

fondazione innovazione urbana

**REPORT QUARTIERE
BORGO PANIGALE - RENO**

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 Borgo Panigale-Reno: 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 10 luglio 2018 presso la sala Falcone Borsellino del Quartiere, in Via Battindarno 123.

I partecipanti totali ad entrambi i laboratori sono stati 31.

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: **Agucchi-Via Emilia Ponente; Villaggio INA-Borgo centro-Parco città campagna-Lavino di mezzo; Casteldebole-Triumvirato pietra-La Birra- Lungo Reno- Aeroporto-Bargellino; Villaggio della Barca-Battindarno-Canale di Reno.**
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.

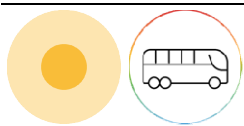
Complessivamente durante il percorso sono stati elaborati alcuni dati quantitativi attraverso un'analisi geostatistica, facendo riferimento alle segnalazioni a scala di città e di quartiere raccolte tramite il CzRM (si veda allegato specifico), ed elementi di riflessione e analisi qualitativa tramite 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 con relativa indicazione dei luoghi cui il bisogno e la criticità rilevata si riferiscono, raccolti durante i Laboratori.



TEMA TRASPORTO PUBBLICO

Tema specifico	Descrizione	Luogo
MANCANZA DI CONNESSIONE	Mancanza di connessione interne al quartiere. Le due aree, Borgo Panigale e Reno non sono ben servite tra loro, è sempre necessario prendere la macchina	Zona Via Rinaldo Rigola
	Mancanza trasporti pubblici, in questa zona sono presenti tre realtà: Arvaia, Villa Bernaroli e un plesso scolastico. Si risente fortemente del mancato collegamento del plesso scolastico con la linea SFM, in particolare per chi deve raggiungere il plesso provenendo dalla zona centrale e da altre zone del quartiere	Via Morazzo
	Mancanza di connessione	zona da Battindarno a Reno
	Non ha autobus che lo servono	Centro Agucchi
	Mancanza fermata SFM, i mezzi di trasporto sono frequenti ma manca questa fermata specifica in questo punto	Via Bruno Bencivenni (zona Borgo Centro)
MANCANZA DI SERVIZIO	Lungo lo stradone non passano molti bus, potrebbe servire un tram, tipo quello elettrico che va in aeroporto, possibilmente incrociato con il percorso del bus	Via Giuseppe Saragat



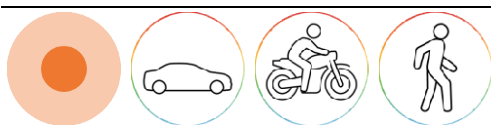
TEMA QUALITÀ E VIVIBILITÀ

Tema specifico	Descrizione	Luogo
TRAFFICO CONGESTIONATO	Traffico congestionato nelle ore di punta	Zona Via della Barca
	Traffico elevato dato dalla pendolarità	Via Domenico Biancolelli, Via Panigale, Via Emilia Ponente
	Traffico intenso	Via Persicetana-Raccordo tangenziale Borgo Panigale
	Traffico congestionato, soprattutto nelle prime ore della giornata lavorativa, in direzione delle aree industriali	Via Antonio Ducati Cavalieri
	Traffico congestionato, accentuato dalla zona di percorrenza per raggiungere l'Aeroporto	Via del Triumvirato
	Nelle ore di punta la viabilità è ferma, con colonne di auto praticamente immobili, soprattutto per chi proviene da viale Pertini per immettersi in via Prati di Caprara, con conseguente aumento delle emissioni di inquinanti.. Idem intersezione Emilia Ponente e asse sud-ovest	Via Emilia Ponente - Viale Pertini - Via dei Prati di Caprara
	A causa del MAST e dei sensi unici, l'uscita di via Speranza (a senso unico) è più trafficata rispetto al passato	Via Speranza
	Congestionamento del traffico fino alle ore 9 a causa della vicinanza della scuola in via Segantini e del MAST	Via Segantini
	Unica via percorribile in direzione nord per chi proviene da via Emilia Ponente e vuole immettersi su via Nanni Costa per raggiungere l'asse attrezzato evitando il traffico e i semafori. Le parallele sono tutte nell'altro senso. Traffico superiore a via Emilia Ponente	Via del Giacinto
	Potenziale aumento del traffico e dell'inquinamento: con il progetto dell'Outlet e del complesso residenziale sono previsti 1300 appartamenti, con 1500 auto	Prati di Caprara

	<p>che si muoveranno.</p> <p>“Un aumento del traffico potenziale di 2500 persone al giorno per l'outlet: dove le facciamo passare?”</p>	
	<p>Discontinuità stradale, mancata costruzione di un sottopassaggio, la via è poi interrotta dalle linee ferroviarie dell'Alta Velocità (viene presentata come una questione ancora da risolvere), è un punto di collegamento importante per le auto che arrivano a Bologna, raccogliendo il traffico che proviene da Crespellano</p>	Via del Vivaio
	<p>Sensi di marcia inadeguati: dopo l'abbattimento di un cordolo per limitare il traffico su Via Emilia Ponente, che aveva portato a un cambiamento del senso di marcia, non c'è stato un ripristino della precedente viabilità.</p> <p>Difficoltà per i residenti</p>	Via Speranza
VIABILITÀ DIFFICOLTOSA	<p>Viabilità e traffico: le strade che collegano via Speranza a via Battindarno sono Via Lemonia, molto stretta, e via Vittoria, che presenta direzione obbligatoria verso viale Togliatti, rispettata da una percentuale molto bassa di automobilisti, causando un aumento delle infrazioni</p>	Via Speranza - Via Lemonia - Via Vittoria - Via Del Giorgione
	<p>Viabilità difficoltosa per le ambulanze e inquinamento per i degenti: le ambulanze che si dirigono verso l'Ospedale Maggiore sono rallentate dal traffico congestionato. La nascita dell'outlet ai Prati di Caprara porterà a un aumento del traffico e dell'inquinamento</p>	Via Emilia Ponente - Viale Pertini - Via dei Prati di Caprara
	<p>Potenziale Riduzione viabilità: Il progetto del tram introdurrà corsie preferenziali per il tram con una conseguente riduzione della carreggiata su via Emilia Ponente</p>	Via Emilia Ponente
	<p>Viabilità generale difficoltosa in tutta la zona</p>	Santa Viola
	<p>Manutenzione e pulizia del verde lungo le strade</p>	Quartiere
	<p>Carico e scarico merci in corrispondenza dei centri commerciali causano problemi di viabilità</p>	Quartiere

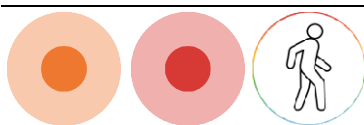
Carico e scarico auto dalle bisarche in
corrispondenza delle concessionarie auto

Quartiere



TEMA SICUREZZA STRADALE

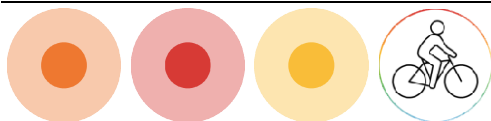
Tema specifico	Descrizione	Luogo
LIMITI VELOCITÀ E SICUREZZA STRADALE	Strada ad alta percorrenza, macchine che arrivano molto veloci e non prestano molta attenzione agli incroci e agli attraversamenti	Viale Sandro Pertini
	Numerosi incidenti stradali causati dall'elevata mobilità automobilistica delle famiglie che raggiungono il plesso scolastico	Via Olmetola
	Incrocio pericoloso	Via Battindarno - Via Togliatti



TEMA MOBILITÀ PEDONALE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
PEDONALITÀ DIFFICOLTOSA- ACCESSIBILITÀ	Attraversamento a scale poco accessibile e poco percorribile, soprattutto dagli anziani	Viale Sandro Pertini
	Marciapiedi non a norma e non accessibili per le persone con disabilità	Via Speranza - Via Fattori
SICUREZZA PEDONALE- ATTRAVERSAMENTI E MARCIAPIEDI	Attraversamento pericoloso perché poco segnalato e le auto arrivano a gran velocità	Via Francesco Tadolini
	Attraversamento molto pericoloso, zona sopraelevata con assenza di marciapiedi, i pedoni per evitare il traffico si immettono sulla rotonda che è parzialmente coperta da un muro, scarsa visibilità dei pedoni	Incrocio tra Tangenziale Borgo- Panigale, Via Bruno Bencivenni e Via della salute
	Attraversamento pericoloso perché poco segnalato	Via Pietro Nenni
	L'attraversamento di Via Emilia Ponente è insufficiente, con le prospettive di aumento di traffico bisognerebbe pensare a un attraversamento	Via Emilia Ponente

	Mancanza di sicurezza pedonale nella zona del cavalcavia e nelle adiacenze della fermata SFM (circa 400 m, percorsi sia dai ciclisti che da pedoni) che non è in sicurezza	Via Casteldebole- Via Olmetola- Via Morazzo
	Discontinuità passaggio pedonale, assenza di marciapiede, nonostante ci sia un forte traffico pedonale	Via Domenico Biancolelli fino alla stazione di Via Panigale
	Quello dello stradone è pericoloso, finisce proprio sulla strada. C'è anche qualcuno che è stato investito di recente. Le macchine, poi, arrivano veloci; gli attraversamenti sono poco segnalati e lì meno dei 50 all'ora non li fai	Via Pietro Nenni
	Marciapiedi stretti e poco illuminati nelle ore notturne	Zona Via Vighi
SICUREZZA E ACCESSIBILITÀ PEDONALE- PLESSI SCOLASTICI	Esiste il problema dell'Itis Belluzzi, un plesso scolastico con 4000 studenti, in una zona situata a cavallo di una rotonda che porta all'asse attrezzato, un'arteria di grande scorrimento, si creano intoppi e disagi, è un problema di sicurezza per l'attraversamento pedonale per i ragazzi	Zona Itis Belluzzi



TEMA MOBILITÀ CICLABILE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
SICUREZZA CICLABILE	Mancanza sicurezza ciclabile nella zona del cavalcavia e nelle adiacenze della fermata SFM	Via Casteldebole-Via Olmetola-Via Morazzo
	Mancanza di segnaletica nella pista ciclabile	Via D.Biancolelli-Via Panigale
	In Via del Giacinto arriva la ciclabile che percorre tutta Via del Chiù (costeggia il canale), raccorda in Via Nanni Costa e termina in quel punto. Non ci sono case ma c'è la ciclabile. Problema di spazio collegato alle ciclabili	Via del Giacinto
	La ciclabilità a Santa Viola non è sicura. Questo comporta poco uso delle biciclette da parte dei bambini e delle famiglie	Santa Viola
	Scarsa manutenzione e scarsa conoscenza della zona Togliatti, da migliorare per agire sulla sicurezza e sui collegamenti	zona Togliatti
CONNESSIONI E PISTE CICLABILI ASSENTI	C'è poca manutenzione e poca conoscenza della pedonalità e della ciclabile, il sentiero che porta verso il canale Reno è mediamente in stato di degrado e con zone a rischio di delinquenza ma potrebbe essere utilizzato come collegamento	zona Canale Reno
	Discontinuità pista ciclabile	Via Domenico Biancolelli fino alla stazione di Via Panigale
	Mancata connessione della pista ciclabile fino alla zona aeroportuale, la pista ciclabile si interrompe all'altezza della ferrovia, si propone invece di estendere la pista ciclabile fino alla Tangenziale e farla proseguire, da una parte fino all'Aeroporto dall'altra fino a Via del Triumvirato	Via Bencivenni/ Aeroporto/ Via del Triumvirato
	Mancanza di sottopasso della pista ciclabile nella zona della Tangenziale di Borgo Panigale	Via Bruschetti incrocio Via Bruno Bencivenni
	Discontinuità ciclabili. Mancanza di dorsale nord-sud che raccorda la ciclabile passante dal ponte Bacchelli	Ponte Bacchelli-Togliatti

Un'altra zona che riscontra lo stesso problema è quella di Via della Salute, criticità al mattino con il traffico pendolare, problema di spazi e completamento

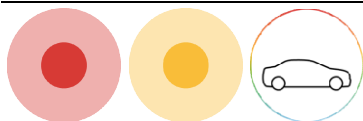
Via della Salute

Scarsi collegamenti tra le piste ciclabili. Mancano i collegamenti forti, una ciclabile che collega il centro con il resto del quartiere non è presente. La ciclabile non serve l'interno del quartiere. Problema di collegamento nord-sud

Quartiere

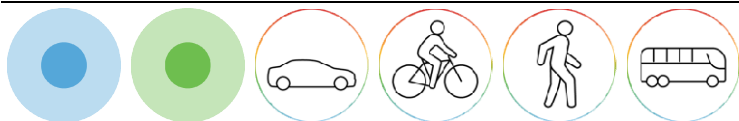
Da Via Emilia a Porta San Felice è presente la ciclabile, ma non prosegue sulla Via Emilia, l'opzione è andare in Via Nanni Costa

Via Emilia Ponente



TEMA SOSTA E PARCHEGGI

Tema specifico	Descrizione	Luogo
SOSTA E PARCHEGGIO IRREGOLARE	Parcheggio selvaggio, quasi abusivo	Piazza Bonazzi
	Parcheggio abusivo, concentrazione in quest'area che coinvolge le rotonde prossime al terminal aeroportuale	Via del Triumvirato
	Parcheggio abusivo di mezzi pesanti	Via Persicetana- Raccordo Tangenziale Borgo Panigale
	Parcheggi selvaggi: nonostante i divieti le auto sono parcheggiate su entrambi i lati della strada, rendendo difficoltosa la viabilità	Via Speranza
PARCHEGGI SATURI E MANCANZA DI PARCHEGGI	Pochi parcheggi e sempre saturi. Le macchine parcheggiano in strada ostruendo la carreggiata	Via Battindarno
	Mancano parcheggi, in particolare anche negli orari serali quando tutti sono a casa	Zona Via Duccio di Boninsegna
	Scarsità di parcheggi, quantità insufficiente. Dei 50 garantiti sono disponibili solo 12	Via Giovanni Fattori
	L'alta densità abitativa e di nuove costruzioni non è proporzionata alla viabilità e al numero di parcheggi	Via Speranza
	Mancano parcheggi, in particolare anche negli orari serali, probabilmente quando la gente è a casa. Si potrebbero fare dei parcheggi scambiatori, anche sotterranei a più piani. C'è anche il problema della vicinanza allo stadio, soprattutto quando verrà rinnovato e ospiterà più iniziative	Via Duccio di Boninsegna
	Cronica carenza di aree di parcheggio	Quartiere
SOSTA E PARCHEGGI IRREGOLARI NEI PRESSI DEI PLESSI SCOLASTICI	Strada chiusa e a senso unico dietro le scuole Giovanni XIII, con sosta irregolare di macchine negli orari dove si accompagnano i figli a scuola	Via Alessandro Scorzoni
	Congestione traffico in orario scolastico di punta causa genitori che portano/vengono a prendere i figli fin davanti la scuola	Zona Itis Belluzzi



TEMA SALUBRITÀ DELL'ARIA E TUTELA DEL CLIMA

Tema specifico	Descrizione	Luogo
INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO	Il problema del flusso di traffico ricade nel tema dell'inquinamento acustico e ambientale	Quartiere

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

TRASPORTO PUBBLICO

Per quanto riguarda questo tema si è sottolineata, da una parte, l'esigenza di **connettere zone all'interno dello stesso quartiere**, in particolar modo le aree afferenti agli ex quartieri Borgo Panigale e Reno, un collegamento come **asse nord-sud** e il quartiere con alcuni **poli attrattivi** (Arvaia, Villa Bernaroli, Centro Agucchi) e con servizi e centralità del Quartiere. Dall'altra, invece, si è posta l'attenzione sulla scarsità di corse in alcuni tratti, come ad esempio lungo via Saragat. Infine è stata indicata una **scarsità di corse** in alcuni tratti e in modo particolare in **fascia serale notturna** e nei **fine settimana**.

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

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

1. Osservazioni e Proposte sul Sistema del Trasporto

- **Potenziare collegamenti trasversali:** ora sono carenti, è complesso muoversi lontano dal centro.
- **Il Tram è troppo rigido rispetto ai bisogni del territorio**, perché mancano i collegamenti interni (per esempio verso i servizi del quartiere o Villa Bernaroli)

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

- **Frequenza notturna e festivi:** corse più frequenti nelle ore notturne e festivi
- **Evitare aumenti tariffari:** è inopportuno aumentare le tariffe ora se si vuole incentivare l'uso del mezzo pubblico, magari più avanti nel tempo. Negli anni settanta/ottanta per incentivare l'uso dei bus lo si rese gratuito.
- **Strutturare il costo del biglietto in base al percorso**
- **Tariffe ridotte per brevi percorsi:** percorsi brevi: euro 1.50 per fare due fermate è troppo, l'auto costa meno, è un sistema punitivo. Ipotizzare tariffe variabili in base alla lunghezza del percorso.
- **Approccio metropolitano integrato per trasporti verso scuole**
- **Reintrodurre obbligo di validazione biglietti:** richiesta maggiore controlli dei biglietti sui bus (esempio vecchio bigliettotaio)
- **Convivenza su trasporto pubblico:** controllo comportamento in autobus degli utenti.

MOBILITÀ PEDONALE

È forte l'accento sulla mobilità pedonale resa difficoltosa e, molto più spesso, rischiosa a causa di **attraversamenti poco sicuri per l'assenza di marciapiedi o per la scarsa manutenzione** di questi

ultimi, uniti alla insufficiente **illuminazione nelle ore notturne**, alla **elevata velocità delle autovetture e all'assenza di una segnaletica**, sia per i pedoni che per gli autoveicoli, che possa rendere meno pericolose le aree più critiche. Emerge inoltre un tema di **accessibilità**, per persone con difficoltà di deambulazione, e presso **plessi scolastici** con alti flussi di scolari, intorno ai quali il traffico risulta particolarmente elevato e caotico.

Il tema della sicurezza emerge in modo prevalente in collegamento alla **velocità**, dovuta anche alla **presenza di strade ad alto scorrimento, e la compresenza di zone con alta densità abitativa**.

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

- **Riduzione velocità traffico auto**, soprattutto in prossimità di alcuni servizi e negli orari scolastici
- **Bisogno di regole e controllo** per garantire la sicurezza pedonale
- **Rispetto (educazione) pedoni sulle strisce**: "all'estero anche se non ci sono pedoni sulle strisce gli automobilisti si fermano".
- **Cambiamento culturale su cui lavorare.**
- **Sensibilizzazione ed educazione alla mobilità sostenibile**
- Le **Zone 30** sono una buona cosa, ma non sempre sono sufficienti, inoltre non sono sempre rispettate.

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

- **Segnalare percorsi pedonali e scuole**: i percorsi scolastici vanno segnalati. Servirebbe una segnalazione dei percorsi, **incentivando anche l'autonomia degli studenti ad andare a scuola a piedi**, senza essere accompagnati in auto.
- **Passerelle pedonali**: ad esempio che faciliti il collegamento con l'Itis Belluzzi/Fioravanti e il Liceo Da Vinci, che sono molto frequentati e raggiunti principalmente in auto.

MOBILITÀ CICLABILE

Il tema della mobilità su bici viene declinato da diverse prospettive: in termini di **sicurezza**, sulla quale impattano le **condizioni di alcune ciclabili e la loro scarsa manutenzione, oltre alla scarsa segnaletica e un deficit di visibilità**, e in termini di **connessioni ciclabili assenti**, soprattutto quelle che potrebbero connettere le due aree principali del quartiere, ossia gli ex quartieri Borgo Panigale e Reno.

Emerge in generale una problematica di frammentarietà e discontinuità e la necessità di una reale **connessione radiale tra il centro e il resto del quartiere da un lato e di connessione trasversale Nord-Sud dall'altro**.

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

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

1. Osservazioni e proposte sui modelli di mobilità ciclabile

- **La ciclabile fluida** può essere **pericolosa** con l'attuale traffico e l'eccesso di velocità: bisognerebbe partire dalla **moderazione e controllo della velocità veicolare**. Questo va preso in considerazione nel momento in cui si immagina di introdurre ciclabili direttamente sulla carreggiata, perché bisogna lavorare sul controllo della velocità.
- **Le ridotte dimensioni di alcune strade assieme al transito di mezzi pesanti inibiscono la presenza di ciclabili "leggere"**. Regolamentare il traffico è importante non solo per le auto, ma anche per le ciclabili (e i pedoni).

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

- **Percorso ciclabile esterno** (verso il centro ce ne sono a sufficienza), non legato agli spostamenti per andare a lavoro, ma legato al **tempo libero**. Una maggiore offerta potrebbe aiutare **incentivare all'uso della bicicletta, prima di tutto come piacere** (molte persone non possiedono più la bicicletta perché non riescono a usarla e non sono stimolati a usarla anche per altri usi).
- **Connessione del Quartiere con le aree esterni verdi di Bologna** (Lavino, Anzola..) per evitare strade pericolose come via Emilia Ponente e via Persicetana
- **Mobilità ciclabili e scuole da incentivare**
- **Rastrelliere per le biciclette**
- **Si è favorevoli al bike sharing (MoBike), ma andrebbe promossa maggiore informazione sul suo funzionamento**

CONVIVENZA E SPAZI PER LA MOBILITÀ: REGOLE E ABITUDINI

Emerge in modo significativo un tema generale di **congestione e traffico autoveicolare**. E' un quartiere infatti attraversato da **infrastrutture stradali** (esempio Autostrada, Tangenziale, Asse Attrezzato Sud-Ovest) e da **assi ad alto scorrimento** (De Gasperi - Togliatti - Gandhi, oltre al tracciato ovest della via Emilia), e vede anche la presenza di **aree industriali e di poli culturali** quale è Il MAST, con una problematica specifica di congestione delle arterie che conducono ad essi, ma anche più in generale di **elevato traffico di attraversamento**, e una **congestione veicolare indotta dai flussi parassitari di attraversamento**, di **intasamenti quotidiani delle strade di servizio al Quartiere** (incrocio viale S. Pertini via Emilia Ponente, via della Barca, via Battindarno, via della Pietra, via Cavalieri Ducati, ecc.) e una conseguente criticità in termini di **inquinamento acustico e ambientale**.

Il Quartiere ha assunto nel tempo anche una **vocazione urbanistica eminentemente residenziale, che si deve confrontare con una cronica carenza di aree di parcheggio**, in particolare in orario serale, ma anche con fenomeni di **parcheggio irregolare** in diversi punti del quartiere.

Infine incide sulla congestione veicolare la **pendolarità** ed emergono criticità in prossimità di alcuni luoghi e zone, come le **scuole**, ma anche l'**Ospedale maggiore**, e in previsione di futuri da **nuovi insediamenti**, sia residenziali sia commerciali, potenziali **generatori di ulteriore carico veicolare**.

Ulteriore tema critico è quello delle operazioni di **carico/scarico di merci nelle adiacenze dei Centri Commerciali** e per la presenza di **concessionarie auto e veicoli e sull'uso delle strade pubbliche come sosta e scarico delle bisarche**.

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.

È 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

- **Car sharing** come disincentivo all'uso dell'auto privata
- **Controllo degli eccessi di velocità, necessario per nuove piste ciclabili**
- **Limitazione circolazione mezzi pesanti** (Es. Arvaia)
- **Educazione per trasporti casa-scuola** con mezzi sostenibili

Allegato 1. La mobilità nel Quartiere Borgo Panigale-Reno: 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 Borgo Panigale-Reno sono stati analizzati e sintetizzati nella infografica riportata di seguito:

CZRM QUARTIERE BORGIO PANIGALE-RENO



totale segnalazioni al quartiere
nel 2017

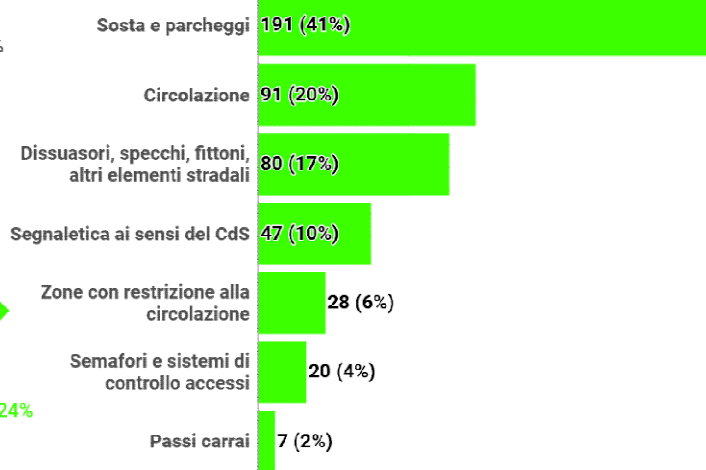
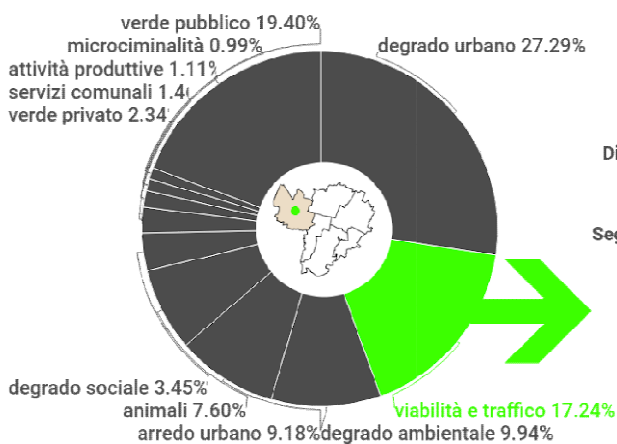
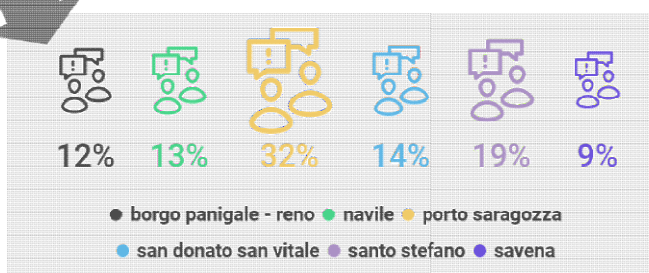
1.711

categoria

viabilità e traffico

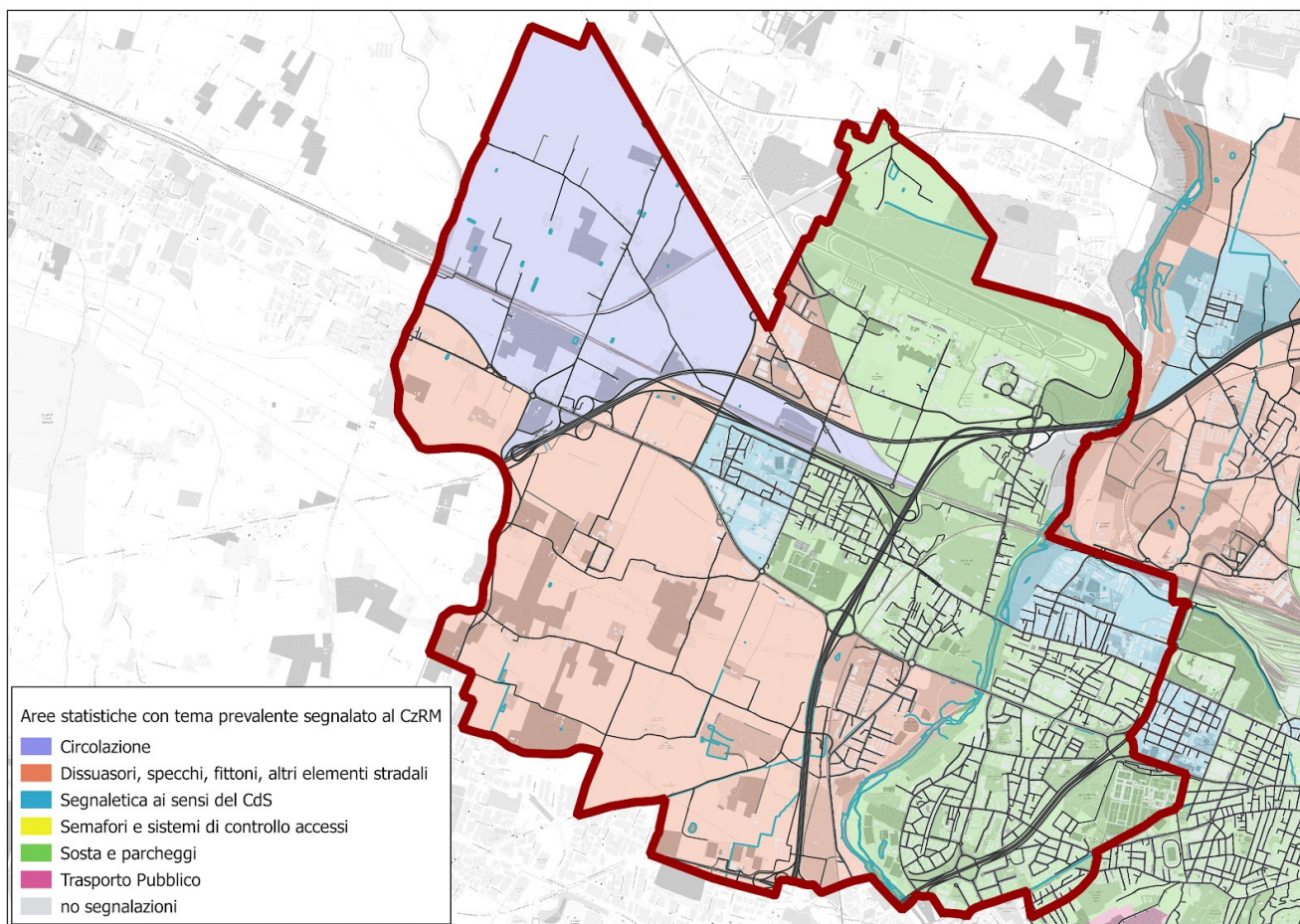
295

17% del totale segnalazioni



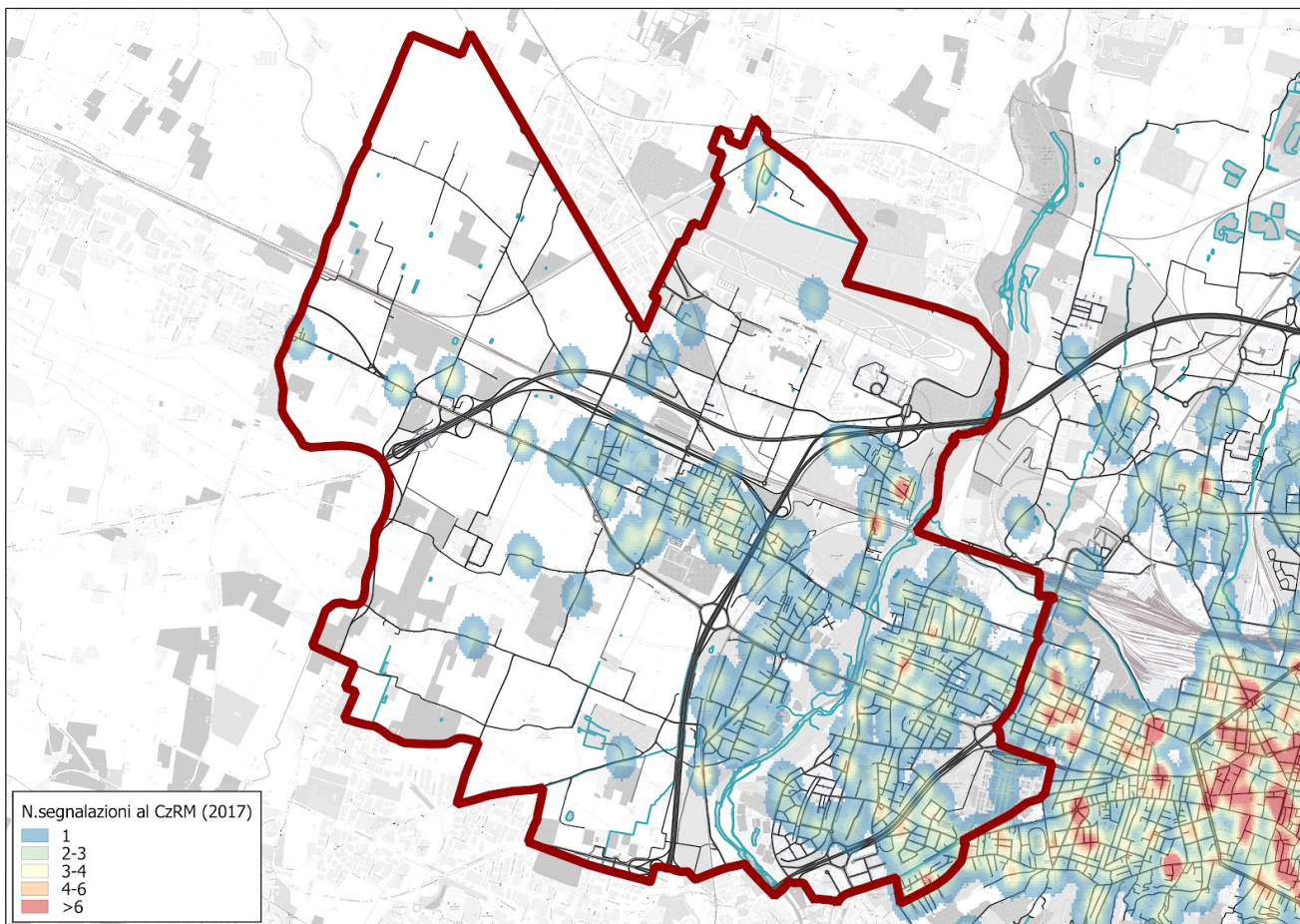
Da una prima analisi della suddetta infografica si può osservare che il tema della "viabilità e traffico" viene, in termini quantitativi, dopo quello del "degrado urbano" (circa 28%), il più segnalato, e quello del "verde pubblico". All'interno, poi, del tema "viabilità e traffico" risulta prevalente la questione della "sosta e parcheggi", seguito da quello della sicurezza stradale, declinata in termini di strumenti dissuasori dell'alta velocità e di segnaletica stradale, a conferma di quanto emerso anche dall'analisi qualitativa di cui sopra.

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



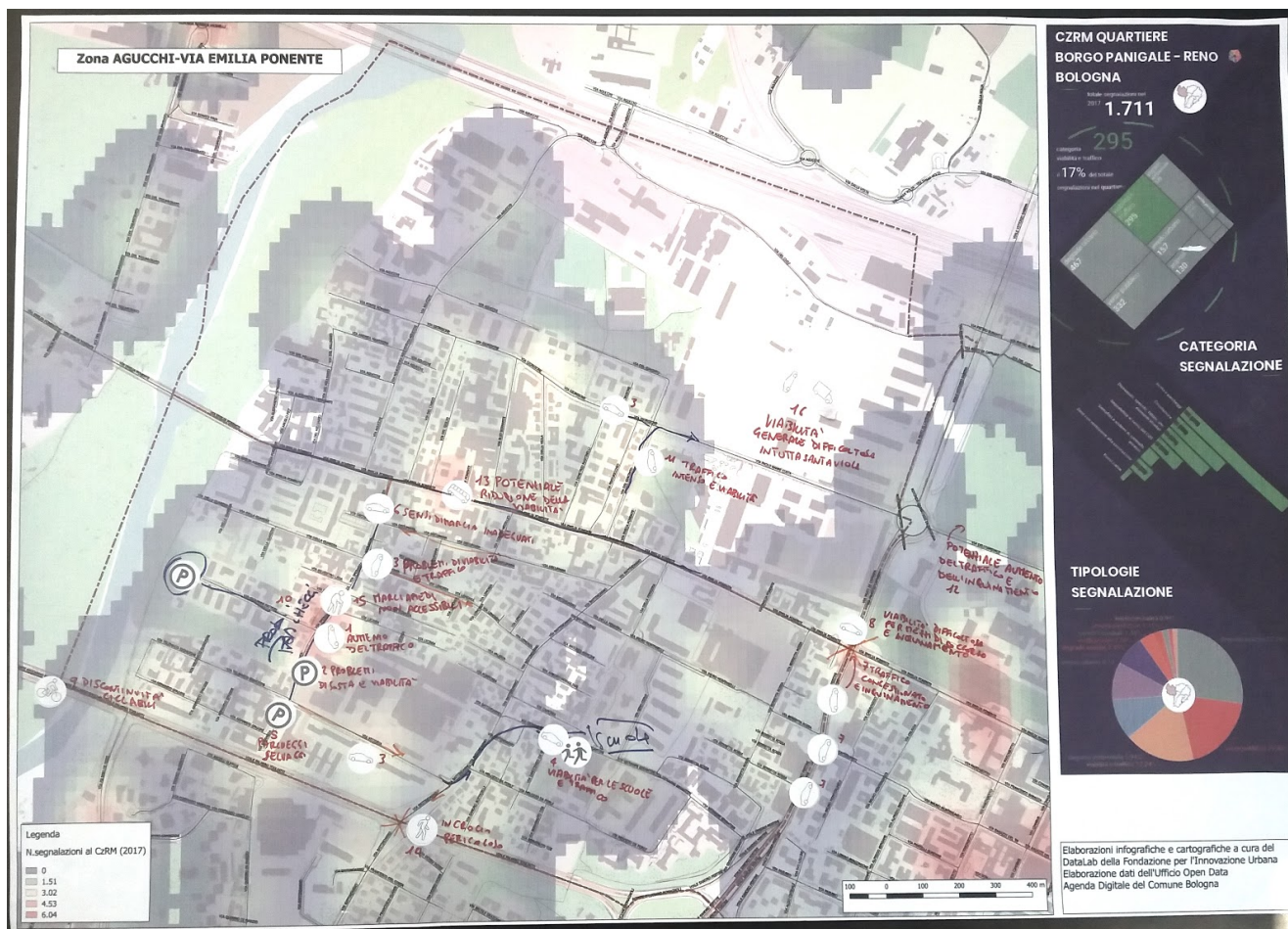
È interessante notare da questa mappa tematica come il problema della “sosta e parcheggi” sia prevalente nelle aree più densamente urbanizzate, mentre nelle aree più residenziali con arterie di veloce scorrimento sia predominante il tema della sicurezza stradale.

La mappa della densità di segnalazioni al CzRM inerenti la viabilità e traffico, evidenzia una concentrazione di osservazioni nella zona adiacente all'area de La Birra e in quella a ridosso del MAST, a conferma di quanto evidenziato attraverso l'analisi qualitativa riportata in precedenza.



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

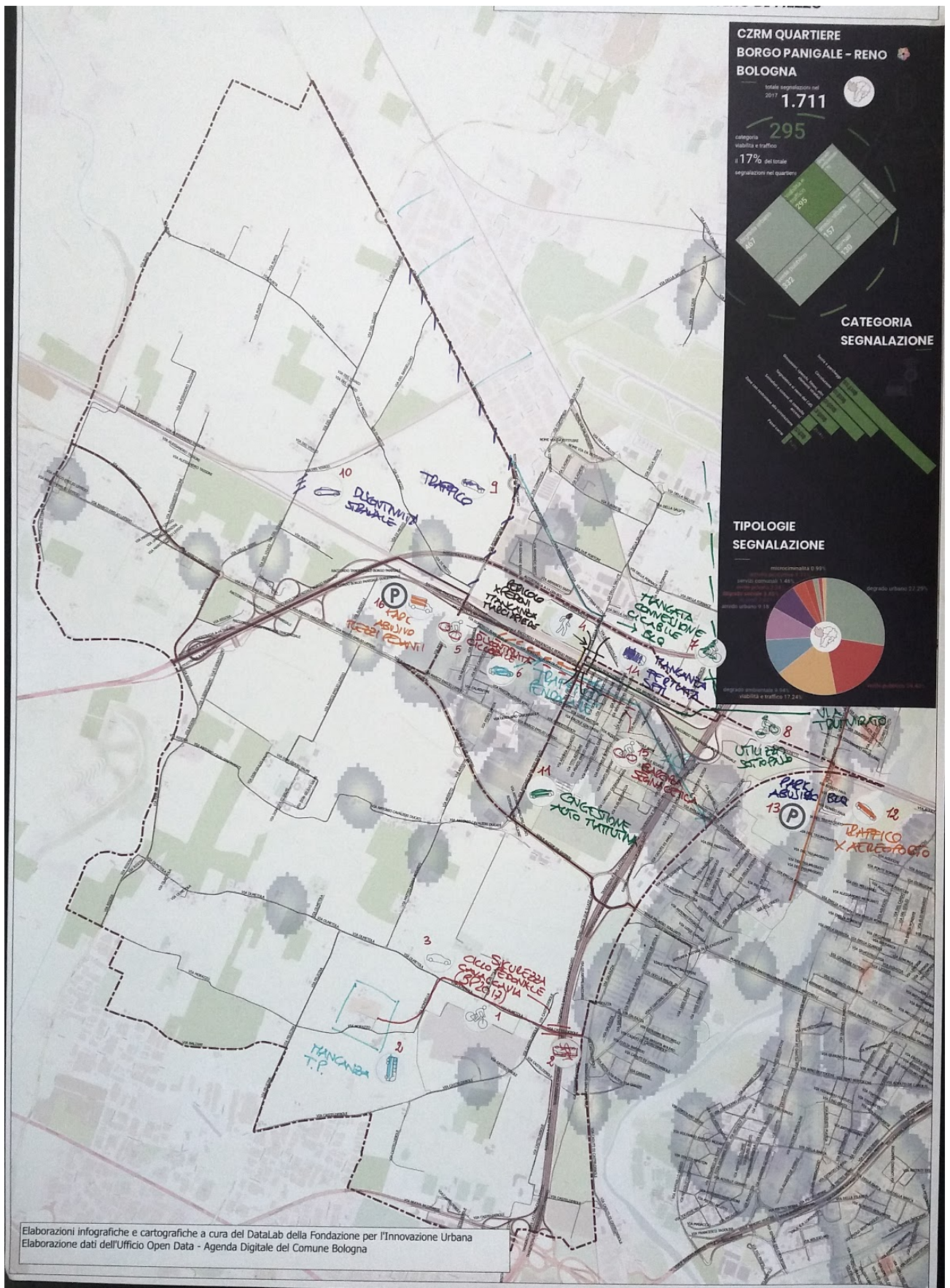
Queste di seguito riportate sono delle immagini delle mappe elaborate grazie al supporto dei cittadini che hanno evidenziato le criticità relative alla mobilità nel territorio di loro pertinenza (residenti, lavoratori, city users, ecc.)



Tavolo 1 - Agucchi-Via Emilia Ponente



Tavolo 2 - Villaggio della Barca-Battindarno-Canale di Reno



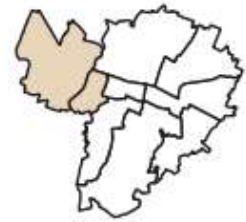
Tavolo 3 - Villaggio INA-Borgo centro-Parco città campagna-Lavino di mezzo



Tavolo 4 - Casteldebole-Triumvirato pietra-La Birra- Lungo Reno-Aeroporto-Bargellino

Allegato 3. Alcuni interventi previsti/in corso nel Quartiere

PUMS _ Piano Urbano della Mobilità Sostenibile _ GLI INTERVENTI



QUARTIERE BORGO PANIGALE - RENO /1

Rotonda Romagnoli Via del Giacinto Viale Pertini	riqualificazione stradale	  
Via Caduti di Amola Via Ducati Via Brigata Bolero	rifacimento maciapiedi	  
Via Nenni-Saragat Via Giotto	attraversamenti e percorsi pedonali	  
Viale Togliatti	mobilità ciclabile	  
Lavino di Mezzo	mobilità ciclabile	  
Laboratorio partecipativo Via delle Scuole Villa Bernaroli	mobilità ciclabile moderazione della velocità	  

Team della FIU impegnato nel percorso di informazione e ascolto del PUMS per il quartiere

Borgo Panigale-Reno:

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)

Teresa Carlone (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
