

fondazione innovazione urbana

**REPORT QUARTIERE
PORTO - SARAGOZZA**

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 Porto-Saragozza: 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 21 giugno e il 5 luglio 2018, il primo presso il Centro sociale Saffi - Via Lodovico Berti 2/8, il secondo presso il Centro Sociale Ricreativo Culturale G.Costa - Via Azzogardino 44.

I partecipanti totali ad entrambi i laboratori sono stati 34.

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: **Malpighi- Marconi, San Giuseppe-XXI Aprile-Stadio-Meloncello, Scalo Ravone-Zanardi-Vittorio Veneto**
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 state presentate delle sintesi dei temi emersi nel primo laboratorio come introduzione alle domande, commentate e spiegate per chiarire i diversi temi, anche tecnici, correlati. È seguita una sessione di lavoro per la raccolta di osservazioni, domande di chiarimento e idee.

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

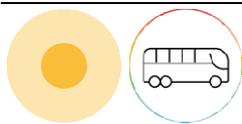
Complessivamente durante il percorso sono stati elaborati alcuni dati quantitativi attraverso un'analisi geostatistica, facendo riferimento alle segnalazioni a scala di città e di quartiere raccolte tramite il CzRM (si veda allegato specifico), ed elementi di riflessione e analisi qualitativa tramite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

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

3. I TEMI EMERSI

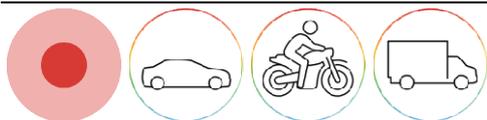
3.1 Criticità e temi puntuali

Si riporta di seguito per ogni tema emerso le tipologie più specifiche di bisogni 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
LINEA SOVRACCARICA E/O IRREGOLARE	La linea dell'autobus 35 si interrompe dalle 14 del sabato al lunedì mattina. Si richiedono corse anche nel weekend	Via Casarini
MANCANZA DI SERVIZIO	In zona Andrea Costa la macchina è indispensabile alle 5 del mattino, passa solo l'autobus n.61 notturno, non ci sono trasporti pubblici	Via Andrea Costa



TEMA QUALITÀ E VIVIBILITÀ

Tema specifico	Descrizione	Luogo
	Traffico elevato	Via Saragozza/Via del Fossato
	Mezzi pubblici inadatti al centro storico: autobus come "Emilio" sono troppo lunghi e troppo ingombranti e non dovrebbero passare dal centro storico	Piazza Malpighi
TRAFFICO CONGESTIONATO	Traffico congestionato e rosso semaforico troppo lungo: meno rossi al semaforo, le auto rimangono incolonnate troppo a lungo a causa del restringimento della carreggiata e dei rossi semaforici troppo frequenti. Questa è la causa dell'aumento dell'inquinamento	Porta San Felice
	Con le pensiline si crea più ingorgo, con conseguente aumento dell'inquinamento	Via Marconi
REGOLAMENTAZIONE ACCESSI	Alto numero di accessi: c'è troppa differenza di accesso rispetto alle altre porte	Porta San Felice
VIABILITÀ DIFFICOLTOSA	Eccessiva riduzione della carreggiata per le automobili: lo spartitraffico presente in prossimità del semaforo, costruito per impedire	Via Marconi/ Via Riva Reno

	di invadere la preferenziale, rende difficoltoso il transito. Ampiezza non sfruttata	
	Fermata autobus direzione centro, precedentemente c'era la preferenziale che proseguiva ma adesso termina in Via de Carrettieri. Fermata autobus e traffico automobilistico, i mezzi pubblici non riescono a eseguire giuste manovre	Via Andrea Costa/incrocio Via dei Carrettieri
	Eccessiva presenza dei corrieri in centro	Centro storico
LOGISTICA	Sosta e parcheggio selvaggio di mezzi pesanti di carico/scarico merci, veicoli commerciali che intasano il traffico, camion che ostacolano la fermata autobus "Martini"	Via Andrea Costa/ rotonda Fulvio Bernardini



TEMA SICUREZZA STRADALE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
LIMITI VELOCITÀ E SICUREZZA STRADALE	Le auto guidano ad alta velocità e i pedoni si devono lanciare per attraversare la strada. Non c'è controllo da parte della Polizia Municipale	Via Don Minzoni/ Piazza dei Martiri
	Tutto il centro è una zona 30 non rispettata. La causa è la struttura delle strade e la loro ampiezza che consentono di transitare a velocità più elevate. Necessità di dissuasori	Zona Centro Storico in particolare su Via Don Minzoni
	Eccesso di velocità	Via Marconi
	Eccesso velocità auto, assenza di controlli velocità (autovelox)	Via Sabotino/incrocio Via Vittorio Veneto
	Eccesso velocità auto	Via Sabotino/incrocio Via Guerrini
	Eccesso di velocità in zona 30km/h non rispettata, presenza di dosso e dissuasore ma le zona 30 km/h non viene mai rispettata	Via Turati/Via XXI Aprile/ Via Luigi Valeriani
	Alta velocità delle auto per tutto l'asse	Via Saragozza/ Via del Meloncello
	Dalla rotonda Bernardini in direzione Stadio auto ad alta velocità	Via Andrea Costa
	Eccessiva velocità delle automobili	Via Sabotino
	Le auto guidano ad alta velocità e i pedoni si devono lanciare per attraversare la strada. Non c'è controllo da parte della Polizia Municipale	Via Don Minzoni/Piazza dei Martiri
VIABILITÀ AUTO E SICUREZZA	C'è una precedenza alle ambulanze in uscita dall'ospedale poco visibile e le automobili spesso non si fermano perché lo vedono all'ultimo ed essendo la strada dritta hanno una velocità elevata. Per andare sulla via Emilia c'è poca chiarezza sulle corsie, a chi sono riservate, dove si può passare, dove sono i parcheggi e gli spartitraffico	Via dell'ospedale
	Le automobili venendo dalla stazione voltano a sinistra, anche se è vietato, creando un	Porta San Felice

	problema di circolazione e invadendo la pista ciclabile	
	Prostitute di sera sono in mezzo alla strada, pericolo per le stesse e per gli automobilisti	Viali (zona stazione)
	Mancano gli attraversamenti pedonali	Via Saragozza/Via del Fossato
	Le auto parcheggiate coprono gli attraversamenti pedonali agli autisti. In alcuni punti la visibilità degli attraversamenti pedonali è dovuta alla presenza di curve come in Piazza dei Martiri	Via Montebello/Via Milazzo/Via Galliera/Piazza dei Martiri
	Pensiline pericolose per i pedoni: chi corre per andare a prendere gli autobus rischia di essere investito, con le pensiline posizionate al centro della carreggiata	Via Marconi
	Attraversamento pedonale pericoloso, mancanza di segnaletica stradale, presenza di un plesso scolastico (Scuole pubbliche in Via Irma Bandiera) e di un ipermercato nei paraggi, area molto frequentata e pericolosa	Via Andrea Costa/Rotonda Fulvio Bernardini
SICUREZZA PEDONALE- ATTRAVERSAMENTI E MARCIAPIEDI	Attraversamento pedonale pericoloso, semaforo a chiamata lento, i pedoni hanno scarsa visibilità, rischio attraversamento trovandosi in prossimità della preferenziale e della fermata autobus	Via Andrea Costa/prossimità di Via della Barca
	Attraversamento troppo a ridosso della rotonda: è pericoloso, andrebbe spostato	Piazza dei Martiri
	Si arriva all'incrocio sul marciapiede e non si trova l'attraversamento. Questo comporta il fatto che i pedoni attraversano per strada in condizioni di insicurezza perché non trovano attraversamenti regolari	Incrocio tra Via Ugo Bassi/via Marconi
	Semaforo da via Azzo Gardino dura poco per biciclette e pedoni: pedoni e ciclisti passano col rosso ed è pericoloso perché automobili passano attorno alla porta	Porta Lama
	Il semaforo troppo è breve, non consente l'attraversamento pedonale e ciclabile	Via Zanardi/Via Bovi Campeggi
	Semaforo non sincronizzato, semaforo con attesa eccessiva, pedoni e biciclette passano	Porta San Felice (dal centro verso fuori)

	col rosso, oppure bisogna correre per riuscire ad attraversare in tempo	
	Sincronizzazione dei semafori, sono desincronizzati, a seconda del momento a volte sono tutti verdi, a volte tutti rossi, a volte uno rosso e uno verde	Via Parmeggiani
	Conflittualità tra automobili e pedoni	Via Tolmino/via del Timavo
	Impossibile attraversare la strada per i pedoni, i semafori a chiamata non si attivano subito	Via Sabotino
SICUREZZA PEDONALE- PLESSI SCOLASTICI	Mancanza di segnalazione degli attraversamenti pedonali nei pressi delle scuole – Sicurezza: le strisce pedonali non sono visibili	Porta Lame/Via delle Lame
	Eccesso di velocità, presenza di un plesso scolastico, attraversamento pedonale pericoloso, mancanza di dossi, difficoltà di attraversamento per raggiungere i plessi scolastici	Via Turati
	Attraversamento pedonale pericoloso, mancanza di segnaletica stradale, presenza del plesso scolastico Scuola Maria Ausiliatrice	Via Andrea Costa/Rotonda Fulvio Bernardini



TEMA MOBILITÀ PEDONALE

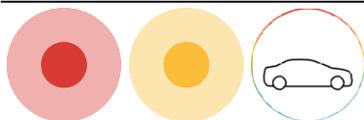
Tema specifico	Descrizione	Luogo
MOBILITÀ PEDONALE DIFFICOLTOSA-ACCESSIBILITÀ	Strada trafficata da auto e motorini, non solo da mezzi di carico/scarico. Strada non controllata	Via Belvedere
	Codice della Strada non rispettato dai ciclisti: i ciclisti transitano contromano e sotto i portici	Via De' Marchi
	Non ci sono gli scivoli per le carrozzine	Via Lame/angolo Via Calori, portico a destra
AREE PEDONALI	Pedonalizzazione eccessiva che causa degrado: in queste zone non è consentito dormire perché sono pedonalizzate	Piazza Malpighi/Piazza San Francesco
	I ciclisti invadono gli spazi dei tavolini. Durante il T-day, sebbene pedonalizzata, i ciclisti corrono e sfrecciano	Via de' Falegnami
	Pedonalizzazione problematica: presenza eccessiva dei tavolini nella zona pedonalizzata. Rischio di "tavolinizzazione" della città. Se la città si riempie di tavolini nessuno frequenta più il centro. La mancanza di accessibilità per le auto e per le merci non consente alle persone di entrare e vivere il centro	Via de' Falegnami
	Accessibilità scarsa a causa delle pedonalizzazioni	Piazza Malpighi/Piazza San Francesco
	Bisogna installare telecamere per i conflitti tra ciclisti, chi è seduto nei dehors dei ristoranti e i pedoni	Via de' Falegnami



TEMA MOBILITÀ CICLABILE

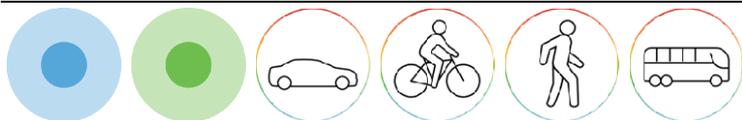
Tema specifico	Descrizione	Luogo
VIABILITÀ CICLABILE	Parcheggio selvaggio sulla pista ciclabile	Via della Grada
	Ultimo tratto della pista ciclabile invasa dal parcheggio e transito altri mezzi	Via Andrea Costa
	Passaggio della Bova è solo ciclabile-pedonale, molto bello, ma non pratico, spesso fangoso e impraticabile. Inoltre sulla pista ciclabile è crollata la strada del canale e non è ancora stata ripristinata. Sbuca al Parco di Villa Angeletti e allunga il percorso se si deve andare in zona Zanardi. Inoltre per andare in via De Carracci c'è una scala	Via de la Bova
	La pista ciclabile è spesso ostruita da automobili parcheggiate e così si crea conflittualità con gli autobus, creando un pericolo per i ciclisti	Via Emilia Ponente
	La ciclabile è dritta, ma è impraticabile perché le auto ci parcheggiano	Via Saffi
CONNESSIONI E PISTE CICLABILI ASSENTI	Ciclabilità assente	Via Frassinago
	Pista ciclabile interrotta, mancanza di segnaletica stradale	Via XXI Aprile/Piazza della Pace
SCARSITÀ DI RASTRELLIERE	Bisogno di più stalli per le bici	Porta Saragozza
	Mancanza di rastrelliere bici lungo tutta la strada	Via Andrea Costa
SICUREZZA CICLABILE	Attraversamento ciclopedonale pericoloso, ciclisti a rischio a causa dell'alta velocità delle auto	Via Sabotino/incrocio Via Guerrini
	Scarsa illuminazione pista ciclabile, segnaletica sbiadita, pericolo di scivolamento dalla pista ciclabile sul marciapiede	Via Sabotino
	Attraversamento ciclabile difficoltoso, verde semaforico troppo breve	Via Guerrini
	Attraversamento ciclabile pericolosissimo, le auto che svoltano non danno precedenza alle bici sulla destra, problema di congestione in	Via Andrea Costa/ Piazza di Porta S. Isaia

	mattinata, nonostante la presenza della tangenziale per le bici il tratto di Via Andrea Costa è percepito come pericolosissimo	
	Attraversamento pericoloso per i ciclisti, di sera semaforo lampeggiante per i ciclisti e le auto percorrono Via Saragozza ad alta velocità, pericolo per le bici che percorrono la tangenziale	Piazza di Porta Saragozza/Via Saragozza
	Mancanza di attraversamento ciclopedonale in corrispondenza della curva, strada che ostacola l'attraversamento delle bici, ciclabile poco illuminata	Via della Certosa/incrocio Via Valdossola
	Ciclabile poco illuminata	Via della Certosa
	Restrignimento del manto stradale, il passaggio sotto il ponte è pericoloso per i ciclisti. Ci sarebbe un terrapieno per fare una rampa, ma non è stata fatta	Via Zanardi (sottopasso tra via de Carracci e via Bovi Campeggi)
	I semafori per gli attraversamenti sono confusi	Tangenziale delle biciclette sui Viali da Porta Lama a Porta Saffi
	Svolta a sinistra da via Sabotino in via Montenero, pericolo per i ciclisti a causa della velocità elevata delle automobili che non si fermano	Via Sabotino/Via Montenero
VALORIZZAZIONE PERCORSI CICLABILI E CICLOTURISMO	Manca anche la segnaletica per la valorizzazione dell'ex porto del Cavaticcio. Bel passaggio anche per i turisti, era il vecchio porto di Bologna, ci sono ancora gli attracchi. Mettere segnaletica per indicare la pista ciclabile per turisti	Via de la Bova
	Manca la segnaletica dei percorsi ciclabili esistenti (es. Via Sabotino, Via Mengoli con monodirezionali) e in tal modo i ciclisti vanno dove non c'è, usando anche le preferenziali degli autobus (es. Via Andrea Costa)	Via Sabotino; Zona Mazzini, Via Mengoli



TEMA SOSTA E PARCHEGGI

Tema specifico	Descrizione	Luogo
SOSTA E PARCHEGGIO IRREGOLARE	Problemi di parcheggio durante il weekend a causa partite di basket, soprattutto d'inverno. Anche i parcheggi sulle strisce bianche per i residenti non vengono rispettati	Aree di sosta Via Riva Reno/Via del Rondone/ Via Calori
	Parcheggio auto in doppia fila, rendono difficoltoso l'attraversamento	Via Martini/ incrocio Via Costa
	Parcheggio selvaggio in doppia e tripla fila, auto parcheggiate a spina di pesce che fuoriescono in retromarcia	Porta Saragozza
	Durata del semaforo troppo breve, e svolta a destra difficoltosa a causa del parcheggio – vietato- di automobili a destra, che allungano i tempi di svolta	Via Tolmino/via del Timavo
PARCHEGGI SATURI E MANCANZA DI PARCHEGGI	Problemi di parcheggio durante il weekend a causa partite di basket, soprattutto d'inverno	Aree di sosta Via Riva Reno/Via del Rondone/ Via Calori
	Il parcheggio interrato non viene usato perché costa di più, soprattutto di domenica quando i parcheggi blu sono gratuiti	Via del Rondone/Riva Reno
	C'è stata una riduzione eccessiva delle aree di sosta. Nessuno è contrario alla pedonalizzazione, ma bisogna dare ai cittadini gli strumenti di poter vivere e usare l'auto. Dove sono finite quelle macchine? Si sono spostate in Via Riva Reno, dove infatti i parcheggi ora sono scarsi	Piazza San Francesco Piazza Malpighi
	Criticità parcheggi, quando ci sono eventi e partite tutto il quartiere diventa un parcheggio selvaggio, anche fuori porta e i residenti non trovano parcheggio	PalaDozza, via Ercolani/via Calori/ fuori porta
SOSTA E PARCHEGGI IRREGOLARI NEI PRESSI DEI PLESSI SCOLASTICI	Parcheggio e sosta selvaggia, presenza di un plesso scolastico privato, congestione di parcheggio in orario di entrata e uscita dalla scuola	Via Audinot/incrocio Via Giuseppe Galletti
	Parcheggio selvaggio e in doppia fila in corrispondenza del plesso scolastico	Via Andrea Costa



TEMA SALUBRITÀ DELL'ARIA E TUTELA DEL CLIMA

Tema specifico	Descrizione	Luogo
INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO	Accesso elevato di automobili. Colonnina con il più alto inquinamento d'Europa	Via San Felice
	Smog pesante dato dal traffico delle auto che portano i bambini al plesso scolastico, aria insalubre	Via XXI Aprile
	Aria molto inquinata causa traffico intenso	Via Zanardi (sottopasso tra via de Carracci e via Bovi Campeggi)
	Zona residenziale molto rumorosa causa passaggio di automobili e autobus e in particolare motociclette	Via Saffi/Via dello Scalo
	Smog e rumore	Via Sabotino

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

TRASPORTO PUBBLICO

Negli incontri è emerso con forza la necessità di pensare ad un **sistema di collegamento non solo di tipo radiale**, ma circolare e che guardi anche alla connessione con le periferie dove ci sono nuove realtà ricreative o zone residenziali che sono fuori dal tracciato dei mezzi pubblici (che seguono lo stesso tracciato degli anni '60/'70), soprattutto nelle zone dei Prati di Caprara. Viene ribadita la **necessità di potenziare l'offerta in orario notturno**, in particolare dopo l'una di notte.

C'è poi un tema di qualità e vivibilità urbana che riguarda da un lato la **tipologia dei mezzi pubblici** - troppo ingombranti soprattutto per il centro - dall'altro un problema più generale di **congestione e traffico elevato** in modo prevalente per la zona Malpighi-Marconi.

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

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

In generale emerge la necessità che il nuovo sistema sia pensato in modo integrato e che i fattori chiave per il successo siano legati alla **facilità di interscambio, all'intermodalità e alla certezza degli orari e alla riduzione dei tempi di percorrenza complessivi**.

Anche l'accessibilità per gli utenti più deboli (anziani, persone con disabilità) e per chi trasporta valigie o passeggini è un tema fondamentale sia nell'infrastrutturazione, sia nella scelta dei mezzi.

Osservazioni e proposte sul Sistema del Trasporto

- Un **sistema integrato** che prevede **maggiori interscambi** deve avere **tempi di attesa limitati e certi**.
- Va favorito l'**interscambio tra bici e mezzi pubblici** creando postazioni nei pressi delle fermate e delle stazioni ferroviarie. La stazione centrale ad esempio ha un accesso complicato ai parcheggi bici e le aree Mobike sono dall'altra parte del viale.
- Nel **tram** dovrà essere consentito il **trasporto delle bici** per agevolare e abbreviare i tempi di spostamento complessivi.
- Agevolare **interscambi più compatti e accessibili con uno studio attento del posizionamento delle fermate**. Ora gli scambi non sono agevoli (Es. zona Stazione Centrale fermata dell'autobus è troppo lontana), gli spostamenti pedonali sono spesso complessi soprattutto per persone con valigie, anziani e persone a ridotta mobilità.
- **Mezzi adeguati ad una popolazione che invecchia**: i nuovi tram devono essere bassi e con pedane, anche per gli anziani, ci devono essere tante fermate.
- **Ripensare ai collegamenti per le zone ultra-periferiche** migliorando frequenza e interscambio. Garantire le coincidenze e la possibilità di andare oltre agli attuali capolinea, collegando tra loro le periferie.
- **Ripensare le logiche di spostamento con i mezzi pubblici**: non solo spostamenti casa lavoro e/o casa centro ma rendere possibile utilizzare trasporti pubblici per andare ovunque e in tutti gli orari e per tutte le occasioni.
- **Non bisogna pensare al TRAM come alternativa alla metro**, non deve essere visto come palliativo della metropolitana.
- **Aumentare gli investimenti per un maggiore ascolto degli utenti**: Tper lavora come un'azienda privata, invece è un'azienda pubblica, devono aumentare gli investimenti per i cittadini e un maggiore ascolto degli utilizzatori.
- **Non ridurre il servizio pubblico con la chiusura delle scuole**: il bus serve a tutti, non solo agli studenti.
- **Mezzi di misure adeguate alle strade che attraversano**: mezzi pubblici in centro sono troppo grandi per la dimensione delle strade, dimensioni minore e maggiore frequenza

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

- **Semplificazione dei sistemi di acquisto dei biglietti** sia a bordo (es. restituzione resto dalle macchinette) sia on-line (scontistiche per chi acquista biglietti via web o app).
- **Punti di acquisto biglietti da implementare**: maggiore diffusione e disponibilità.
- **Rendere "trendy" l'uso dei trasporti pubblici** a Bologna tramite campagne pubblicitarie o iniziative come gli aperitivi sul bus.
- **Sostituire la flotta con veicoli ecologici**: ci sono autobus molto vecchi, autobus meno inquinanti e rumorosi.
- **Regolarità del servizio**: evitare accodamenti, gli orari spesso non sono rispettati, regolarizzare e migliorare la frequenza.
- **Potenziare parcheggi scambiatori e navette**.
- **Sicurezza, pulizia e comfort sui mezzi**: percepiti poca sicurezza sui mezzi pubblici e poco comfort (ad esempio è difficile salire sugli autobus).
- **Orari serali e notturni da implementare**: di notte e di sera non ci sono autobus sufficienti (soprattutto da e per i **comuni della città metropolitana**), quindi obbligo di usare l'auto. Servizio serale e nel weekend soprattutto da e per i **comuni della città metropolitana**.
- **Adeguamento tariffario**: tariffa unica per mezzi diversi, dentro e fuori Bologna, che ti permetta di prendere diversi mezzi.
- **APP**: orario, posizione in tempo reale e nuove modalità di pagamento. Mancano applicazioni aggiornate al 2018 della Tper. (si veda Milano) o app che ti dice la posizione in tempo reale del bus, Es. Where is my bus? - App orario e posizione in tempo reale e nuove modalità di pagamento, se esiste già pubblicizzarlo.

MOBILITÀ PEDONALE

Il tema della sicurezza stradale risulta essere uno dei temi prevalenti. È emerso sia dal punto di vista degli **eccessi di velocità**, in modo significativo per la zona San Giuseppe - XXI Aprile- Stadio, sia per ciò che concerne il **rispetto delle zone 30** nella zona Marconi-Malpighi.

In modo specifico per la **sicurezza pedonale** è emerso in tutte le zone- con prevalenza di quella Scalo - Ravone - Zanardi - Vittorio Veneto e in parte Malpighi- Marconi - un problema legato agli **attraversamenti pedonali** e la necessità di una maggiore **tutela in prossimità di plessi scolastici**.

Il tema principale, oltre alla sicurezza, è quello relativo alla **aree pedonali**, in particolare per la zona Malpighi-Marconi, in termini sia di **convivenza tra ciclisti e pedoni** sia per quanto concerne in generale il modo di "vivere il centro". Alcuni partecipanti vedono in una "**eccessiva pedonalizzazione**", il rischio di degrado urbano e come critica la conseguente scarsa accessibilità delle auto nel centro per i residenti.

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 vuole sottolineare l'emergere di **visioni diversificate, in alcuni casi contrapposte**, tra chi ritiene che la pedonalizzazione debba essere potenziata anche ampliando i marciapiedi e chi evidenzia che queste politiche implicano un aumento della congestione del traffico e dei tempi di ricerca di parcheggio.

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

- **Marciapiedi più larghi e accessibili (barriere architettoniche)**: ci sono ancora tantissimi marciapiedi che hanno barriere architettoniche- ogni volta che si rifà un marciapiede non si fanno gli scivoli e le rampe; si deve vietare assolutamente la sosta delle macchine dove ci sono gli scivoli;
- **Attenzione a non congestionare il traffico quando si allargano i marciapiedi** in quanto con il restringimento delle strade si aumenta l'inquinamento a causa del congestionamento del traffico. Poi c'è bisogno di più collaborazione e attenzione anche da parte dei pedoni stessi.
- **Le strisce pedonali troppo vicine alle uscite dalle rotonde sono pericolose.**
- **Aree pedonali e ciclabili spostano solo il problema** in quanto riducendo i parcheggi e lo spazio per le auto si creano code e aumenta il tempo passato a cercare parcheggio.
- **Bisogna cercare di sensibilizzare e non imporre delle regole ferree** perché in Italia se viene imposta una regola la maggior parte delle persone prova gusto a infrangerla.

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

- **La riduzione degli autoveicoli circolanti va nel senso di una maggiore sicurezza.**
- **Per il pedone bisogna insistere sul rispetto delle zone 30**, aumentando i rallentatori e la segnaletica orizzontale. Anche i pali rossi che indicano la zona 30 sono importanti. In via Valeriani hanno fatto lo spazio solo per l'auto, vanno più piano.
- **Semafori pedonali con timer.** Bisogna potenziare i semafori a chiamata per i pedoni, da fare con il timer, in quanto spesso le attese sono molto lunghe, il pedone passa con il rosso e l'auto si ferma per niente.
- **Negli incroci non sempre sono presenti le strisce pedonali.**
- **Rendere più visibili strisce pedonali (dunette, colori) e illuminazione notturna dei passaggi pedonali.** Bisogna lavorare sulla corretta segnalazione dei passaggi pedonali, ci sono diversi modi (come fare strisce bianche su rosso, mettere dunette per far rallentare e segnalare la presenza di attraversamento, ecc). Importantissima l'illuminazione dei passaggi pedonali che ora è scarsissima. Con pioggia e buio è pericolosissimo.

MOBILITÀ CICLABILE

Emerge la necessità di curare di più la viabilità ciclabile, resa difficoltosa da parcheggi impropri sulle piste ciclabili e dall'interruzione delle piste ciclabili. Emerge inoltre una problematica di **sicurezza**

ciclabile soprattutto rispetto agli **attraversamenti e alla manutenzione**- illuminazione e stato del manto stradale, in modo prevalente per le zone San Giuseppe - XXI Aprile- Stadio e Scalo - Ravone - Zanardi - Vittorio Veneto. Si fa notare, inoltre, l'assenza di rastrelliere in particolar modo nelle zone fuori porta.

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?

In generale rispetto al **modello preferibile di piste ciclabili sono emerse posizioni contrastanti** tra chi vede nelle piste ciclabili leggere monodirezionali una tipologia di mobilità che consente maggiore sicurezza anche lungo strade dove non ci sono le condizioni per piste in sede riservata e chi vede questa come una opzione poco sicura, specialmente quando lo spazio dedicato alla ciclabile è ridotto e a ridosso di parcheggi.

È più volte emerso un tema di **controllo e rispetto delle regole**, sia a tutela dei ciclisti (ad esempio le auto in sosta sulle ciclabili o i loro eccessi di velocità) sia nei loro confronti (ad esempio per il mancato rispetto delle regole di circolazione o per il cattivo stato di manutenzione delle biciclette).

Osservazioni e proposte sui modelli di mobilità ciclabile

- È una **scelta necessaria in quanto impossibile in molte strade fare sedi ciclabili dedicate**. Bologna, città medievale, non permette una nuova organizzazione delle ciclabili. Il più delle volte il ciclista è sulle strade, è bene che sia una pista riconoscibile. Anche nelle corsie preferenziali gli autobus stanno più attenti se c'è indicazione sulla coesistenza con le biciclette.
- **Le piste ciclabili dovrebbero essere monodirezionali, visibili e protette**. Ad esempio in Via Saffi ci sono il marciapiede, la pista ciclabile e il parcheggio auto insieme, non è sicura e costringe a percorsi a zig zag con il rischio di incidenti (ad esempio per l'apertura delle portiere). Fare delle piste ciclabili protette non deve incidere però sul togliere il parcheggio, dev'essere compatibile con l'esigenza delle vetture.
- **Le piste monodirezionali possono essere pericolose** quando c'è poco spazio, mentre vicino ai parcheggi è pericoloso. In Via Irnerio ad esempio ci sono autobus, tombini, ecc, ed è pericoloso. Anche in via Zanardi la pista è pericolosa in quanto poco visibile e troppo stretta.
- Si dovrebbero **sperimentare piste monodirezionale controsenso** che favorirebbero la visibilità del ciclista.
- **I percorsi ciclabili leggeri non devono essere sostitutivi**, bisogna fare le ciclabili in sede protetta negli itinerari più battuti.
- **La preferenziazione necessita di larghezza e sottofondo adatto**.
- **A Bologna c'è uno scarso controllo della viabilità che si ripercuote sulla percezione della pista ciclabile**. Ci sono auto in sosta sulle piste ciclabili, e fanno fare incidenti.

Osservazioni e proposte per favorire l'utilizzo delle biciclette

- **Mobike e bikesharing** sono utili e vanno potenziati.
- Una criticità legata a **mobike** è il **non rispetto delle regole della strada** da parte degli utilizzatori (vanno sul marciapiede, sul portico).
- **Lavorare sull'educazione ma anche sull'informazione** in particolare rispetto alla coesistenza di biciclette, auto e taxi.
- **Il ciclista di Bologna è maleducato e le biciclette spesso non sono sicure** (mancanza fanali, freni non funzionanti, mancanza campanello, ecc.).
- **Sarebbe utile diffondere una sorta di manuale d'uso per la mobilità ciclabile**. Spesso diamo per scontato che la gente sappia usare la bici mentre c'è poca conoscenza sul buon utilizzo della bici.
- **Bisognerebbe creare un database del Comune** in cui si controllano le bici proprio come mezzi di locomozione, con tutta la sua regolamentazione e manutenzione.

- **Migliorare la segnaletica per invogliare ad usare le ciclabili.**
- **A Bologna c'è un tasso altissimo di furti che va combattuto.** È paradossale che sia stato un privato a dover creare il sito Bike watch.

CONVIVENZA E SPAZI PER LA MOBILITÀ: REGOLE E ABITUDINI

Da una lettura complessiva dei risultati emerge un tema generale sul piano della **vivibilità e qualità urbana, che riguarda la convivenza tra auto, ciclisti e pedoni, e la necessità di non generare delle conflittualità**, piuttosto pensare a delle regole per gestire tale convivenza, per migliorare la sicurezza stradale, ma anche per ridurre l'inquinamento acustico e dell'aria. A tal proposito si fa osservare come l'eccessivo flusso di motocicli nella zona Malpighi-Marconi sia un fattore che contribuisce ad incrementare queste due forme di inquinamento strettamente interrelate.

Un tema critico emerso con forza negli incontri è quello della **congestione e del traffico** elevato a cui si collega il tema particolarmente sentito dell'**inquinamento atmosferico e acustico** per alcune significative **arterie centrali** come San felice, ma anche per la presenza in quartiere di significative **radiali di accesso al centro**, come Sabotino, Saffi, Zanardi. È stato rilevato anche un **eccessivo flusso di motocicli** nella zona Malpighi-Marconi.

In generale c'è un tema di Infrastrutture per la mobilità più adeguate, con la **definizione più adeguata degli spazi**, siano essi per il trasporto pubblico, per i pedoni o i ciclisti, che possano portare a una **migliore convivenza e qualità del vivere**.

Le problematiche relative alla sosta e parcheggi sembrano essere in modo particolare legate alla presenza nel quartiere di polarità legate ad eventi sportivi (palazzetto dello sport PalaDozza). In particolare in occasione delle **partite** si riscontrano problemi infatti sia di parcheggio in doppia fila o mancanza di parcheggi.

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 e la creazione di sistemi integrati di mobilità** (es.parcheggi scambiatori). Inoltre, sul tema specifico degli **accessi e della estensione o meno della ZTL**, emergono principalmente le seguenti **posizioni**: da un lato viene vista come necessaria una **diversa regolamentazione relativa alla logistica e alla consegna delle merci** da parte di corrieri e operatori commerciali e artigiani che affollano il centro a volte per consegnare minime quantità di materiali. In particolare devono essere **regolamentati in maniera precisa gli orari di carico e scarico merci**. Dall'altro viene evidenziato che la **regolamentazione non dovrebbe penalizzare i commercianti e artigiani locali** che devono

poter accedere anche alle aree in ZTL. L'estensione per scarico/carico merci diventa altrimenti un **rischio per le attività commerciali**, ma anche più in generale per l'utenza debole. Viene inoltre vista da alcuni come **necessaria l'estensione delle ZTL**, rendendo le **regole di accesso più omogenee** in città, andando però a **condividere con i residenti le nuove regole**. Si riportano sotto i diversi elementi raccolti.

Osservazioni e proposte per favorire un minore uso delle automobili

- Utile **regolamentare in maniera precisa gli orari di carico e scarico e merci**.
- Piazza San Francesco ha già una stringente regolamentazione degli orari di carico/scarico, con solo un'ora e mezza di tempo e con alcune **attività commerciali che rimangono senza forniture**. Un residente/operatore commerciale in una ZTL come Piazza San Francesco ha bisogno di materiali che entrino ed escano. Questo avviene attraverso l'uso dei corrieri ma anche tramite mezzi privati.
- **Il Centro storico non va pensato solo come area per lo shopping pedonale o per il turismo culturale. Le scelte di mobilità non devono alterare il tessuto sociale di questa città**, trasformando il tessuto attuale di commercianti e artigiani esclusivamente in locali di ristorazione.
- La chiusura del traffico merci agli euro 4 vuol dire che non ci sarà più il trasporto merci, perché **non esistono mezzi elettrici dedicati al trasporto merci**.
- **I limiti di accessibilità al centro storico e della mancanza di parcheggi** ricade sui soggetti fragili come le persone anziane. Nel quotidiano ci sono artigiani che si rifiutano di fare preventivi o di dare assistenza a chi vive all'interno della ZTL perché non possono entrare e parcheggiare, e spesso i costi aumentano.
- C'è anche la necessità di **regolamentare le consegne e-commerce**, che hanno modificato il tessuto del centro storico di Bologna.
- **Limitare accessi a mezzi trasporto merci inquinanti** soprattutto nelle aree a più elevata concentrazione di esercizi, come la zona di via Belvedere è piena di smog a tutte le ore, anche al sabato e alla domenica e incentivare la distribuzione delle merci con mezzi elettrici o bicicletta.
- **Necessità di omogeneizzare le regole in diverse aree e potenziare i controlli**. Per chi abita in zona San Francesco/Via Frassinago le regole non sono omogenee (possono entrare le persone dell'agenzia delle entrate o i carabinieri, gli altri no), mancano le informazioni giuste e mancano i controlli sul rispetto regole.
- **La ZTL andrebbe estesa** per migliorare la qualità dell'aria. Per contro **prima di essere introdotte nuove ZTL devono essere coinvolti i residenti**, e devono essere create le infrastrutture per soddisfare i loro bisogni di accessibilità e mobilità.
- **Dovrebbe essere creato un sistema concentrico** che man mano che ci si avvicina al centro vengono progressivamente bloccati i mezzi (auto e motorini) più inquinanti, mentre all'interno delle mura dovrebbero essere possibili solo modalità di spostamento sostenibili (piedi, bici, mezzi pubblici).
- **Per introdurre nuove ZTL devono essere previsti parcheggi riservati per residenti**, che in quanto tali devono avere dei privilegi rispetto agli altri utenti.
- **Nelle zone adiacenti alla ZTL, come in via Lame, c'è un'eccessiva presenza di auto**, anche a causa del **mancato uso del parcheggio coperto**, preferendo il parcheggio su strada.
- **Vanno creati disincentivi al parcheggio su strada a favore dei parcheggi coperti. Il parcheggio Riva Reno non è conosciuto** e andrebbe reso più visibile con un cartello, più economico, più sicuro.
- **Il car sharing sarebbe una soluzione** da potenziare e diffondere per ridurre il numero di auto private circolanti.
- **E' necessario un potenziamento collegamenti centro/parcheggi scambiatori** che funzionano e sono un'ottima soluzione soprattutto per chi viene da fuori, ma non per chi dal centro va fuori. Prima di cambiare la mobilità di una zona attraverso la pedonalizzazione bisogna creare delle **infrastrutture** adatte, come dei parcheggi scambiatori per i residenti.
- **Andrebbe introdotto un sistema capillare di navette elettriche** in sostituzione degli autobus troppo grandi per il centro; bisognerebbe far attraversare il centro solo da navette piccole e la zona 30 dovrebbe essere rispettata anche dai mezzi pubblici.

- Bisogna **incentivare il mezzo pubblico**, rendendolo **più economico, veloce e funzionale**; mezzo pubblico da implementare anche nei festivi, non solo in orario serale.
- **Disincentivare la seconda auto**, per diminuire le emissioni.

Allegato 1. La mobilità nel Quartiere Porto-Saragozza: 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 Porto-Saragozza sono stati analizzati e sintetizzati nella infografica riportata di seguito:

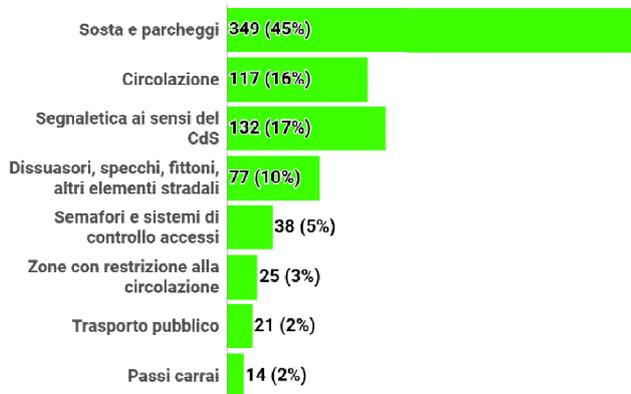
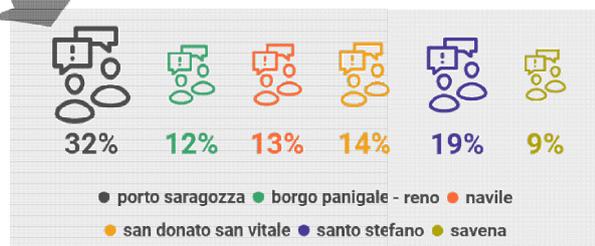
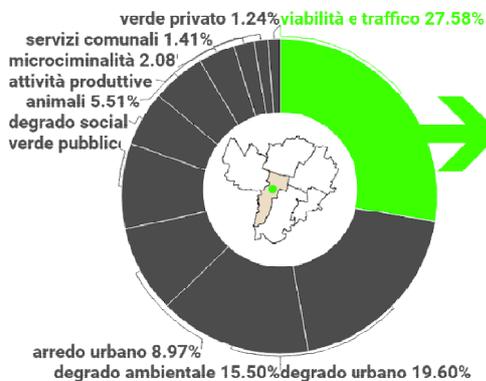
CZRM QUARTIERE

PORTO - SARAGOZZA

totale segnalazioni al quartiere
nel 2017 **2.832**

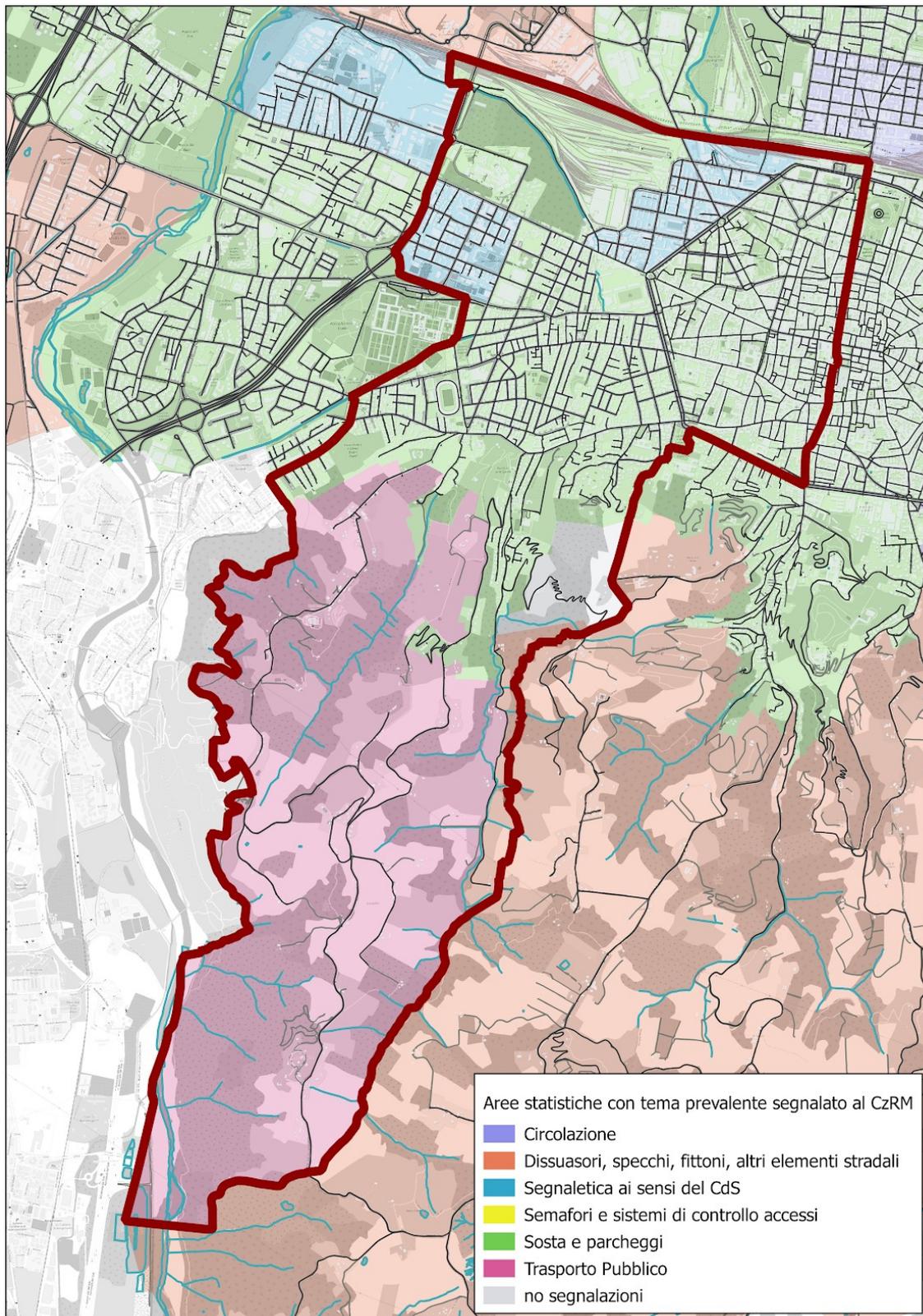
categoria
viabilità e traffico **781**

27% del totale segnalazioni



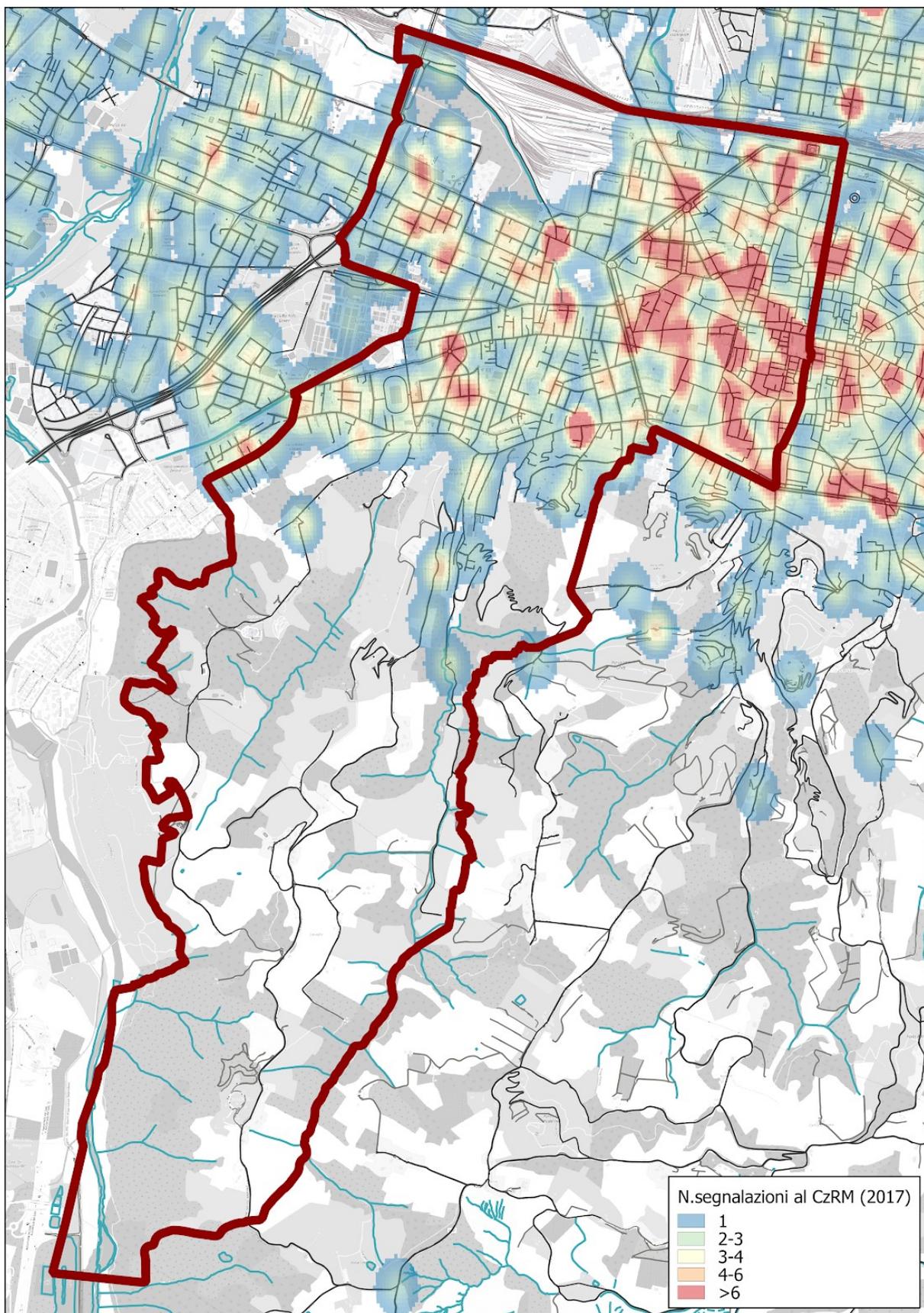
Da questa si evince, in primis, che più di un quarto delle segnalazioni totali al CzRM riguardano la viabilità e traffico. Inoltre il tema segnalato prevalentemente a scala di quartiere, all'interno del suddetto ambito "viabilità e traffico", è quello della "sosta e parcheggi", mentre di minore rilievo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

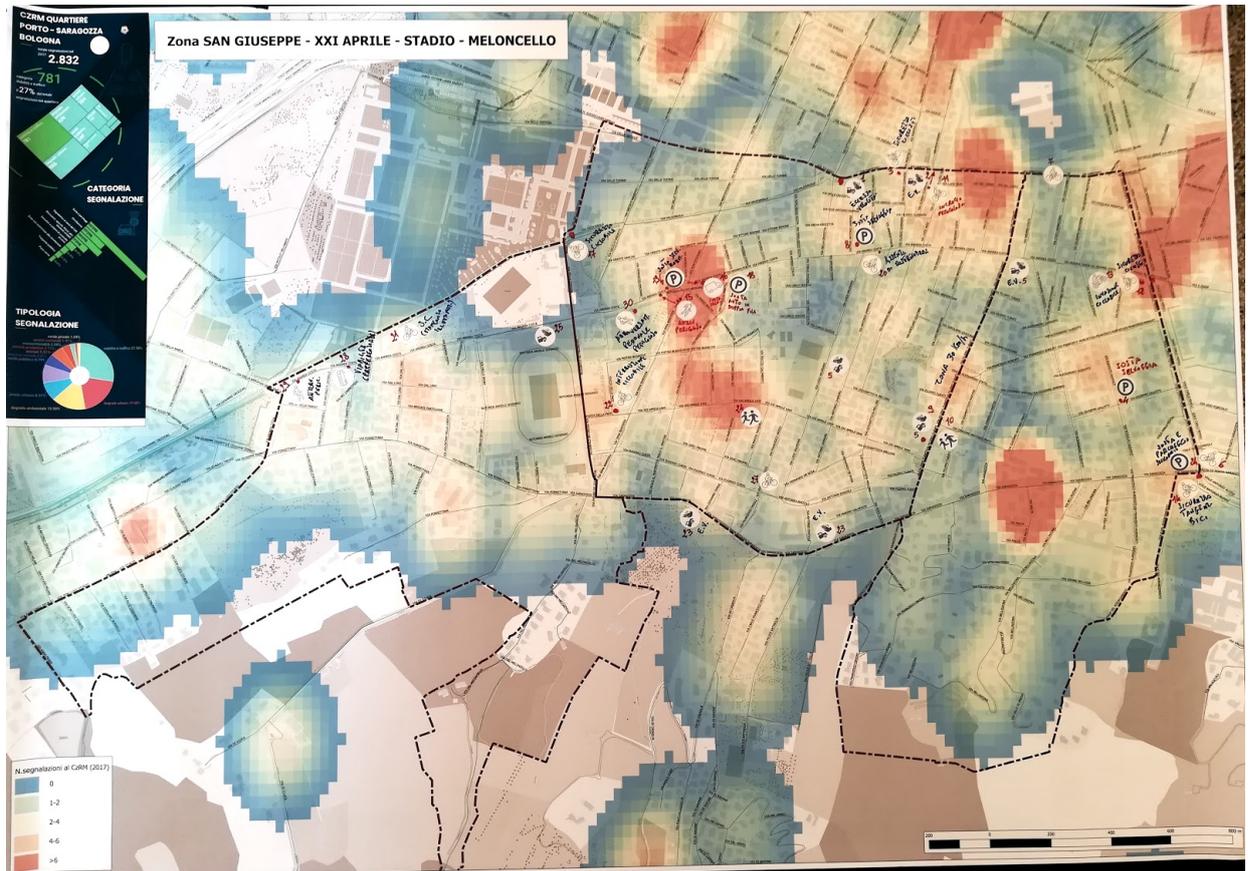
Di seguito viene riportata una mappa delle aree statistiche del quartiere Porto-Saragozza tematizzate in base alla questione prevalente relativa alla mobilità segnalata mediante il CzRM:



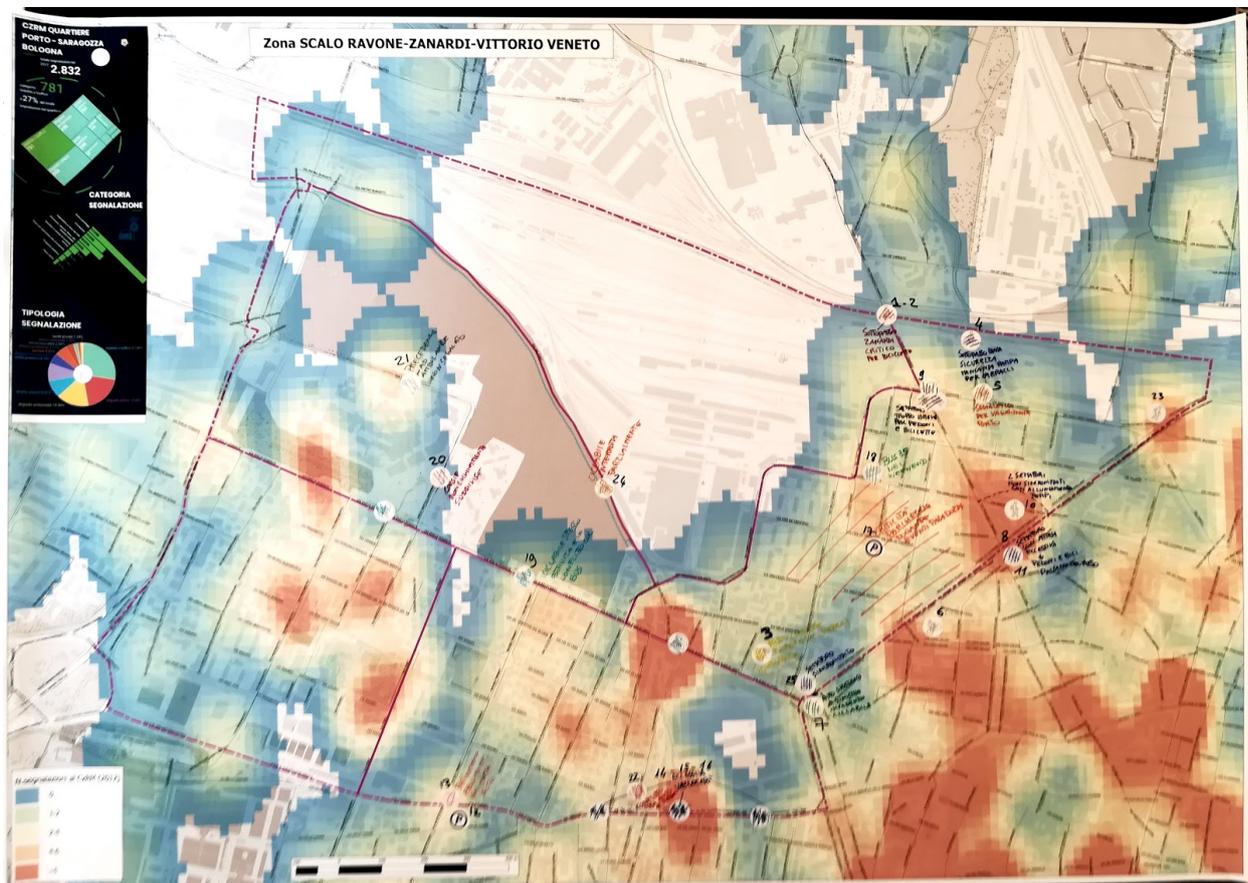
Da questa mappa ciò che emerge è la netta prevalenza in tutto il quartiere del tema della sosta e parcheggio, in particolar modo nel centro storico e negli agglomerati urbani immediatamente a ridosso di questo andando verso ovest e sud-ovest.

La mappa della densità di segnalazioni al CzRM inerenti la viabilità e traffico, evidenzia con nettezza la concentrazione nel settore ovest del centro storico, nelle zone Malpighi e Marconi, di rilievi da parte dei cittadini. L'incrocio tra le due mappe enfatizza ulteriormente la questione della sosta e del parcheggio all'interno del perimetro del centro storico.





Tavolo 3 - Zona San Giuseppe-XXI Aprile-Stadio-Meloncello



Tavolo 4 - Zona Scalo Ravone-Zanardi-Vittorio Veneto

Allegato 3. Alcuni interventi previsti/in corso nel Quartiere

PUMS _ Piano Urbano della Mobilità Sostenibile _ GLI INTERVENTI



QUARTIERE PORTO - SARAGOZZA /1

Viale Silvani	riqualificazione stradale	  
Via di Ravone	moderazione velocità	  
Via Saragozza Via Casagli Via dello Sport Via Brizio Via Baracca Via San Rocco	rifacimento maciapedi	  
Via Nosadella	attraversamenti e percorsi pedonali	  
Via Vittorio Veneto	riqualificazione stradale area mercato rionale	  

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

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

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

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

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

Elisabetta Caruso (Membro dello staff della Fondazione per l'Innovazione Urbana)

Con il supporto di:

Giuseppe Seminario

Roberta Carlucci

Federico Salvarani

Viola Fini

Emanuela Corlianò

**fondazione
innovazione urbana**

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