



PUMS

BOLOGNA
METROPOLITANA

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

REPORT DI PARTECIPAZIONE SU "SPAZIO CONDIVISO"

Indice

1. Premessa	3
2. Strategie e azioni per la costruzione dello Spazio Condiviso	5
3. Il Biciplan metropolitano	8
4. Quadro sinottico del processo di attuazione delle principali strategie del PUMS per lo sviluppo della mobilità attiva e la regolazione dello spazio condiviso	12
5. Domande valutative e principali punti emersi dalla discussione	14
<i>Gli stakeholder che hanno partecipato agli incontri su “Spazio condiviso”</i>	21

1 Premessa

Con l'adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, avvenuta il 27 Novembre 2018, si è riaperta la fase di partecipazione sulle scelte, in concomitanza dell'esposizione al pubblico dei documenti di Piano e quindi dell'avvio della più ampia fase di presentazione delle osservazioni così come disciplinata dalla Linee guida del MIT sui PUMS, con la volontà precisa di cogliere tale occasione come nuova opportunità per rimettere in gioco le strategie proposte.

Le Amministrazioni interessate (Città metropolitana e Comune di Bologna) hanno quindi scelto di portare alla discussione con i vari portatori di interessi il tema dello **Spazio Condiviso** quale 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.

Non a caso la **transizione dal 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.

Sintesi dei principali obiettivi specifici per il PUMS

Classifica generale	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

I gruppi di lavoro, le cui sessioni sono state anticipate da un incontro del Forum per la mobilità sostenibile realizzato il 15 gennaio 2019, dedicato alla presentazione delle strategie del Piano adottato, intitolato “Il ruolo degli stakeholder verso l’approvazione del PUMS” e che ha visto la partecipazione di circa 70 stakeholder, sono stati strutturati su due incontri che hanno coinvolto quasi 30 stakeholder in rappresentanza di altrettanti Enti/Associazioni/Aziende, secondo il seguente calendario:

- A. 06/02/2019 ore 9.30 – Mobility Manager, Gestori reti e servizio di trasporto, Società partecipate, Associazioni di categoria, Sindacati, Associazioni pendolari;
- B. 06/02/2019 ore 15.30 – Onlus mobilità e disabili, Enti Istituzionali, Associazioni ambientali Ricerca/Scuola, AUSL/Istituti di Ricerca/Salute.

Rispetto al tema del Trasporto Pubblico Metropolitan trattato per singoli ambiti, nel caso dello Spazio Condiviso si è deciso di procedere ad una discussione d’insieme, in linea con il concetto stesso di “condivisione” e in relazione alla necessità di approfondire il tema nelle sue più ampie interazioni. Inoltre, poiché i gruppi di lavoro sono stati organizzati a valle dell’adozione del PUMS da parte della Giunta della Città metropolitana (in data 27 novembre 2018), l’occasione del confronto con gli stakeholder è stata utile anche per raccogliere osservazioni più generali sul documento adottato.

Un momento dell’incontro del Forum per la mobilità sostenibile dedicato alla presentazione delle strategie del PUMS “Il ruolo degli stakeholder verso l’approvazione del PUMS”



2. 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 temporanee,...), 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 ridisegno 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 Zona 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.

3. 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.

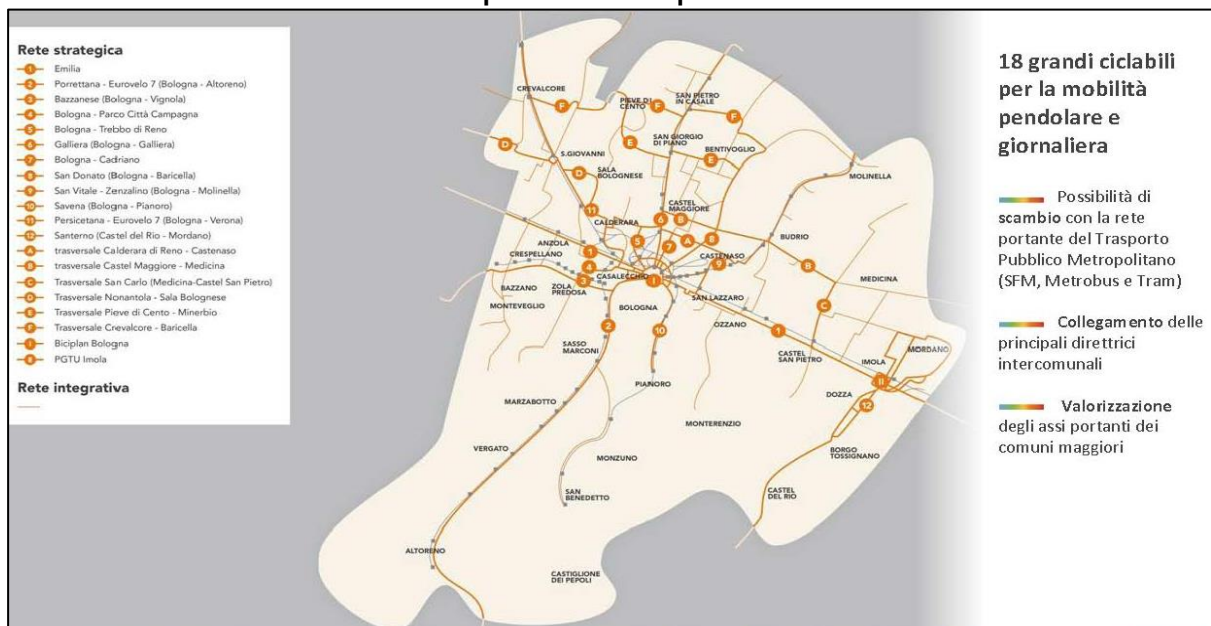
La **rete per la mobilità quotidiana** mira a coprire gli assi principali dei comuni maggiori e le principali direttrici di collegamento intercomunale, in continuità rispetto al Piano della Mobilità Ciclistica - PMC. A differenza di questo, tuttavia, non limita il raggio di azione delle due ruote a 4-5 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 per la mobilità quotidiana



Rete cicloturistica



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 progettuali “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.

4. 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	AMBITO METROPOLITANO	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
	AMBITO BOLOGNA	Introduzione di regole più restrittive a favore della pedonalità Evoluzione sistemi di controllo aree pedonali Riqualificazione 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	AMBITO METROPOLITANO	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
	AMBITO BOLOGNA	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	POLITICHE DI MOBILITY MANAGEMENT	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 pedibus/bicibus agli istituti primari Comuni PAIR e comuni metropolitani Estensione politiche incentivanti aziende metropolitane
COMUNICAZIONE, SENSIBILIZZAZIONE/ DIVULGAZIONE	SICUREZZA STRADALE	Campagne di sensibilizzazione	Divulgazione dei risultati ottenuti, evoluzione delle campagne di sensibilizzazione	Divulgazione dei risultati ottenuti, evoluzione delle campagne di sensibilizzazione

(segue)

(continua)

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
BICIAN METROPOLITANO	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
BICIAN BOLOGNA	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
VELOSTAZIONI	Prime realizzazioni velostazioni nei Centri di Mobilità	Progressiva estensione velostazioni nei Centri di Mobilità	Completamento realizzazione velostazioni nei Centri di Mobilità
BIKE SHARING	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

5. Domande valutative e principali punti emersi dalla discussione

Domande valutative e quesiti per l'approfondimento della discussione

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? È 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)?

I punti principali emersi dalla discussione

Come accennato, la discussione dei due Gruppi di lavoro si è incentrata, oltre che sui temi specifici relativi allo spazio condiviso, anche sulle **valutazioni generali relative documento di Piano adottato**. I partecipanti ai tavoli sono stati invitati ad esprimere con franchezza l'opinione sul PUMS, evidenziandone le criticità e suggerendo le necessarie azioni di revisione e miglioramento.

Sotto questo profilo è emerso un **apprezzamento complessivo** sia per gli obiettivi perseguiti in chiave di mobilità sostenibile (definiti "sfidanti" da alcuni stakeholder), sia per le misure previste finalizzate al raggiungimento degli obiettivi, sia per la complessità delle analisi svolte. È stato inoltre sottolineato da qualcuno il **valore aggiunto dell'approccio partecipativo** che l'Amministrazione ha seguito per la costruzione del Piano (*"il PUMS che ci viene proposto è per molti versi rivoluzionario, sia*

negli obiettivi e contenuti, sia nella modalità con la quale è stato costruito, cioè calandosi sui territori”). Allo stesso tempo, alcuni tra i partecipanti, ha in una certa misura “lamentato” la **mancanza di indicazioni e dettagli operativi in diversi capitoli del Piano**, mancanza che rende difficile una valutazione ponderata degli interventi previsti; ad esempio sul tram mancano elementi di valutazione di dettaglio (quali percorsi, i cantieri, l’impatto sulle strade ecc.) per cui si possono fare solo considerazioni generali. Diversi stakeholder hanno inoltre sottolineato che al di là del merito **il problema principale del PUMS sta nei suoi tempi di realizzazione**, poiché nelle esperienze passate l’Amministrazione non si è dimostrata credibile, mancando del coraggio necessario a mettere in campo interventi che avrebbero scontentato alcuni gruppi di interesse.

In ogni caso, nell’insieme non sono mancati **spunti critici e suggerimenti di integrazione dei contenuti**, sia di ordine generale che su aspetti puntuali del Piano.

Un momento degli incontri con i gruppi di lavoro sullo “Spazio Condiviso”



Un primo importante rilievo critico, fatto proprio da una parte minoritaria ma non marginale dei gruppi di lavoro, chiama in causa l’impostazione generale del PUMS, ovvero il tendenziale **“eccesso di attenzione” verso le componenti della mobilità dolce**, eccesso che dovrebbe essere riequilibrato da una maggiore presa in carico delle esigenze di accessibilità (*“partire e arrivare in tempi certi”*) soprattutto del mondo produttivo. In definitiva è evidenziato il taglio “idealistico” del documento nella misura in cui sembra concentrare gran parte gli sforzi verso una mobilità senza impatti, trascurando tuttavia il fatto che realisticamente l’accessibilità di medio e lungo raggio, soprattutto per le merci ma non solo, può essere assicurata solo dal ricorso (seppure mitigato) dei mezzi privati motorizzati. In

questo senso appare irrealistico l'obiettivo di base del riequilibrio modale, che per la sola città di Bologna indica una riduzione del peso dell'auto al 2030 dal 42% al 22% a vantaggio prevalente della mobilità non motorizzata. Da segnalare anche che uno stakeholder in particolare ha evidenziato la necessità di equilibrare meglio gli obiettivi del PUMS attualmente troppo sbilanciati, nella sua opinione, verso il trasporto pubblico e poco verso i temi della sicurezza.

Il secondo ambito di valutazione, anche questo di carattere generale, rimanda alle **tempistiche di attuazione del PUMS**. Da un lato, è stato evidenziato che il **progresso tecnologico**, non attentamente valutato, potrebbe rendere inutile una serie di misure inserite nel Piano; ad esempio le ZTL elettriche potrebbero essere vanificate da una rapida diversione del parco circolante verso la trazione elettrica. Dall'altro lato, rispetto al fattore tempo c'è il problema di come **gestire la fase di realizzazione delle opere (cantieri)**, soprattutto nel breve periodo; alcuni partecipanti hanno espresso preoccupazione sulle criticità delle azioni non pienamente realizzate che possono creare problemi alla mobilità delle persone e delle merci (ad esempio la costruzione della rete tranviaria), se non opportunamente governate.

Un terzo punto emerso afferisce al **ruolo del trasporto ferroviario** rispetto al quale sono state fatte due osservazioni principali:

- non viene sufficientemente approfondito il tema del trasporto merci su ferrovia;
- le misure previste per le opere infrastrutturali, quali il raddoppio dei binari, la sistemazione delle stazioni e così via, non appaiono sufficienti rispetto alle necessità attuali e future di potenziamento del traffico ferroviario (passeggeri e merci), a differenza del positivo e intenso impegno previsto per il rinnovo del materiale rotabile.

La quarta indicazione, puntuale, riguarda la necessità di **potenziare le misure di mobility management**, rispetto a quanto previsto dal Piano. In particolare è stato suggerito di inserire un meccanismo di incentivazione/disincentivazione monetaria per le aziende che riducono (o non riducono) gli stalli privati per le auto, investendo in interventi di mobilità sostenibile le eventuali risorse recuperate. È stato inoltre suggerito di promuovere azioni per la diffusione della figura del mobility manager scolastico.

Una quinta fondamentale area tematica di valutazione affrontata dai gruppi di lavoro riguarda la **comunicazione**. Diversi stakeholder hanno evidenziato che il Piano non presta la giusta attenzione alle politiche di comunicazione e divulgazione della mobilità sostenibile, indispensabili per raggiungere l'obiettivo di fondo del PUMS, ovvero cambiare le abitudini di spostamento dei cittadini. In generale bisogna lavorare di più per **far capire ai cittadini l'importanza degli obiettivi perseguiti dal PUMS**. Il

nodo critico del cambiamento climatico è poco percepito dai cittadini in tutta la sua gravità e questo rappresenta un ostacolo per il raggiungimento degli obiettivi del PUMS; è necessario promuovere un cambiamento culturale negli stili di mobilità dei cittadini, in tal senso un ruolo fondamentale verrà assunto dai vari comuni della Città metropolitana, i quali dovranno adottare tutte le misure necessarie allo scopo, ad esempio attraverso l'adesione al patto dei sindaci (PAES) e all'inserimento in questi degli obiettivi del PUMS. Diversi partecipanti hanno focalizzato la propria valutazione sul **ruolo delle scuole** per educare le comunità verso cultura e comportamenti più prossimi alla mobilità sostenibile. Bisogna quindi comunicare gli obiettivi PUMS innanzitutto nelle scuole non solo quelle inferiori ma anche in quelle superiori di ogni ordine e grado.

Alcuni partecipanti hanno poi sollevato il problema dei **livelli differenziati di attenzione del PUMS sul piano territoriale**, tra Bologna e resto del territorio, o tra bacini della città metropolitana. In particolare è stato chiesto di attivare un processo partecipativo più significativo nelle aree settentrionali del territorio metropolitano, ad oggi poco coinvolte. Nel raggiungere gli obiettivi del PUMS e, quindi, nel realizzare i diversi interventi previsti occorre poi tenere presente le difficoltà che i Comuni più piccoli registrano nella progettazione e implementazione delle azioni, non possedendo le strutture tecniche a disposizione di una grande città come Bologna. Per ultimo è stata manifestata con forza la necessità di promuovere un sistema di trasporto pubblico per i comuni metropolitani in grado di garantire il diritto alla mobilità di tutti i territori, anche nei periodi festivi e nelle ore notturne, nonché l'opportunità di progettare una rete di trasporto pubblico in grado di servire anche le periferie e i comuni della città metropolitana senza necessariamente dover passare per Bologna. A latere di questi ragionamenti, qualcuno ha suggerito di destinare la rete delle strade storiche al solo traffico locale e alle biciclette.

Passando ora alla discussione specifica sullo spazio condiviso, va dato conto, in via preliminare, che alcune perplessità sono state espresse in merito alla **funzionalità dello spazio condiviso**, perché la promiscuità tra i mezzi di trasporto non è sempre possibile, come si può ipotizzare per la convivenza problematica e a rischio sicurezza di tram e pedoni o di bus e bici nelle corsie preferenziali ad uso comune. Per altri il concetto di "spazio condiviso" è ambiguo; il problema infatti è di sottrarre spazio alle auto e di tutelare le altre forme di mobilità, in particolare a Bologna. Su questa linea, qualcuno si è spinto a sostenere una sorta di completo rovesciamento dell'approccio, proponendo di organizzare lo spazio pubblico delimitando in modo puntuale lo spazio per le auto, quello per il TPL, per le bici e così via (dallo "spazio condiviso" allo "spazio dedicato").

Pur in un quadro di stretta integrazione settoriale si può quindi riassumere quanto emerso dai gruppi di lavoro distinguendo due grandi aree tematiche: 1) ciclabilità e pedonalità, 2) mitigazione della circolazione veicolate (zone a traffico limitato, Città 30 ecc.), sosta e parcheggi.

Rispetto a **ciclabilità e pedonalità**, gli spunti sono stati molteplici e variegati. L'ambito tematico ampiamente più richiamato è quello della **sicurezza**, a cui si collegano svariati suggerimenti su infrastrutture e regole, utili anche in chiave di maggiore comfort della mobilità attiva e quindi di maggiore appetibilità di questi modi di trasporto. Ad esempio è stato sottolineato che la delimitazione/separazione delle piste ciclabili appare come uno dei fattori decisivi per la sicurezza dei ciclisti, così come la realizzazione di parcheggi sicuri da furti e vandalismi è fondamentale per accrescerne l'uso. Quanto agli aspetti di regolamentazione sono stati ricordati i problemi di convivenza nella circolazione sia tra bici e autobus (nello specifico rispetto all'uso delle corsie preferenziali dei bus), sia tra bici e pedoni (a tendenziale svantaggio dei pedoni). Il PUMS dovrebbe contenere indicazioni più precise in tal senso per garantire livelli più adeguati di sicurezza alla mobilità attiva. Sempre in tema di sicurezza è stato ricordato il ruolo fondamentale della manutenzione ordinaria e straordinaria delle piste ciclabili, nonché del loro inserimento nei piani neve, e - ancora - l'opportunità di intervenire sulle fermate del trasporto pubblico, e sui relativi percorsi per raggiungerli, al fine di renderli il più possibile sicuri (illuminazione, videosorveglianza, ecc.).

Sul piano normativo, è stato suggerito da qualcuno di anticipare nel PUMS quella che sembra essere l'evoluzione del Codice della strada a favore delle biciclette, ad esempio il doppio senso di marcia generalizzato, e nel **riconoscimento dei nuovi mezzi di trasporto sostenibile** (monopattini, hoverboard, ecc.) in modo da progettare le nuove piste ciclabili tenendo conto delle specificità di tali nuovi veicoli.

Un'ulteriore considerazione emersa dal confronto riguarda **la centralità dell'“ultimo miglio” per la mobilità ciclabile**; si tratta in sostanza di disegnare la nuova rete ciclabile in modo che l'infrastruttura sia in grado di collegare in modo puntuale e in sicurezza i vari poli attrattori della Città metropolitana (aree produttive e commerciali in primo luogo). È stata inoltre sottolineata la scarsa informazione verso i cittadini e le associazioni che accompagna l'apertura di nuove piste ciclabili, chiedendo quindi di intervenire anche su questo aspetto.

Rispetto alla pedonalità, alcuni stakeholder hanno raccomandato di inserire nel PUMS **interventi per l'adeguamento delle dimensioni dei marciapiedi**, senza dimenticare che in molte situazioni i marciapiedi sono del tutto assenti e vanno quindi realizzati, nonché di lavorare sull'abbattimento di tutte le barriere architettoniche alla mobilità delle persone, pedonale in primo luogo (come ha osservato un partecipante ai tavoli: *“non esistono persone a mobilità ridotta, bensì infrastrutture che riducono la mobilità delle persone”*) e di adottare il Piano Eliminazione Barriere Architettoniche (P.E.B.A.). Infine, un'ultima raccomandazione riguarda itinerari cicloturistici, rispetto ai quali l'invito è a lavorare sulla programmazione e sulla comunicazione in chiave di marketing.

L'altro macro-ambito di confronto sullo spazio condiviso riguarda, come si è detto, la **gestione delle misure dissuasive della circolazione privata**, regolamentando sia gli accessi nelle zone centrali delle città, sia il sistema della sosta. Come ci si poteva attendere il tema **ha fatto emergere posizioni molto diverse, al limite della piena contrapposizione**. Se in generale sono risultate prevalenti le opinioni a sostegno di una maggiore limitazione del traffico privato, e quindi di un enforcement degli strumenti di disincentivazione all'uso dell'auto anche al fine di incrementare la competitività del trasporto pubblico, non sono rimaste isolate le voci di chi chiede, con argomentazioni ponderate, maggiore prudenza nell'applicazione di regole troppo stringenti in questo settore.

Chi milita nel primo fronte ("stretta" sulla circolazione veicolare) chiede al PUMS di **alzare il livello dei divieti per gli accessi alle auto**, riducendo i permessi speciali, ampliando le zone a traffico limitato ed estendendole alle periferie in contesti specifici (ad esempio in prossimità degli istituti scolastici), restringendo le finestre orarie utili per il carico e scarico merci, applicando da subito le limitazioni previste dal Piano (*"perché per il divieto di circolazione dei veicoli inquinanti bisogna attendere il 2025?"*). All'interno di questo fronte un gruppo di stakeholder ha manifestato inoltre forti **perplessità sulla libertà di circolazione assicurata ai veicoli elettrici**, perché gli obiettivi di una zona a traffico limitato non si esauriscono nei benefici ambientali - e qualcuno ha peraltro ricordato che l'energia elettrica è prodotta in molti casi da impianti alimentati con fonti fossili -, anzi le finalità primarie sono la riduzione della congestione e l'incremento della sicurezza. Allo stesso modo, sulla mitigazione della velocità veicolare, la proposta delle Città 30 è considerata positiva - qualcuno ha proposto di sperimentarne alcune da subito in modo da educare i cittadini -, ma non va dimenticato che in molte città europee sono diffuse le Zone 20 e le Zone 10 a tutela di aree strategiche dello spazio urbano. Circa la sosta, coerentemente le indicazioni di questo gruppo sollecitano una riduzione dei parcheggi disponibili, sia nelle zone centrali, sia (in particolare secondo un partecipante) lungo le radiali di accesso a Bologna.

Il fronte degli stakeholder più cauto verso le restrizioni alla circolazione non contesta, in generale, la necessità di regolamentazione del traffico e degli accessi, ma **suggerisce in primo luogo di seguire un approccio più equilibrato verso le diverse funzioni del territorio** e verso la mobilità dei diversi soggetti che vi operano. In questo senso si fa osservare che nel corso degli anni gli ingressi dei veicoli commerciali si sono già ampiamente ridotti a causa della crescente ristrettezza delle regole di accesso, il rischio è che con un ulteriore e repentino inasprimento delle regole per gli accessi le funzioni di servizio siano troppo penalizzate. Bisognerebbe inoltre **definire i futuri interventi sulla base dei risultati già oggi ottenuti**, frutto anche di un dialogo pragmatico tra operatori e Amministrazione; ad esempio la riduzione degli accessi al centro storico di Bologna a seguito dell'istituzione della ZTL,

l'accordo dal 2020 per vietare la circolazione ai veicoli fino a Euro 4 e così via. Negli anni la mappa degli operatori economici presenti nel centro storico di Bologna si è profondamente modificata e di questo va tenuto conto: le misure di restrizione vanno contestualizzate, non devono essere troppo penalizzanti e devono essere applicate con gradualità.

Coerentemente il giudizio sulle "Città 30" è controverso; non se ne ravvede una particolare necessità, soprattutto nelle aree della città che non hanno specifica rilevanza sociale. Secondo un partecipante inoltre il vero problema non è tanto quello di limitare la velocità in ambito urbano, bensì far rispettare gli attuali limiti (*"l'incidentalità sarebbe ridotta moltissimo se il limite di 50 km/h fosse rispettato, non c'è bisogno di scendere a 30"*). Quanto infine alla sosta si chiede di valutare con attenzione gli effetti di una riduzione troppo drastica del numero degli stalli, sia a pagamento che liberi, in particolare nelle aree periferiche delle città che ospitano attività produttive e dove i servizi di trasporto pubblico non sono adeguati.

Se l'estensione spaziale e l'intensità delle misure di regolazione del traffico sono state oggetto, come si è visto, di valutazioni molto differenziate nei gruppi di lavoro, **la discussione ha fatto tuttavia emergere anche alcune questioni trasversali meno divisive**. Su tutte, una richiesta pressante riguarda **una maggiore chiarezza e omogeneità del sistema di regolamentazione delle ZTL**, sia in termini di accesso che di parcheggio, perché l'attuale elevata differenza delle regole vigenti, anche all'interno di uno stesso contesto urbano, disegna una sorta di "spezzatino" delle aree soggette a restrizione, generando confusione in particolare per gli operatori economici che necessariamente vi devono transitare e sostare. Su questa linea, alcuni stakeholder hanno criticato la mancanza di dettagli operativi nei capitoli del PUMS dedicati a ZTL e sosta.

Ulteriore tema fondamentale su cui si è registrato un sostanziale accordo è la necessità di **promuovere un controllo più accurato dei comportamenti dei cittadini**, soprattutto in relazione ai **limiti di velocità** come già in precedenza ricordato, in particolare nei centri più piccoli dove il rispetto delle regole di circolazione per prassi è molto inferiore rispetto alle grandi città, anche a causa di una minore vigilanza. Infine, sono stati evidenziati anche per lo spazio condiviso i nodi connessi alla sicurezza, soprattutto intorno alle scuole e nei percorsi casa-scuola, e al coinvolgimento attivo dei cittadini; un partecipante in particolare ha raccomandato di coinvolgere le scuole non solo come destinatarie di interventi, ma anche e soprattutto come attori nella definizione degli stessi interventi, soprattutto nella definizione di percorsi sicuri casa-scuola, cercando la collaborazione laddove possibile anche delle aziende sanitarie locali.

Gli stakeholder che hanno partecipato ai gruppi di lavoro su “Spazio Condiviso”

Nome	Cognome	Ente/Associazione/Società
Giancarlo	Benaglia	Unione/Distretto Comuni Savena - Idice
Francesco	Brognara	Philip Morris International
Riccardo	Capelli	TPER
Emanuele	Caprara	Consulta della Bici
Antonio	Cocchini	Confcommercio - Ascom Bologna
Gian Matteo	Cuppini	Comune di Bologna
Andrea	De Pasquale	Sfm 2012 - Ultima Chiamata
Bruno	Di Iorio	I Pedalalenta
Irene	Evangelisti	Unione/Distretto Terre di Pianura
Barbara	Fabbi	Unione/Distretto Comuni Valli del Reno, Lavino e Samoggia
Giovanni	Faruolo	Enea
Sandro	Festi	Legambiente
Simone	Gamberini	Legacoop Bologna
Paola	Grandi	Fiab Castelmaggiore
Carlo	Malavolta	Ciclozenth
Matteo	Melotti	Salvaiciclisti
Massimo	Monti	Assogasliquidi/Federchimica
Elisa	Nocetti	Unione/Distretto Comuni Valli del Reno, Lavino e Samoggia
Cosimo	Quaranta	Cna Bologna
Stefano	Ramazza	Unione/Distretto Comuni Valli del Reno, Lavino e Samoggia
Roberto	Rizzo	Anmic - Associazione Nazionale Mutilati ed Invalidi Civili
Matteo	Salvatori	Ordine Architetti Bo
Laura	Salvi	Unione/Distretto Terre di Pianura
Luciano	Soleri	Monte Sole Bike Group - Fiab
Egidio	Sosio	Disability Manager Comune di Bologna
Antonella	Tampellini	Monte Sole Bike Group - Fiab
Matteo	Tinarelli	Unione/Distretto Comuni Valli del Reno, Lavino e Samoggia
Marco	Vigna	
Valeria	Villani	Comune di Bologna