



PUMS

BOLOGNA
METROPOLITANA

LA PARTECIPAZIONE PER IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

*SCHEMA DI DISCUSSIONE PER I GRUPPI DI LAVORO
LO SPAZIO CONDIVISO*

Premessa

La transizione da il concetto di strada come spazio conteso a quella di spazio condiviso viene posta al centro della Vision generale del PUMS con la finalità principale di favorire un miglioramento percettivo delle condizioni di sicurezza e fruibilità degli spazi, in particolare per pedoni e ciclisti, oltre a migliorare la qualità e la vivibilità dell'ambiente urbano.

Ripartendo dal lavoro condiviso per la definizione dei 21 obiettivi specifici del PUMS, quelli incentrati sulla **mobilità attiva** risultano essere in particolare: l'aumento dello spazio pubblico per la circolazione a piedi e in bicicletta, la tutela degli utenti a ridotta mobilità, la riduzione dell'incidentalità ed il miglioramento della qualità dello spazio stradale; posizionati tra i primi posti nella classifica definita degli stakeholder e dai cittadini, a testimonianza dell'importanza che questi temi rivestono per l'intera Città metropolitana di Bologna.

Pertanto le Amministrazioni interessate (Città metropolitana e Comune di Bologna) hanno deciso di portare alla discussione pubblica il tema dello **Spazio Condiviso** come argomento principe del PUMS, in cui si inseriscono in maniera complementare le azioni e le strategie proposte nel piano per la mobilità pedonale, la mobilità ciclistica, la regolazione dello spazio stradale e la riqualificazione dello spazio pubblico

Sintesi dei principali obiettivi specifici per il PUMS

Classifica Totale	Obiettivo specifico	Stakeholder	Cittadini
1	Miglioramento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)	1	1
2	<i>Aumento dello spazio pubblico per la circolazione a piedi e in bicicletta</i>	6	5
3	Potenziamento delle reti dedicate e del materiale rotabile per il Trasporto Pubblico Locale	3	9
4	<i>Miglioramento della inclusione sociale e delle condizioni di spostamento per gli utenti a ridotta mobilità</i>	7	6
5	<i>Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)</i>	10	3
6	<i>Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti e dei relativi costi sociali</i>	9	7
7	<i>Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano e delle condizioni generali di sicurezza degli spostamenti</i>	8	10

Strategie e azioni per la costruzione dello Spazio Condiviso

Il PUMS affronta e promuove il tema dello spazio condiviso secondo i seguenti assi principali:

- **organizzazione dello spazio pubblico** secondo modelli anche di regolazione che favoriscano in maniera diffusa la sicurezza e tutelino pedoni e ciclisti, in particolare nei centri abitati, senza dimenticare la rete extraurbana provinciale per favorendone la percorribilità e l'attraversamento.
- **promozione e diffusione della mobilità pedonale** allo scopo di incrementare gli spostamenti a piedi e mantenere almeno l'attuale quota modale pedonale in ambito metropolitano ed azzeramento del numero di morti tra i pedoni entro il 2030;
- **sviluppo della mobilità ciclistica** attraverso la definizione di una rete ciclabile metropolitana integrata classificata dalla proposta di Biciplan metropolitano, in rete per la mobilità quotidiana strategica e integrativa e rete cicloturistica; con l'obiettivo di incrementare di circa 240.000 gli spostamenti giornalieri in bici in ambito metropolitano passando da una quota modale attuale pari al 5% ad una percentuale quasi triplicata pari al 14%.

Nel PUMS la costruzione dello spazio condiviso passa in particolare attraverso la promozione dell'accessibilità universale, per lo sviluppo di un ambiente urbano sicuro e senza barriere, la creazione di aree e percorsi dedicati alla mobilità attiva, nonché attraverso la promozione di iniziative di comunicazione, educazione e sensibilizzazione.

Il tema dell'**accessibilità universale** si rivolge con particolare cura a specifiche categorie di utenti, quali i disabili motori, sia permanenti che temporanei, ai disabili sensoriali, sia con deficit visivi che uditivi, nonché ai normodotati over 65 anni, e si sostanziano nella pianificazione di centri urbani senza barriere mediante la definizione di reti e sottoreti di itinerari universalmente accessibili (eliminazione di gradini agli attraversamenti di tutti i tipi, dotazione di cicalini per non vedenti agli incroci regolati da semafori, dotazione di segnaletica tattile-plantare di indirizzamento e di segnalazione delle situazioni di pericolo, ...) e nella progettazione di un sistema di orientamento per i disabili (sviluppo Piani Eliminazione Barriere Architettoniche PEBA, attrezzaggio dei percorsi/attraversamenti pedonali anche per i disabili sensoriali, , ecc.).

La **promozione della sicurezza e della continuità dei percorsi pedonali e ciclabili** in ambito metropolitano e urbano, viene proposta nel PUMS mediante l'individuazione di più linee d'azione: prima tra tutte l'istituzione di ZTL, Zone 30, Zone 10 e Aree Pedonali (in particolare in aree ad alta intensità di spostamenti di anziani e bambini, nel raggio di 300 metri dai poli scolastici per la creazione di isole scolastiche temporane,...), oltre a prevedere il posizionamento dei percorsi pedonali nelle fasce più esterne della sede stradale, l'aumento della visibilità e quindi della sicurezza degli attraversamenti e dei percorsi pedonali, partendo da quelli più frequentati, l'implementazione di azioni di "orientamento spaziale" (**wayfinding**) oltre a sostenere il completamento e la manutenzione dei marciapiedi. La volontà è quindi quella di creare itinerari e percorsi pedonali protetti da quelli veicolari in campo urbano, oltre a migliorarne l'accessibilità mediante l'incremento della dotazione di TPL multimodale e l'offerta di servizi di Sharing Mobility In tal senso particolare rilevanza assume l'**accessibilità a stazioni e fermate del sistema del Trasporto Pubblico Metropolitano** e soprattutto ai Centri di Mobilità,

In particolare per quanto concerne la promozione della **mobilità scolastica sostenibile** il PUMS propone la creazione di un'unità operativa attiva su scala metropolitana che possa fornire supporto tecnico e coordinamento per la redazione dei Piani di Mobilità Scolastica (PMS) per le scuole primarie del territorio.

Circa le ZTL si prevede di introdurle nei Centri Storici dei Comuni metropolitani con le seguenti modalità (che interesseranno anche la riconfermata ZTL Centro Storico del Comune di Bologna): (1) progressiva inibizione a tutti i veicoli non rispondenti alle norme PAIR, negando il rilascio del contrassegno ai veicoli non ambientalmente sostenibili; (2) introduzione di fasce orarie specifiche per la consegna delle merci; (3) estensione della differenziazione ecologica anche per i veicoli motorizzati a due ruote; (4) fascia oraria di vigenza non inferiore all'intervallo 7-20, con possibile estensione progressiva.

Al fine di sviluppare in maniera integrata la mobilità attiva, il PUMS inoltre propone il **superamento del concetto di Zona 30 con conseguente evoluzione dello stesso in Città 30**, (da applicare in via prioritaria ai Comuni PAIR), per estendere all'intera rete urbana i benefici (in termini di sicurezza e uso condiviso dello spazio stradale) delle "classiche" Zone 30, che ad oggi sono sostanzialmente limitate al centro storico o a singoli quartieri e comparti urbani. In particolare, si propone l'adozione diffusa del limite massimo di velocità a 30 km/h sulla rete stradale urbana, in luogo dei 50 km/h che saranno consentiti solo sulla rete stradale primaria. Tale misura dovrà essere accompagnata da interventi diffusi

di moderazione del traffico e riidiseño infrastrutturale a beneficio della condivisione dello spazio stradale.

Il PUMS prevede inoltre di inserire tra le diverse azioni a favore della protezione degli ambiti locali dal traffico, provvedimenti di Zone a Traffico Pedonale Privilegiato che costituiscono, rispetto alle Zone 30, un rafforzamento del concetto di Isola Ambientale da attuare in quegli ambiti e centralità in cui si intenda attribuire prevalenza generalizzata alla mobilità pedonale rispetto a quella veicolare (aree di elevato interesse culturale, poli scolastici rilevanti, poli ospedalieri, piazze principali, chiese, strade commerciali ecc.).

In sintesi, le **strategie proposte** dal PUMS per la regolazione dello spazio condiviso sono le seguenti: (1) Creare **nuove aree pedonali** nei centri urbani selezionate in base alla fruizione pedonale per collocazione, pregio architettonico, attrattività, accessibilità; (2) Coniugare la fruibilità delle nuove aree pedonali con lo **svolgimento delle funzioni e dei servizi** presenti all'interno delle medesime, anche dando risposte certe agli operatori commerciali al fine di consentire il prosieguo ed il mantenimento in loco di attività commerciali; (3) Introdurre **regole più stringenti in termini ambientali** che differenzino le possibilità di accesso dei veicoli in relazione al grado ecologico partendo da subito con l'allineamento delle regole di accesso con quelle del PAIR (Piano Aria Integrato Regionale); (4) Introdurre **ZTL con regole omogenee** nei centri urbani dell'area metropolitana con un costante confronto e coordinamento con altre realtà metropolitane dell'area padana; (5) Introdurre sistemi che consentano **l'estensione della regolamentazione degli accessi** non solo all'interno della ZTL come oggi, ma anche al resto del territorio comunale e dell'area metropolitana; (6) Introdurre **meccanismi di regolamentazione** e controllo basati anche su sistemi premianti e selettivi, in base alla classe ecologica dei veicoli, che favoriscano l'uso di mezzi più ecologici e il ricambio dei veicoli in linea con quanto prescritto dal PAIR.

Infine, per ciò che riguarda la **gestione della sosta** veicolare, le strategie del PUMS sono molteplici: (1) Riorganizzazione del sistema della sosta e della tariffazione, anche attraverso la **rimodulazione delle aree lungo le strade** per favorire politiche di mobilità sostenibile; (2) Individuazione e realizzazione delle nuove aree di sosta valutata **alla luce delle reali esigenze di mobilità e pensata in maniera flessibile e adattabile nel tempo**; (3) Previsione di forme di tariffazione e regolazione della sosta che incentivino un uso più efficiente dello spazio nelle aree urbane centrali di maggiore qualità e a maggiore domanda; (4) Riduzione della dotazione di parcheggi pertinenziali per le nuove trasformazioni urbane, laddove è presente una buona accessibilità pubblica, orientando le monetizzazioni a favore della mobilità attiva o collettiva; (5) Possibilità di prevedere l'introduzione di misure per favorire la rotazione della sosta attraverso una maggiore differenziazione delle tariffe minima e massima; (6) Possibilità di revisionare/introdurre tariffe su strada a favore di un uso più efficiente dello spazio pubblico; (7) Possibilità di prevedere l'introduzione di incentivi in funzione della scelta di rottamare l'auto e/o rinunciare al posto auto; (8) Introduzione della sosta veicolare notturna e/o della destinazione degli stalli ai soli residenti (strisce bianche), per quanto possibile, nelle aree di pregio a forte prevalenza pedonale (9) Previsione di politiche di tariffazione agevolata per l'utilizzo dei parcheggi di interscambio con il Tram e il Trasporto Pubblico.

Il Biciplan metropolitano

Il PUMS punta alla definizione di una rete ciclabile di progetto integrata ed estesa a tutto il territorio metropolitano, distinguendo la **rete per la mobilità quotidiana in strategica e integrativa**, e sviluppando la **rete cicloturistica**. Per quanto riguarda la città di Bologna prende a riferimento il Biciplan di Bologna, sia come schema per la rete dell'ambito comunale, sia per la pianificazione delle connessioni ciclistiche tra ambito urbano del capoluogo ed i comuni di prima cintura.

La **rete strategica** è composta da direttrici radiali e trasversali che connettono i principali centri urbani della città metropolitana tra di loro e con Bologna, interconnettendosi con la rete portante del TPM e servendo alcune importanti zone industriali. Nella rete strategica metropolitana sono funzionalmente integrate le reti strategiche del Comune di Bologna e di Imola.

La **rete integrativa** completa la maglia definita dalla rete strategica connettendo anche le località minori, le aree industriali non intercettate dalla rete strategica e aumentando la permeabilità e l'accessibilità del territorio. La rete integrativa che sviluppa attualmente 78 km nello Scenario PUMS (2030) raggiungerà l'estensione di 372 km, prevedendo la realizzazione di 294 km di nuovi percorsi. Questa dovrà essere completata da tutti i collegamenti di carattere locale ed urbano, che i Comuni metropolitani sono tenuti a realizzare nell'ottica del conseguimento degli obiettivi del Piano (che ad oggi ammontano a 688 km esistenti). Il Biciplan illustra anche i principali percorsi extra provinciali.

La **rete per la mobilità quotidiana** mira a coprire gli assi principali dei comuni maggiori e le principali direttrici di collegamento intercomunale, in continuità rispetto al Piano della Mobilità Ciclistica - PMC. A differenza di questo, tuttavia, non limita il raggio di azione delle due ruote a 4-5 Km, misura che aveva come effetto la creazione di molti percorsi radiali rispetto ai centri abitati, che non sempre risultavano tra loro connessi. La rete per la mobilità quotidiana del PUMS supera questo limite - anche facendo leva sullo sviluppo dell'e-bike mezzo che "allunga" le distanze potenziali e favorisce l'uso da parte dei ciclisti meno esperti o anziani - e mira a costruire una vera e propria rete ciclabile sulle principali direttrici di collegamento intercomunali.

Lo sviluppo della rete ciclabile per la mobilità quotidiana previsto dal PUMS si fonda sulle seguenti linee di intervento:

- **interventi infrastrutturali**, più consistenti e articolati da realizzare, solo se strettamente necessari, là dove sia opportuno diminuire il rischio percepito dal ciclista o si debbano collegare tratti esistenti;
- **ridisegno dello spazio della strada lungo i principali assi dei centri abitati**, creando corridoi ciclistici e attrezzandoli prevalentemente con la segnaletica e ogni strumento necessario a migliorare le indicazioni per percorrerli in sicurezza;
- **azioni per la promozione della ciclabilità diffusa** per la convivenza tra ciclisti ed autovetture (zone 30, ZTL, AP, moderazione della velocità, etc.). Il modello di riferimento è costituito dalla **preferenziazione dei percorsi e degli spazi ciclabili** che si contrappone a quello della separazione.

Per quanto riguarda ciò che riguarda la **rete cicloturistica**, riprendendo le previsioni del PMC, opportunamente aggiornate, il PUMS individua **5 categorie di itinerari**: a scala internazionale e nazionale, a scala regionale, a scala metropolitana, escursionistici e Ciclovie dei Parchi. Il PUMS tratta, in maniera integrata alla rete cicloturistica, anche i principali percorsi escursionistici a piedi.

Rete strategica

- 1 Emilia
- 2 Porrettana - Eurovelo 7 (Bologna - Altoreno)
- 3 Bazzanese (Bologna - Vignola)
- 4 Bologna - Parco Città Campagna
- 5 Bologna - Trebbio di Reno
- 6 Galliera (Bologna - Galliera)
- 7 Bologna - Cadriano
- 8 San Donato (Bologna - Baricella)
- 9 San Vitale - Zenzalino (Bologna - Molinella)
- 10 Savena (Bologna - Pianoro)
- 11 Persicetana - Eurovelo 7 (Bologna - Verona)
- 12 Santerno (Castel del Rio - Mordano)
- 13 trasversale Calderara di Reno - Castenaso
- 14 trasversale Castel Maggiore - Medicina
- 15 Trasversale San Carlo (Medicina-Castel San Pietro)
- 16 Trasversale Nonantola - Sala Bolognese
- 17 Trasversale Pieve di Cento - Minerbio
- 18 Trasversale Crevalcore - Baricella
- 19 Biciplan Bologna
- 20 PGTU Imola

Rete integrativa



18 grandi ciclabili per la mobilità pendolare e giornaliera

Possibilità di scambio con la rete portante del Trasporto Pubblico Metropolitan (SFM, Metrobus e Tram)

Collegamento delle principali direttrici intercomunali

Valorizzazione degli assi portanti dei comuni maggiori

Itinerari cicloturistici internazionali e nazionali

- 1 Eurovelo 7 - Ciclovía del Sole
- 2 Ciclovía Emilia
- 3 Ciclovía Bologna - Ferrara (Navile)
- 4 Ciclovía Bologna - Prato (Via della Lana)

Itinerari cicloturistici regionali

- 5 Ciclovía Pedemontana
- 6 Ciclovía del Reno
- 7 Ciclovía di Mezzo
- 8 Ciclovía dal Po al Santerno
- 9 Ciclovía Emilia - Direzione Stradelli Guelfi
- 10 Ciclovía della Val di Zena

Itinerari cicloturistici metropolitani

- 11 Ciclovía della Seta
- 12 Ciclovía Savena - Idice
- 13 Ciclovía Antiche Paludi Bolognesi
- 14 Ciclovía Samoggia

Itinerari escursionistici

- 15 Flaminia Minor
- 16 La Via degli Dei
- 17 Il Sentiero della Linea Gotica
- 18 L'Alta Via dei Parchi
- 19 Appennino Bike Tour
- 20 La Piccola Cassia
- 21 Via della Lana e della Seta

Ciclovie dei Parchi

- 22 Ciclovía dei Gessi
- 23 Ciclovía della Memoria
- 24 Ciclovía di Monteveglio



Itinerari di livello comunitario, nazionale, regionale e metropolitano

Finalizzata a garantire continuità e connessioni lunghe per il tempo libero e il turismo in bicicletta

Il PUMS prevede l'istituzione di un **nuovo Ufficio Unico Metropolitan Bici**, finalizzato a sostenere, coordinare e sollecitare la realizzazione di servizi ed interventi infrastrutturali secondo criteri omogenei, diffondere l'informazione all'utenza sulla rete e sui servizi alla ciclabilità, implementare segnaletica e cartografia, raccogliere e valorizzare le segnalazioni provenienti da utenti, enti, associazioni, mobility manager, aziende, etc, promuovere iniziative di comunicazione ed educazione alla mobilità ciclistica. Un'attenzione specifica sarà dedicata allo **sviluppo del servizio di bike sharing** come importante sostegno alla mobilità sostenibile in alternativa al mezzo privato. Il PUMS individua gli **interventi prioritari** per migliorare ed estendere infrastrutture e servizi per la mobilità ciclistica, realizzando efficienti opportunità di integrazione con le altre modalità di trasporto, aumentando l'offerta di parcheggi bici in prossimità delle stazioni e fermate dei mezzi di trasporto collettivi (ferrovia e futuro Tram). Si propongono inoltre **criteri uniformi di pianificazione a livello metropolitano**, supportati da un sistema di valutazione per l'individuazione delle priorità realizzative e lo sviluppo organico e distribuito della rete nei diversi ambiti del territorio metropolitano, massimizzandone l'uso. A favore della sicurezza dei ciclisti il PUMS promuove una **“revisione” dei percorsi esistenti**, evidenziando le situazioni critiche poiché basate su criteri progettuati “superati” che ne scoraggiano, nei fatti, l'utilizzo.

Altra importante componente strategica del Piano per la mobilità ciclistica è rappresentata dai **servizi a supporto della rete**, in particolare le **Velostazioni presidiate**, presso le quali ci sia la possibilità di trovare, oltre che un parcheggio sicuro per la propria bicicletta, anche servizi di supporto (ciclofficina, infopoint, noleggio biciclette, etc.). Risultano fondamentali per garantire l'intermodalità TPL-Bici e sono previste nei principali Centri di Mobilità e nodi di interscambio, (parcheggi scambiatori, capolinea Tram, nelle stazioni lungo i percorsi cicloturistici di rango superiore, etc). Laddove non vi siano flussi passeggeri sufficienti o in attesa di realizzare una velostazione presidiata, è prevista la realizzazione di **Velopark (o ciclo parcheggi) non presidiati** nei centri abitati serviti da SFM e rete TPM di I livello e in ogni centro abitato superiore a 5.000 abitanti. Tale soluzione potrà estendersi anche ai parcheggi di interscambio e ai principali attrattori urbani (ad es. stadio, palasport, università, etc.). Infine, per agevolare la mobilità quotidiana, la **diffusione di rastrelliere** dovrà aumentare progressivamente (fino ad arrivare ad un posto ogni 20 abitanti), soprattutto presso le fermate del TPL (bus e Tram), gli attrattori urbani (scuole, uffici, aree ad elevata intensità di posti di lavoro) e nelle aree residenziali dense e caratterizzate da tipologie edilizie che non presentano adeguati spazi privati per il ricovero, su tutto il territorio metropolitano.

Per quanto riguarda le **politiche di incentivazione all'uso della bici**, il PUMS prevede diverse azioni e forme di sostegno: la facilitazione del trasporto delle biciclette a bordo treno (attrezzaggio del materiale rotabile), l'acquisto delle bici a pedalata assistita (contributi ad es del 50% fino a un max di 300 euro), il maggior enforcement per contrastare i comportamenti scorretti da parte degli utenti motorizzati (a partire dai controlli più diffusi sui limiti di velocità) e anche dei ciclisti, il contrasto ai furti (marchiatura bici, contributi all'acquisto di lucchetti sicuri, maggiore vigilanza locale), la promozione del trasporto merci in bici (contributi all'acquisto dei cargo-bike, individuazione di specifici spazi e attrezzature/rastrelliere per il parcheggio su strada), lo sviluppo di una segnaletica e cartografia omogenee.

Infine, il PUMS promuove **azioni di comunicazione ed educazione** finalizzate a favorire la mobilità ciclistica (elaborate anche sulla scorta dei numerosi contributi ricevuti dagli stakeholder) che riguardano i seguenti temi principali: Bikenomics (orientare e coinvolgere sia i decisori pubblici che i singoli cittadini), coinvolgimento dei giovani (diffondere la cultura ciclistica nelle scuole), benefici sulla salute, comportamenti di guida e sicurezza dei ciclisti.

**Quadro sinottico del processo di attuazione delle principali strategie del PUMS
per lo sviluppo della mobilità attiva e la regolazione dello spazio condiviso**

STRATEGIA		SCENARIO IMMEDIATO (2020)	SCENARIO INTERMEDIO (2025)	SCENARIO PUMS (2030)
AREE A PREVALENZA PEDONALE E MOBILITA' PEDONALE	<i>AMBITO METROPOLITANO</i>	Avvio processo estensione aree nei Comuni metropolitani	Incremento estensione aree pedonali Evoluzione sistemi di controllo aree pedonali	Superficie complessiva aree pedonali pari al 20% dell'area del centro storico Comuni
	<i>AMBITO BOLOGNA</i>	Introduzione di regole più restrittive a favore della pedonalità Evoluzione sistemi di controllo aree pedonali Riqualficazione e continuità di percorsi e attraversamenti pedonali – Avvio ed attuazione PEBA	Incremento estensione aree pedonali Progressiva estensione	Superficie complessiva aree pedonali pari al 20% dell'area del centro storico Progressiva estensione
SICUREZZA STRADALE	<i>AMBITO METROPOLITANO</i>	Interventi su zone a massima incidentalità lungo strade provinciali Realizzazione interventi per incremento diffuso sicurezza per utenza vulnerabile Enforcing controlli per sanzionare comportamenti scorretti	Progressiva estensione	Progressiva estensione
	<i>AMBITO BOLOGNA</i>	Interventi su zone a massima incidentalità lungo strade urbane Realizzazione interventi per incremento diffuso sicurezza per utenza vulnerabile Enforcing controlli per sanzionare comportamenti scorretti	Progressiva estensione	Progressiva estensione
POLITICHE INCENTIVANTI	<i>POLITICHE DI MOBILITY MANAGEMENT</i>	Attivazione nuovi piedibus/bicibus istituti primari metropolitani Rafforzamento ed estensione politiche incentivanti aziende metropolitane (rinnovo convenzioni gestori TPL, aumento aziende/enti con accordo di MM, emanazioni bandi, etc.)	Estensione piedibus/bicibus agli istituti primari Comuni PAIR e metropolitani Attivazione isole pedonali scolastiche temporanee presso istituti primari Comuni PAIR Estensione politiche incentivanti aziende metropolitane	Estensione piedibus/bicibus agli istituti primari Comuni PAIR e comuni metropolitani Estensione politiche incentivanti aziende metropolitane
COMUNICAZIONE, SENSIBILIZZAZIONE/ DIVULGAZIONE	<i>SICUREZZA STRADALE</i>	Campagne di sensibilizzazione	Divulgazione dei risultati ottenuti, evoluzione delle campagne di sensibilizzazione	Divulgazione dei risultati ottenuti, evoluzione delle campagne di sensibilizzazione

STRATEGIA	SCENARIO IMMEDIATO (2020)	SCENARIO INTERMEDIO (2025)	SCENARIO PUMS (2030)
ZTL AMBIENTALI CENTRI STORICI (AMBITO METROPOLITANO)	Attivazione progressiva nuove ZTL nei Comuni PAIR	Controllo e accesso solo veicoli a basso impatto con regole incrementalmente più restrittive	Controllo e accesso solo veicoli a emissioni zero
ZTL AMBIENTALI CENTRI STORICI (AMBITO BOLOGNA)	Avvio progressiva riduzione permessi basata su classe ambientale	Accesso solo veicoli PAIR	Accesso solo veicoli elettrici
AREA VERDE (AMBITO BOLOGNA)	Prima attuazione sperimentale nuove regole di limitazione per le auto sull'intero centro abitato (Area Verde)	Applicazione del controllo in chiave ambientale con progressiva estensione alle aree interessate	
CITTA' '30	Avvio applicazione a Bologna eccetto viabilità urbana principale	Applicazione estensiva a Bologna e avvio nei Comuni PAIR eccetto viabilità urbana principale	Applicazione estensiva a tutti i Comuni eccetto viabilità urbana principale

STRATEGIA	SCENARIO IMMEDIATO (2020)	SCENARIO INTERMEDIO (2025)	SCENARIO PUMS (2030)
<i>BICIPLAN METROPOLITANO</i>	Sviluppo del 35% della rete strategica (120 km da realizzare) Realizzazione interventi rete integrativa	Sviluppo del 70% della rete strategica (240 km da realizzare) Progressiva implementazione rete integrativa	Completamento della rete strategica (342 km da realizzare) Completamento rete integrativa
<i>BICIPLAN BOLOGNA</i>	Sviluppo del 60% della rete strategica (37 km da realizzare) Realizzazione interventi della rete integrativa	Sviluppo di almeno il 90% della rete strategica (56 km) Prosecuzione realizzazione interventi della rete integrativa	Completamento e riqualificazione della rete strategica (62 km) Completamento rete integrativa
<i>VELOSTAZIONI</i>	Prime realizzazioni velostazioni nei Centri di Mobilità	Progressiva estensione velostazioni nei Centri di Mobilità	Completamento realizzazione velostazioni nei Centri di Mobilità
<i>BIKE SHARING</i>	A regime su Bologna e inizio estensione ai Comuni PAIR	Progressiva estensione ai Centri di Mobilità attivati e ai Comuni PAIR	Estensione a tutti i Centri di Mobilità e ai Comuni PAIR

Domande valutative e quesiti per l'approfondimento della discussione all'interno del gruppo di lavoro

Quali vi sembrano essere le strategie/azioni più efficaci per favorire la scelta di spostarsi a piedi e in bici e quali invece vi sembrano vadano rafforzate e sviluppate per risolvere le criticità oggi esistenti? Quali le vostre proposte/alternative e le modalità per portarle avanti?

La rete proposta dal Biciplan metropolitano risulta completa ed efficace nella sua struttura, organizzazione e sviluppo? In particolare nell'ottica di ottenere un significativo aumento degli spostamenti in bicicletta, anche in vista della maggior diffusione delle bici elettrica? Quali le vostre proposte/alternative e modalità per portarle avanti?

La creazione di ZTL, ZONE 30, Aree Pedonali è una occasione per diminuire la congestione, migliorare la possibilità di muoversi a piedi e in bici, riqualificare e migliorare lo spazio pubblico: quali sono le priorità e da dove partire nei centri abitati? E' possibile vedere nella Città 30 e nella creazione di Isole Ambientali anche un'occasione di collaborazione sociale per arrivare ad avere davvero strade più condivise e sicure?

In quale modo si potrebbe utilizzare e valorizzare il potenziale dei parcheggi in una visione più dinamica e multifunzionale, sempre nella direzione di ripensare le strade, la circolazione e la sosta a favore di pedoni e ciclisti?

Si possono trovare forme di collaborazione tra pubblico-privato per la riqualificazione dello spazio pubblico e il ridisegno dello spazio stradale a favore della mobilità attiva? Quali forme di finanziamento si potrebbero legittimare sia per la costruzione e regolazione della spazio condiviso che per le altre azioni che il PUMS mette al centro della sua pianificazione (TPM)?

PRIME CONSIDERAZIONI/RISPOSTE ALLA QUESTIONI POSTE