformazione verso la pedonalizzazione di una serie di ambiti diffusi nella città.**

L'approccio anche metodologico qui proposto, nonostante derivi da un contesto emergenziale, ben si inquadra nelle iniziative e nelle modalità di confronto pubblico che hanno per oggetto i Laboratori di quartiere e le Strategie locali del nuovo PUG.

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

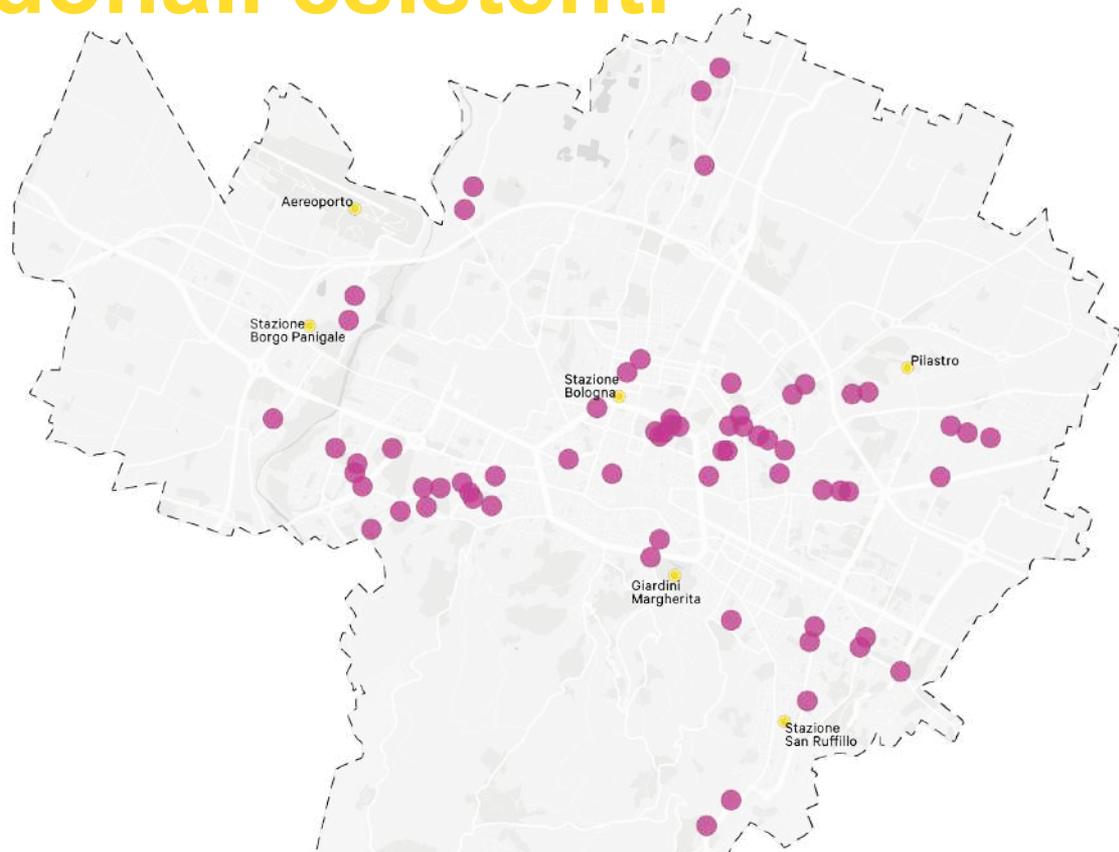
Miglioramento dei percorsi e degli spazi pedonali esistenti

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

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 già in attuazione: **67 localizzazioni**



Nuove opportunità per il commercio

Al fine di rendere possibile la fruizione sicura degli esercizi commerciali sarà concessa, a bar e ristoranti, la possibilità di un **ampliamento straordinario e temporaneo dei dehors**, per chi è già in possesso di concessione, ed in via straordinaria anche per chi oggi non è già titolare di concessione autorizzata.

Le misure sono improntate a **promuovere una ampia diffusione in tutta la città di nuovi spazi di opportunità per le attività di somministrazione**

l'attività all'interno del dehors straordinario potrà essere svolta dall'apertura fino alle 23.30 dalla domenica al giovedì e fino all'1.00 del giorno successivo il venerdì e il sabato;

Nuove opportunità per il commercio

Gli ampliamenti, nel rispetto di una serie di precise regole, permettono di occupare i nuovi spazi concessi esclusivamente con tavoli, sedie e ombrelloni (DEHORS TIPO A) e fioriere e potranno avvenire:

I pubblici esercizi di somministrazione che ad oggi non hanno dehors già concessi possono avere un'unica area di occupazione straordinaria temporanea per una superficie massima pari a **20 mq**,

Per **concessioni già in essere**, è possibile **ampliare la superficie già concessa per un'area non superiore a quella già concessa e comunque non oltre ulteriori 30 mq**. L'ampliamento dovrà avvenire, **preferibilmente in continuità** con i dehors esistenti.

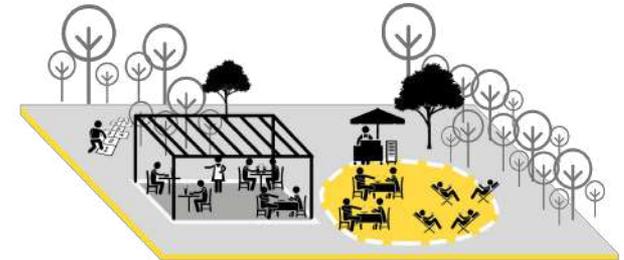
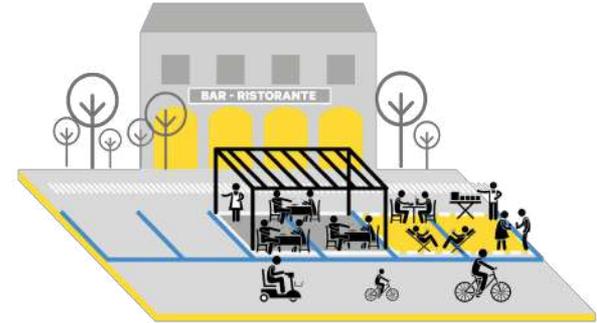
Sono altresì valutati **ampliamenti non in continuità con quelli esistenti** nel rispetto di tutte norme igieniche e sanitarie, in particolare quella del trasporto del cibo dal luogo di preparazione



Nuove opportunità per il commercio

E' prevista la possibilità di effettuare **ampliamenti straordinari di dehors su stalli di sosta** per occupare **fino ad ulteriori 2 stalli di sosta (strisce blu)** rispetto a quelli già concessi e **gli stalli per motorini;**

E' possibile l'**ampliamento temporaneo di concessioni già in essere anche in zone verdi, parchi e giardini pubblici**, sentito il Quartiere di riferimento, secondo le prescrizioni del settore Ambiente e Verde e tenuto conto di tutte le attività che si svolgono in queste aree;



Nuove aree pedonali

Le nuove aree pedonali sono concepite come **interventi sperimentali di pedonalizzazione** 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,.

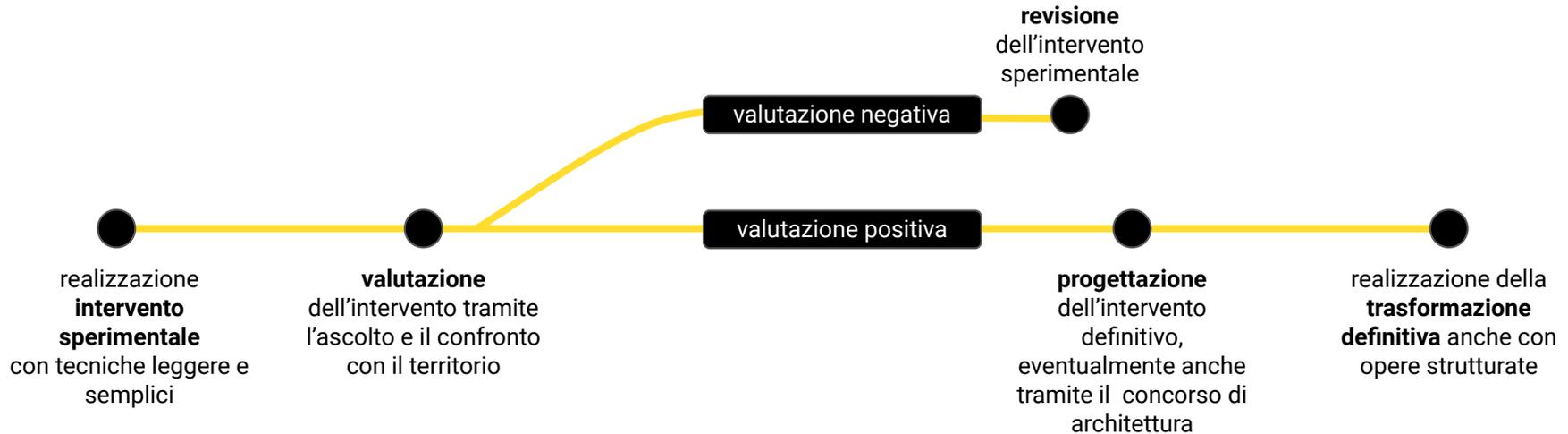
Le pedonalizzazioni sono state immaginate con **differenti gradienti e caratteristiche di intervento**. Alcune potranno essere continuative, altre limitate ad alcuni orari.

Le pedonalizzazioni, oltre a quelle legate direttamente alle richieste dei commercianti per i dehors, saranno di tre categorie:

- TIPO 1 **Spazi per la pedonalità in prossimità degli accessi scolastici**
- TIPO 2 **Playground**
- TIPO 3 **Rigenerazione urbana tramite l'urbanistica tattica**

Sperimentazione, valutazione e implementazione

Gli interventi nella maggior parte dei casi nasceranno con una prima fase di sperimentazione, una successiva valutazione e, nel caso questa abbia esito positivo, una implementazione per una trasformazione definitiva dello spazio pubblico.



Sperimentazione, valutazione e implementazione

Le sperimentazioni saranno costituite da **interventi leggeri, semplici e a basso costo, finalizzati a simulare un possibile scenario di trasformazione dell'uso dello spazio**. Queste realizzazioni sperimentali avranno inizio il prima possibile e costituiranno la **base per un confronto collettivo rispetto alla soluzione da realizzare definitivamente**.

Una volta avviate le sperimentazioni infatti, gli effetti prodotti dalle trasformazioni sull'uso dello spazio da parte delle comunità interessate saranno **oggetto di osservazione e monitoraggio**.

Solo sulla base di questi, l'**Amministrazione deciderà se procedere alla realizzazione definitiva o meno**.

Nel caso si decida di procedere alla progettazione definitiva, là dove il contesto e le caratteristiche dell'intervento lo giustifichino - quindi principalmente nell'ambito della TIPOLOGIA 3, illustrata di seguito - saranno avviate le procedure per l'eventuale attivazione di specifici **concorsi di architettura**, così da valorizzare al massimo gli obiettivi dell'intervento, implementare il livello qualitativo del progetto delle trasformazioni definitive ed il loro inserimento nel contesto urbano.

Indirizzi per gli interventi

Coerentemente con gli obiettivi sopra definiti sono individuate alcune **azioni di indirizzo progettuale** che saranno applicate nell'ambito degli interventi proposti. Là dove possibile queste saranno messe in campo già nella fase sperimentale, altrimenti saranno adottate nella trasformazione definitiva o in una fase intermedia di implementazione delle opere sperimentali.

Al fine di **valorizzare i contesti urbani di intervento, dal punto di vista ambientale** saranno applicate soluzioni progettuali che incentivino la mobilità sostenibile, implementino la presenza di vegetazione anche coltivabile, prevedano l'utilizzo di materiali minerali così come di vernici chiare per riflettere i raggi solari o dove e quando possibile prevedano azioni di de-paving e l'utilizzo dell'acqua.

Allo stesso tempo gli interventi avranno attrattività e **impatto sugli attori locali, sulle comunità urbane e sulle persone** valorizzando l'identità di questi luoghi attraverso la creazione di spazi confortevoli ed equilibrati che utilizzino arredi urbani innovativi e creativi, la creazione di spazi gioco non convenzionali, la pedonalizzazione di spazi oggi carrabili o non utilizzati. Per far sì che gli interventi dialoghino profondamente con il contesto sociale in cui si inseriscono, sarà necessario, soprattutto nel confronto che porterà alle realizzazioni delle opere definitive, prevedere un ascolto e coinvolgimento delle scuole, dei genitori delle scuole, dei commercianti e delle comunità urbane locali.

L'approccio progettuale

Durante il periodo di emergenza *Covid-19* si è generato a livello globale un **eccezionale e intenso dibattito legato alla gestione della fase di emergenza nelle città e alla pianificazione degli spazi urbani** per una risposta resiliente alle consapevolezze acquisite collettivamente a fronte dell'epidemia. A Bologna questo dibattito ha trovato diversi spazidi confronto fra i quali l'osservatorio promosso dalla Fondazione per l'Innovazione Urbana "*R-innovare la città. Osservatorio sull'emergenza Coronavirus*".

Allo stesso tempo, in città, si sono attivati dei comitati e gruppi di interesse che hanno avanzato all'amministrazione diverse proposte di intervento fra le quali alcune legate specificatamente alla pedonalità diffusa.

Le aree oggetto di queste proposte, insieme ad altre aree ritenute di potenziale interesse dagli uffici del Comune - anche in relazione a progettualità già in essere, ad esempio il progetto "Mobilità Scolastica Sostenibile a Bologna" - e dalla Fondazione per l'Innovazione Urbana, sono state oggetto di una prima istruttoria da parte degli uffici tecnici.

Valutazioni alla base delle proposte

I **criteri guida per la scelta delle aree di intervento** sono stati:

- scarsa disponibilità di spazio pubblico nelle vicinanze della zona di intervento
- presenza di altre progettualità in corso o poli attrattori che possano essere di supporto alla riuscita dell'intervento
- analisi delle criticità e valutazione di fattibilità senza opere (per sperimentazioni) o con opere ridotte (verniciature a terra/arredi leggeri)
- sostenibilità dell'intervento in termini di uso e gestione

In base ai risultati delle valutazioni tecnica, è stata fatta **una prima selezione di interventi potenzialmente fattibili**, che sono stati successivamente sottoposti agli assessori competenti e al parere dei Quartieri. Inoltre, sono state effettuate considerazioni di fattibilità legate alla disponibilità di risorse sia economiche che umane.

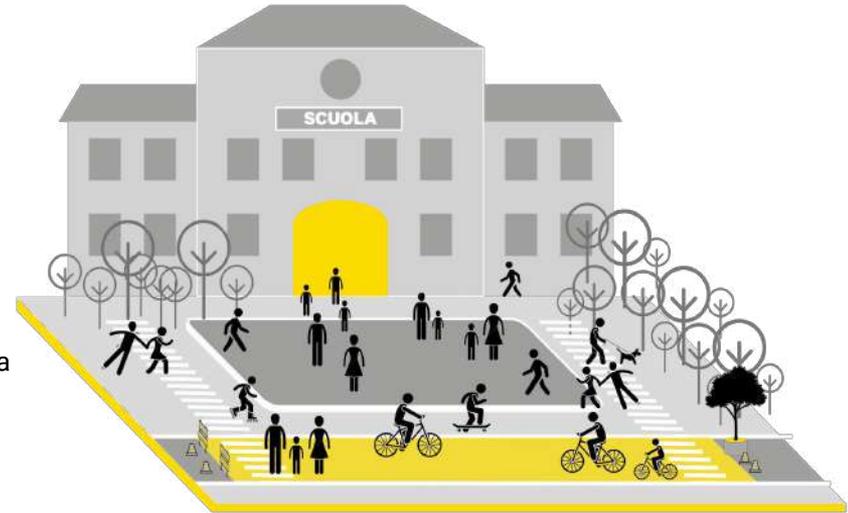
Da questo percorso istruttorio **sono risultate come papabili le aree riportate successivamente**, nelle quali la valutazione di fattibilità e progettazione sta proseguendo ad un livello di maggior dettaglio.

Considerato il **carattere implementale** di questo programma di interventi, il percorso intrapreso potrà essere una guida per future valutazioni di altre aree sulle quali intervenire.

TIPO 1 - Spazi per la pedonalità in prossimità degli accessi scolastici

Valorizzazione, messa in sicurezza e ampliamento degli spazi in prossimità delle scuole: tinteggiature a terra, trasformazione di aree carrabili o a parcheggio in aree pedonali, allargamento dei marciapiedi, eventuale inserimento di sedute e fioriere, eventuale spostamento della sosta persa in altra posizione nelle vicinanze, limitazione della velocità o altro etc:

- **Via Procaccini**, realizzazione di spazi di attesa e socialità all'angolo via Di Vincenzo/Andrea da Faenza, o direttamente su **via Di Vincenzo**, in prossimità della scuola Media Testoni Fioravanti;
- **Via Perti**, tratto finale già a fondo chiuso, per permettere l'accesso in sicurezza alla scuola primaria Bombicci e alla scuola dell'infanzia Gobetti
- **Via Barbieri**, ampliamento dello spazio di attesa in corrispondenza dell'ingresso della scuola primaria Acri
- **Via Benini**, introduzione di attraversamenti pedonali sicuri in corrispondenza dell'ingresso delle scuole dell'infanzia Alpi



TIPO 2 - Playground

Disegno di giochi a terra su aree asfaltate già pedonalizzate che verranno declassificate al fine di poterle gestire coerentemente con gli spazi verdi che le affiancano, inserimento di arredi urbani anche verdi ed eventuali elementi di gioco fisici (seduta, fioriera, canestri etc.):

- **Via Guido Rossa**, nell'area compresa tra il giardino e la scuola primaria Casaralta
- **Via Milano**, nell'area pedonale compresa tra i dissuasori che affianca l'asilo nido e scuola dell'Infanzia Mazzoni



TIPO 3 - Rigenerazione urbana attraverso l'urbanistica tattica

Interventi più articolati di trasformazione di aree stradali poco o male organizzate, finalizzati a ricavare nuovi spazi di socialità, per il gioco, le attività ludiche e per il commercio e con l'obiettivo di mitigare l'impatto ambientale della città costruita e aumentare la qualità funzionale e architettonica dello spazio urbano.

Nell'ambito di questa tipologia, per lo sviluppo dei progetti definitivi successivi alle opere sperimentali, realizzate anche mediante attività di urbanistica tattica, potranno essere avviate le procedure per l'attivazione di specifici concorsi di architettura così da valorizzare al massimo gli obiettivi dell'intervento, implementare il livello qualitativo del progetto delle trasformazioni definitive ed il loro inserimento nel contesto urbano.

- **via Mazzoni**, all'incrocio con via Venezia, l'area triangolare in adiacenza al mercato
- **via Sigonio**, area dell'ex mercato
- **largo Brescia**, l'intera area compresa tra via Longarone e via Lombardia





Comune di Bologna

fondazione
innovazione urbana



Immaginare
è Bologna