

fondazione innovazione urbana

REPORT QUARTIERE
SAVENA

SETTEMBRE.2018





INDICE

1. Il PUMS e il percorso di informazione e ascolto
2. Metodologia di lavoro
3. I temi emersi
 - 3.1 Le criticità e i temi puntuali
 - Trasporto pubblico
 - Qualità e vivibilità
 - Sicurezza stradale
 - Mobilità pedonale
 - Mobilità ciclabile
 - Sosta e parcheggi
 - 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 Savena: 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 14 giugno e il 9 luglio 2018 **presso la sede del Quartiere in via Faenza 4**.

I partecipanti totali ad entrambi i laboratori sono stati 54.

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: **Pontevecchio-Bitone-Via Arno-Cavedone, Fossolo, via Toscana-San Ruffillo**

3. Una sessione di lavoro in plenaria, durante la quale i bisogni emersi nei diversi tavoli sono stati confrontati e tradotti in una mappa di temi di Quartiere, e fornendo, tramite apposizione di bollini rossi, una indicazione di priorità

Il secondo Laboratorio era finalizzato invece ad un **confronto su elementi strategici relativi alla mobilità a scala urbana, a partire dai temi di Quartiere** raccolti nel primo incontro e tramite delle **domande di stimolo alla riflessione**, su **quattro ambiti tematici: trasporto pubblico; mobilità pedonale; mobilità ciclabile; convivenza e spazi per la mobilità: regole e abitudini**.

In particolare, il secondo Laboratorio, ha visto una sessione plenaria in cui sono stati presentate delle sintesi dei temi emersi nel primo laboratorio come introduzione alle domande, commentate e spiegate per chiarire i diversi temi, anche tecnici, correlati. E' seguita una sessione di lavoro per la raccolta di osservazioni, domande di chiarimento e idee.

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

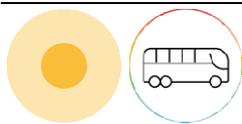
Complessivamente durante il percorso sono stati elaborati alcuni dati quantitativi attraverso un'analisi geostatistica, facendo riferimento alle segnalazioni a scala di città e di quartiere raccolte tramite il CzRM (si veda allegato specifico), ed elementi di riflessione e analisi qualitativa tramite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

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

3. I TEMI EMERSI

3.1 Criticità e temi puntuali

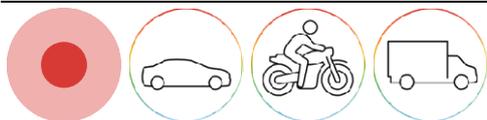
Si riporta di seguito per ogni tema emerso le tipologie più specifiche di bisogni con relativa indicazione dei luoghi cui il bisogno e la criticità rilevata si riferiscono, raccolti durante i Laboratori.



TEMA TRASPORTO PUBBLICO

Tema specifico	Descrizione	Luogo
	Ci sono tanti collegamenti per muoversi verso il centro, ma muoversi all'interno del quartiere è difficile. Una linea autobus totalmente dritta da Via Corelli, attraverso via Torino, via Lenin fino ai Centri commerciali del Pilastro (e quindi anche vicino alla stazione dei treni vicino al centro commerciale Pianeta) renderebbe gli spostamenti interni al Savena molto più agevoli	Zona Savena
MANCANZA DI CONNESSIONE	Manca di fermate sufficienti delle linee extraurbane. Il 94 non si ferma alla stazione Mazzini, ad esempio. Proposta: anche le linee extraurbane dovrebbero fare le stesse fermate degli autobus urbani	Stazione SFM Mazzini
	Manca un collegamento (mezzi pubblici) valido, efficiente e trasversale dal Fossolo al resto del Quartiere. Spesso occorrono due o tre cambi di autobus per arrivare in aree geograficamente vicine, è quasi più comodo andare in centro	Fossolo
	Pochi autobus e fermate pericolose	Via Dozza
	L'autobus 11A finisce alle 23.30, l'autobus 11B finisce a mezzanotte, l'autobus 11C, che serve quest'area, conclude le sue corse alle 20.15. Non abbiamo mezzi pubblici dopo una certa ora	Via Corelli/Via del Pozzo
SERVIZIO INSUFFICIENTE O ASSENTE	Il bus 25 durante il fine settimana per i T-Days impiega molto tempo ad arrivare in centro e non passa più da Via Irnerio; il giro per arrivare in centro è più lungo e le fermate più lontane dai punti di maggiore interesse. Manca quindi una connessione efficace durante i T-Days	Via Lincoln
	Il trasporto urbano dell'11A (via Corelli) termina alle 20.15, l'11B alle 21	Zone coperte dagli autobus 11 A e 11 B

	Miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico per il collegamento tra la zona San Ruffillo e Mazzini-Fossolo (linea 55), nello specifico occorrerebbe migliorare le connessioni con l'istituto Manfredi Tanari, Rione Fossolo e con Fico	Area tra San Ruffillo e Mazzini-Fossolo
SERVIZI PER MIGLIORARE LA FRUIZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO	Tutto il Quartiere: interessante pensare al trasporto biciclette anche su mezzi pubblici come gli autobus per incentivarne l'uso in ogni momento dell'anno e anche per spostamenti più lunghi	Quartiere ed ambito metropolitano



TEMA QUALITÀ E VIVIBILITÀ

Tema specifico	Descrizione	Luogo
TRAFFICO CONGESTIONATO	Traffico intenso a causa delle auto che passano per andare al Parco Bellaria e a causa degli insediamenti abitativi. La proposta è quella di fare un senso unico alternato	Via Idice
	Traffico intenso. Proposta di aprire via Genova su via Cavina per diminuire il flusso di auto	Via Genova / via Cavina
	Da Pianoro si passa poi da via la Bastia, poi in via Madre Teresa di Calcutta, per evitare tutto il traffico. Qui praticamente tutto il giorno è un disastro. Problema difficile da risolvere	Semaforo Ponte Savena
	Dal 2019 sarà aperta una nuova strada lungo il torrente Savena, che collegherà Via Ardigò alla Rotonda Mafalda di Savoia. La preoccupazione è che le macchine in ingresso da Pianoro verso Bologna imoccheranno subito dopo il ponte, per cui il traffico da via Toscana si sposterà su questa nuova bretella	Futura Bretella del Dazio
	Estrema difficoltà a far defluire il traffico	Via della Foscherara/ Villa Mazzacorati
	I lavori alla viabilità fatti di recente hanno introdotto molti sensi unici, a parte le due strade segnalate che hanno mantenuto un doppio senso di marcia. Via Pacinotti prevede il transito in entrambi i sensi, via Novaro è un senso unico ma è comunque molto trafficata	Via Pacinotti/Via Novaro
	La mattina è presente un traffico eccessivo	Semaforo Ponte Savena Via Madre Teresa di Calcutta
	Intasata a causa dei flussi di auto che convergono in questa zona per tagliare il traffico	Semaforo pedonale Villa Mazzacorati svolta via Foscherara
La via Emilia è un'arteria principale ma, al contempo molto trafficata e spesso bloccata. Servirebbero alternative, un asse di supporto, spesso la Via Emilia è l'unica strada che si percorre per alcuni spostamenti	Via Emilia	

	Semafori: troppo lunghi causano intasamenti agli incroci, rivederne la temporizzazione	Tutto il quartiere
	Traffico intenso: semaforo sempre intasato, ci sono sempre auto ferme, in coda. Proposta: bypassarlo consentendo la svolta a destra anche con semaforo	Via Due Madonne
	Questa zona ha due strade di accesso che sono a senso unico, ma la larghezza della strada è un problema in quanto viene ridotta dalle auto parcheggiate su entrambi i lati	Villaggio Portazza
VIABILITÀ DIFFICOLTOSA	Difficoltà di circolazione in primis a causa dei parcheggi che rendono la carreggiata troppo stretta, e poi e dello scarico merci. Molte auto, inoltre, prendono la scorciatoia da via Gemito, dove non c'è spazio, per cui gli abitanti parcheggiano sulla strada	Via Pomponazzi
	Le macchine accedono senza permesso: via della Cava è a senso unico, percorribile solo dai residenti, ma questo divieto non viene rispettato. La presenza della scuola, inoltre, complica ulteriormente la viabilità	Via Franchetti/ Via della Cava
	Non si riesce a svoltare, si può rimanere bloccati	Via Filippini
	Molto difficoltoso svoltare	Via Filippini/ Via Angelo Custode
LOGISTICA	La circolazione è molto complicata a causa dello scarico merci	Via Gemito



TEMA SICUREZZA STRADALE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
LIMITI VELOCITÀ E SICUREZZA STRADALE	Eccesso di velocità delle auto e inquinamento acustico molto forte	Via Ortolani
	In questa zona le macchine arrivano ad elevate velocità	Viale Lenin, da dopo il sottopasso della ferrovia
	Zona principalmente residenziale con transito di macchine ad altissima velocità. Si propone una zona 30	Via Bombicci
	La visibilità è molto scarsa e le auto arrivano ad alta velocità. Si propone di inserire uno specchio per chi si immette da Via Misa	Incrocio tra Via Misa e Viale Felsina
	All'uscita di via Zecchi è segnalata la fine della Zona 30 di via Corelli. In un breve tratto di strada sono presenti 4 dissuasori e 3 passi carrai perché qui le auto transitano a 60/70 km/h, ma poco dopo viene ripristinata la Zona 30	Via Corelli/Via Zecchi
	Nelle ore notturne auto e moto viaggiano a velocità altissime. Si propongono dissuasori come ad esempio gli autovelox	Via Corelli
	L'assenza di un impianto semaforico e la scarsa visibilità, uniti all'alta velocità delle macchine che avanzano da via Torino verso via B.Marcello, rendono l'incrocio particolarmente rischioso	Incrocio v.Torino, via B.Marcello, v. della Armi, v.Cavazzoni



TEMA MOBILITÀ PEDONALE

Tema specifico	Descrizione	Luogo
PEDONALITÀ DIFFICOLTOSA	Con l'ultimo intervento effettuato di cambio senso di marcia, da doppio senso a senso unico, si è costretti ad andare in via Titta Ruffo e a passare in via Frescobaldi, strada senza marciapiedi, in salita e occupata dalle auto parcheggiate	Via Cherubini
	Il semaforo è sempre rosso, con il timer dai tempi lunghi	Via Bivona/Via Ardigò
	Gli abitanti di Via S.Ruffillo/Corelli sono vicinissimi alla stazione, possiamo arrivare a piedi davanti al cancello su Via S. Ruffillo e i binari sono a pochi metri, ma per raggiungere l'unico ingresso che è sul lato Via Toscana, occorrono almeno 2,2 Km di auto. Occorre un ingresso anche sul lato S. Ruffillo/Corelli	Stazione FS S. Ruffillo/ Via San Ruffillo
	Esiste un ponte pedonale che congiunge la riva del Savena lato Via Corelli al centro della Ponticella, è molto nascosto e tanti non lo conoscono. Bisogna prevedere al termine dei lavori del nuovo passante un attraversamento pedonale tra via Corelli ed il nuovo passante in prossimità del ponte	Ponte Via Corelli/Ponticella
	La via è molto trafficata e non pedonabile	Via del pozzo
	Inagibile a causa dell'elevato flusso pedonale, bisogna fare lo slalom per poter camminare	Via Frescobaldi
SICUREZZA PEDONALE- ATTRAVERSAMENTI E MARCIAPIEDI	Problema sicurezza per pedoni e bici, i marciapiedi esistono, ma andrebbero migliorati, sono pericolosi, sono troppo stretti	Via Cracovia
	Problema attraversamento pedonale pericoloso	Via Cracovia
	Serve uno studio delle temporizzazioni dei semafori perchè gli attraversamenti sono pericolosi. Proposta di semafori con onda verdi	Via Dozza

Strada pericolosa per pedoni, soprattutto la sera per la mancanza di illuminazione	Via Oretti (fuori zona, Fossolo)
Manto stradale in condizioni pietose, pericoloso in particolare per persone deboli	Via Parma
I marciapiedi sono in pessime condizione, da sistemare	Via Arno
Ci sono attraversamenti pedonali pericolosi. Le macchine arrivano ad alta velocità da strade ad alto scorrimento. In zona ci sono anche orti e spazi/percorsi pedonali pubblici, quindi c'è una forte presenza di pedoni. Il Piedibus, infatti, passa di lì ma non attraversa quella zona proprio a causa del forte rischio	Via Spartaco e Viale Felsina
Problema di attraversamenti poco segnalati e semafori non idonei. Le macchine che svoltando da Via Marx si immettono su Via Lenin rischiano di investire dei pedoni	Via Marx incrocio Viale Lenin
Si tratta di una strada spesso utilizzata da pedoni, talvolta anche da biciclette. L'assenza di marciapiede rende quindi la strada molto pericolosa	Via Marx
Il semaforo pedonale è a chiamata e con il timer e le persone non capiscono che bisogna premere il pulsante (a chiamata e timer)	Via della Foscherara/Villa Mazzacorati
Il ponte Savena è un imbuto, a doppia carreggiata per le auto, e con passaggi ciclopedonali stretti. Con l'apertura della bretella del Dazio, ci saranno dei vantaggi per chi scende verso Bologna, ma non si sa per chi sale verso Rastignano, e soprattutto non per i pedoni, perché aumenterà il traffico. Il secondo stralcio che dovrebbe ridurre il traffico sarà fatto nel 2023	Ponte Savena/ Via Toscana
E' presente un attraversamento pedonale senza semaforo che è pericoloso. Il punto è sensibile e critico. È presente un dissuasore con segnalazione della velocità di viaggio, oltre a un cartello luminoso che segnala l'attraversamento pedonale, ma che nessuno legge. La soluzione è il montaggio di un sistema di controllo	Via Pietro D'Anzola

	La presenza di siepi non potate rende poco accessibili e sicuri i percorsi CAI	Via dell'Angelo Custode
	Mancanza passaggi pedonali e attraversamenti rischiosi: i cittadini di San Ruffillo sono molto preoccupati	Via Filippini
	Il ponte di via Filippini presenta un restringimento con blocchi di cemento, che consente il transito solo alle auto. Né altri mezzi né i pedoni riescono a passare in sicurezza, poiché bloccano il transito delle auto. Proposta di percorso ciclopedonale che vada a sostituire i blocchi	Via Filippini/ Via San Ruffillo
	L'attraversamento pedonale subito dopo via Foscherara non ha semafori o rallentamenti e chi scende dal bus si lancia in mezzo alla strada per attraversare. Servirebbe un semaforo	Via Foscherara/ Via Toscana
	Le scale presenti per accedere alla parrocchia San Ruffillo, alle scuole e al mercato rionale sono improponibili per bimbi, passeggini e anziani; rimuovere barriera architettonica /realizzare rampa	Sottopasso via San Ruffillo a Via Toscana 148
	Scalinata inaccessibile per soggetti fragili: occorre scivolo per carrozzine, passeggini, bici	Area 173S tra San Ruffillo e Via Corelli
	Per accedere alla pista ciclabile, ciclisti e pedoni sono costretti ad attraversare la strada senza strisce pedonali. Occorre passaggio pedonale, strisce e se necessario segnaletica già in prossimità rotonda Mafalda Savoia	Via Corelli//sentiero Parco Corrado Alvaro AREA 213S
	Presso il parcheggio il marciapiede è molto alto, mancano scivoli per bici, passeggini, carrozzine, per poter raggiungere Coop S. Ruffillo e la pista ciclabile	Via Corelli/Rotonda Mafalda di Savoia
	A causa di alta velocità e sorpassi pericolosi tra autovetture è messa a repentagli la sicurezza soprattutto di bambini e anziani	Via Marx
SICUREZZA PEDONALE- PLESSI SCOLASTICI	L'attraversamento pedonale all'incrocio via Marx-Viale Lenin e il lato orientale di questo, usato dagli alunni nel tragitto scuola/casa e parte del percorso del Piedibus, è molto pericoloso, a causa dell'alta velocità delle auto, del mancato rispetto del rosso semaforico e di	Incrocio via Marx- Viale Lenin

avvallamenti e tratti di marciapiede sconnessi

Anche qui c'è un problema carico-scarico dei figli a scuola. Inoltre, in questo caso, il problema è accentuato dal fatto che si tratta di una strada chiusa e i genitori portano i figli fin davanti alla scuola. Per i ragazzini che vanno a piedi il percorso non è certo sicuro né tantomeno è salutare per quello che riguarda i gas di scarico delle macchine

Via Populonia

In zona ci sono molte scuole e quindi, negli orari di entrata e uscita da scuola ci sono molti ragazzi e genitori che si riversano per le strade. Inoltre i genitori che portano/prendono i figli in macchina aumentano il rischio di incidenti e causano problemi di sicurezza e viabilità

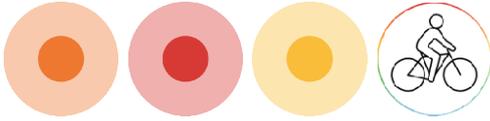
Viale Lenin

Per numerosi abitanti di via S. Ruffillo / Corelli è il principale accesso pedonale alle scuole Ferrari (asilo - elementari, medie): occorre una corsia pedonale/ ciclabile protetta dalle macchine che sfrecciano di fianco ai bambini, in alternativa, semaforo a chiamata. Dotare via Filippini di marciapiede ed evitare di camminare con bimbi in mezzo alle auto

Ponte di via
Filippini/Corelli

Il ponte che non consente una pedonalità sicura

Scuole Ferrari
Via C.Pavese



TEMA MOBILITÀ CICLABILE

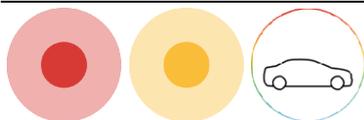
Tema specifico	Descrizione	Luogo
SICUREZZA CICLABILE	Il ponte Savena è un imbuto, a doppia carreggiata per le auto, e con passaggi ciclopedonali stretti	Ponte Savena/Via Toscana
	Alberi e siepi non curati talvolta ostruiscono i passaggi pedonali/ciclabili creando problemi di visibilità, e di vivibilità (dato che lo spazio del marciapiede/ciclabile viene ristretto dai rami). Questo genera problemi di sicurezza: si rischia di andare contro alle biciclette che arrivano dall'altra parte o di dover scendere dal marciapiede per dei brevi tratti	Tutto il quartiere
CONNESSIONI E PISTE CICLABILI ASSENTI	Mancano connessioni efficaci verso la zona a est della via Emilia per raggiungere anche la stazione Mazzini e San Lazzaro	Stazione SFM Mazzini
	Manca la connessione con la zona Due Madonne	Stazione SFM Mazzini
	La ciclabilità è completamente assente per mancanza di piste ciclabili. La zona è comunque percorsa da molte biciclette, sempre a causa della vicinanza con le scuole. I genitori che portano i bambini o i ragazzi che vanno in bicicletta sono costretti ad utilizzare il marciapiede rischiando di investire altri genitori che portano bambini o ragazzi	Via Fosse Ardeatine
	Una corsia bici proveniente dal Giardino Corrado Alvaro in direzione Via Osoppo, passando per Via Longo, per gli orti del Centro Sociale Casa del Gufo, collegherebbe San Ruffillo alla ciclabile Bologna - San Lazzaro di Savena presente in via Genova	Via Longo/Giardino Corrado Alvaro/Via Osoppo
INTEGRAZIONE PERCORSI CICLABILI	Connessione tra il sistema dei mezzi di trasporto pubblico e il sistema dei percorsi pedonali e ciclabili: le fermate degli autobus e le stazioni del treno non sono facilmente raggiungibili in bicicletta o piedi	Stazioni dei treni
	In particolare in Zona Via Faenza, ma il problema riguarda un po' tutto il Quartiere: Pedoni e ciclisti non sempre rispettano le zone	Via Faenza

E PEDONALI

ad essi dedicate. Questo accade soprattutto dove le piste sono vicine ai marciapiedi, dove non ci sono piste ciclabili e quindi le biciclette utilizzano i marciapiedi, o dove gli spazi pedonali e ciclabili non sono ben distinti tra loro. Forse la causa principale è che le persone non le usano in modo adeguato o forse il problema è anche dovuto al fatto che i percorsi ciclabili non sono sufficienti e quindi le bici sono costrette, in alcuni tratti, ad utilizzare il marciapiede, o viceversa i pedoni ad utilizzare la pista ciclabile per camminare

Multare i comportamenti scorretti per quanto concerne, in particolare, l'uso improprio dei marciapiedi (ad esempio uso marciapiedi con la bici). Propongo anche di incrementare il personale dei vigili urbani

Tutto il quartiere



TEMA SOSTA E PARCHEGGI

Tema specifico	Descrizione	Luogo
SOSTA E PARCHEGGIO IRREGOLARE	I parcheggi sono indicati su via Cracovia, ma su via Idice no, dicono che i parcheggi sono strani e balordi. Bisogno di razionalizzazione dei parcheggi e problema di via viabilità delle auto	Via Cracovia
	Auto parcheggiate in sosta non autorizzata causano mancanza di visibilità.	Via Lombardia, incrocio via Bellaria
	In quella zona c'è anche problema di "parcheggio selvaggio", ovvero di sosta di veicoli in aree non consentite e non delimitate. Le macchine che parcheggiano lì tolgono visibilità, sia ai pedoni che alle altre macchine. Inoltre vanno anche spesso ad occupare gli spazi pedonali a lato della strada. Poco lontano ci sono anche delle scuole, quindi molti ragazzi che si muovono a piedi negli orari di punta	Via Spartaco e Viale Felsina
	Qui c'è un grosso problema di macchine parcheggiate ambo i lati in una strada stretta ma comunque a doppio senso. Se arrivano due macchine in contemporanea non ci passano	Via Pomponazzi
	Problemi di "parcheggio selvaggio" / sosta e parcheggio irregolare nelle tre/quattro settimane della Festa dell'Unità. Le auto parcheggiano sui marciapiedi o dove trovano, ostruendo la visuale di pedoni ed altri automobilisti. Si potrebbero utilizzare parcheggi di aree limitrofe	Incrocio tra Viale Lincoln e Via Due Madonne
	Doppio senso problema parcheggi e flusso traffico	Via Pacinotti/Via Novaro
PARCHEGGI SATURI E MANCANZA DI PARCHEGGI	Problema macro: cassonetti rifiuti, camion in mezzo alla strada per la raccolta e la gente per buttarli deve stare in mezzo alla strada, con i nuovi cassonetti ci sono ancora meno parcheggi	Via Oretti (fuori zona, Fossolo)
	Parcheggi: non sono sufficienti, le strade sono molto strette poiché il quartiere è strutturato così e inoltre la popolazione è in aumento	Tutto il quartiere
	Manca di parcheggi e di aree di sosta per eventuali emergenze, carico-scarico merci	Via Marx

**SOSTA
E PARCHEGGI
IRREGOLARI NEI
PRESSI DEI
PLESSI
SCOLASTICI**

Qui il problema principale è legato alla scuola (IC12 Farini), in particolare negli orari di punta. Questo sia perché molti ragazzi si riversano nella strada e devono attraversare, sia perché genitori si fermano in doppia fila per andare portare/prendere i figli. Molti genitori poi accostano dall'altro lato della strada rispetto alle scuole e attraversano la strada, che a quell'altezza non presenta strisce pedonali, causando ulteriore caos e rischio

Viale Lenin

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

TRASPORTO PUBBLICO

Le problematiche principali, a livello di quartiere, che emergono in relazione a questo tema si riferiscono, in particolare, all'esigenza di **collegamenti tra zone all'interno dello stesso quartiere Savena**, e in particolar modo con quelli che sono ritenuti **poli attrattivi come centri commerciali, biblioteche e le stazioni dei treni di Mazzini e San Ruffillo**. Si è posta l'attenzione, inoltre, sulla **scarsità di corse notturne (linea 11)**, e sulle ripercussioni delle deviazioni previste dai **Tdays** rispetto agli **spostamenti e alle connessioni con via Irnerio (linea 25)**.

Viene sottolineata, inoltre, l'esigenza di integrare mobilità ciclabile e trasporto pubblico, predisponendo a **bordo degli autobus degli spazi ad hoc per le bici**.

E' infine emersa una riflessione circa l'accessibilità delle fermate autobus e dei treni tramite mobilità ciclabile e pedonale, e la necessità di pensare, in questa prospettiva, ad un sistema di **connessione tra il sistema dei mezzi di trasporto pubblico e il sistema dei percorsi pedonali e ciclabili**.

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

1. Con la realizzazione del tram si prospetta la possibilità di potenziare la rete portante. La rete secondaria dovrà garantire prioritariamente l'adduzione a tale rete incrementando il ricorso all'interscambio. Quali valutazioni è importante fare rispetto ad un cambiamento di questo tipo?

2. Su quali leve agire per favorire maggiormente l'utilizzo del Trasporto pubblico? Ad esempio: tariffe; modalità di pagamento; comfort; frequenza; fascia oraria;?

Si riportano sotto i diversi elementi raccolti, i quali si concentrano maggiormente sui temi delle **connessioni**, degli **interscambi e intermodalità** e sulla **qualità del servizio** in termini di **frequenza delle corse** degli autobus e di **titolo di viaggio unico per diversi mezzi**.

1. Osservazioni e Proposte sul Sistema del Trasporto

- **Includere e rendere accessibili** mediante il trasporto pubblico anche alcune **aree più periferiche**
- **Mancanza di connessioni intra-quartiere**, per cui da potenziare il collegamento sud-nord e con la zona collinare (mediante navette), e i **collegamenti trasversali tra quartieri**
- **Miglioramento delle connessioni tra la zona San Ruffillo e Mazzini-Fossolo (linea 55)**, in particolare con l'istituto Manfredi Tanari, Rione Fossolo e con Fico
- **Tempi di interscambio troppo lunghi** penalizzano l'intermodalità
- **Maggiore complementarietà tra diversi mezzi pubblici**, dando maggiore valenza alle stazioni SFM come la Mazzini e la San Ruffillo che potrebbero connettere la stazione centrale più rapidamente
- Necessità di più **parcheggi scambiatori**, in particolare nel futuro prossimo all'altezza della "Bretella del dazio" a San Ruffillo, allo scopo di agevolare l'intermodalità
- Migliorare l'**accessibilità negli interscambi per disabili o anziani**

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

- Gli **anziani**, e più in generale i **disabili**, hanno **problemi con l'interscambio**, che si potrebbero risolvere con un **biglietto che copra 90' e non 75'**
- **Incrementare le corse nelle fasce orarie dove maggiore è la fruizione del trasporto pubblico da parte dei pendolari**.
- Sarebbe auspicabile una **maggiore frequenza di corse negli orari serali e notturni**
- **Maggiore spazio a bordo degli autobus** dove stipare bagaglio voluminoso
- **Migliorare l'accessibilità degli autobus** per le categorie più deboli
- Promuovere l'**integrazione tariffaria**, elaborando un sistema di pagamento che preveda **tariffe ridotte per spostamenti brevi**
- Garantire la **frequenza e puntualità delle corse**

MOBILITÀ PEDONALE

Tema critico prevalente è quello della **sicurezza pedonale**, in particolare **in corrispondenza di attraversamenti**, ma anche per assenza o scarsa **manutenzione di marciapiedi**, per la **poca efficacia della temporizzazione dei semafori pedonali**, la mancanza di segnaletica e di **illuminazione** in coincidenza degli attraversamenti, per la scarsa **manutenzione del verde urbano**, e per l'eccessiva **velocità degli autoveicoli** dovuta anche alla conformazione stessa delle infrastrutture viarie (**lunghe rettilinee in zone residenziali e assenza di dissuasori di velocità eccessiva**). Accanto al tema della sicurezza emerge quello della **accessibilità (rampe, scale)**.

Sicurezza e accessibilità risultano essere un tema rilevante inoltre in **prossimità dei plessi scolastici**, sia per la mancanza di segnaletica e dalla morfologia delle arterie interessate, sia per la modalità di sosta e parcheggio

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 riportano sotto i diversi elementi raccolti, i quali risultano in linea con quanto emerso nel corso del primo laboratorio.

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

- Assicurare **passaggi pedonali sicuri** e adeguatamente **illuminati**
- Garantire una **manutenzione costante dei marciapiedi** e una **larghezza sufficiente a permettere una pedonalità agevole**
- Utilizzare **dissuasori combinati con autovelox, zone 30 e segnaletica sulla pavimentazione stradale** per ridurre gli eccessi di velocità, in particolar modo nelle zone non coperte dal servizio di trasporto pubblico
- Garantire la **pulizia del verde pubblico nelle strade pubbliche**, allo scopo di garantire la **visibilità dei pedoni e delle autovetture**
- Incrementare il **numero di passaggi pedonali**
- Impiantare delle **scatole nere sulle auto per comprendere bene le dinamiche di eventuali incidenti**
- Realizzare dei **restringimenti di carreggiata**, ben segnalati, con piccoli dossi stradali per diminuire la velocità delle autovetture e permettere una mobilità pedonale e ciclabile più agevole

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

- Implementare **percorsi educativi nelle scuole** per una corretta mobilità pedonale, ciclabile e veicolare
- Percorsi di **sensibilizzazione alla mobilità sostenibile**
- Incentivare la **presenza dei vigili urbani e di volontari** con apposite divise, con un accento particolare su regole e sulla vigilanza
- **Impedire l'accesso agli autoveicoli nei pressi delle scuole**
- **Pianificare** la costruzione di nuovi edifici scolastici che tengano conto di tutti i **requisiti per una mobilità sostenibile**
- **Riprogettare l'accessibilità pedonale** in certe zone critiche
- **Riprogettare gli attraversamenti** delle zone più problematiche
- Incentivare la **frequenza delle corse degli autobus delle linee che interessano i plessi scolastici** del quartiere negli orari di ingresso/uscita bambini/ragazzi
- **Incentivare il numero di zone 30** nei dintorni degli edifici scolastici

MOBILITÀ CICLABILE

I temi emersi in questo ambito riguardano in primo luogo la **sicurezza**, in modo particolare per la presenza di diverse **rotatorie** in quartiere, ma anche per le **dimensioni ridotte delle ciclabili** e, in alcune aree, per la **scarsa manutenzione del verde urbano** che provoca un deficit di visibilità. Emerge inoltre una necessità di **connessioni ciclabili** oggi assenti, in particolare in particolare verso la zona a est della via Emilia per raggiungere anche la **stazione Mazzini e San Lazzaro, con la zona Due Madonne**, o **in prossimità scuole**. Infine emerge una problematica di **coesistenza tra pedoni e ciclisti- tra piste ciclabili e marciapiedi**.

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:

- 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?
- Oltre al miglioramento delle piste ciclabili quali altri servizi e strumenti favoriscono l'utilizzo della bicicletta? Esempio: il Bike sharing oggi che valutazione possiamo fare?

1. Osservazioni e proposte sui modelli di mobilità ciclabile

- Le ciclabili mono-direzionali nel senso di marcia delle auto danno un **senso di insicurezza**
- Il sistema ciclabile “leggero” **può funzionare solo in certe strade** mentre in altre serve una sede dedicata
- Le **condizioni propedeutiche** alla realizzazione delle ciclabili leggere sono: **velocità ridotta, strade più piccole e secondarie, zone trenta rispettate, controllate e senza mezzi pesanti**
- La pista ciclabile “leggera” corre il rischio di essere **utilizzata da chi va già in strada con la bici** mentre, al contrario, essere evitata da utenti come le mamme con bambini in quanto ritenuta troppo rischiosa
- Frequentemente si pone il problema dell'**ostruzione delle auto nelle piste ciclabili “leggere”**, oltre alla presenza di cassonetti e al rischio legato alla apertura delle portiere delle stesse macchine
- Per aumentare la sicurezza occorrerebbe **estendere le “zone 30” e le ZTL a tutte le strade eccetto gli assi di attraversamento**, con un sistema di controlli affinché vengano rispettate, insieme all'installazione di più autovelox e al monitoraggio degli attraversamenti ciclo-pedonali
- **Delimitazioni ben visibili delle piste ciclabili**, utilizzando colori più accesi tipo il rosso
- Le ciclabili mono-direzionali nel senso di marcia delle auto sono **più sicure perchè obbligano a stare in allerta costantemente**
- I Percorsi ciclabili e pedonali non possono avere sede unica, sono **più sicuri se rimangono separati**

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

- **Incrementare il numero di rastrelliere per stimolare mobilità ciclabile**, in particolar modo in corrispondenza dei poli attrattivi (ad es. parchi, biblioteche, scuole, ecc.)
- **Contrastare i furti di bici** con l'ausilio di sistemi antifurto efficaci e rastrelliere robuste e sicure
- **Implementare una rete ciclabile su scala metropolitana**, sicura e semplice da usare, che tocchi i luoghi di interesse e i poli attrattivi
- **Realizzare le connessioni attualmente assenti** nella rete ciclabile insieme ad una segnaletica ben visibile.
- Fornire **maggiori informazioni sui servizi disponibili per la mobilità ciclabile** come ad esempio il bike-sharing
- Il bike-sharing è maggiormente fruibile in quanto **libera dall'ansia da furto** e ne incentiva l'utilizzo
- Occorre una **maggior disciplina da parte dei ciclisti e maggiori controlli**, come ad esempio sull'utilizzo delle luci, rendendo al contempo obbligatorio l'uso del casco

- Introdurre le **biciclette “targate”, immatricolate e assicurate**. Queste misure agevolerebbero i controlli da parte dei vigili, incentiverebbero la sicurezza, oltre ad essere un deterrente del furto e uno stimolo all’uso della bici
- Occorrerebbe una **maggiore sicurezza e manutenzione dei percorsi ciclopedonali**, in quanto disponibilità e buone condizioni delle infrastrutture inducono le persone ad utilizzarle
- Occorrono **maggiori collegamenti e connessioni intra-quartiere**
- Occorre **regolamentare i parcheggi per le bici**, soprattutto per il bike sharing
- Le **MoBike** andrebbero **parcheggiate solo nelle aree dedicate** in quanto le rastrelliere sono già sature

CONVIVENZA E SPAZI PER LA MOBILITÀ: REGOLE E ABITUDINI

Emerge un tema generale relativo alla **qualità e vivibilità urbana**, in particolare in relazione al **traffico autoveicolare** che risulta spesso congestionato in alcune zone ed arterie particolari e, soprattutto, in corrispondenza degli assi viari, maggiori e minori, interessati dal traffico **proveniente da Pianoro e diretto a Bologna e San Lazzaro**, in quello che viene definito il “nodo di Rastignano”, che vedrà prossimamente la realizzazione del primo lotto di lavori. La viabilità è resa difficoltosa, inoltre, sia da fattori intrinseci delle infrastrutture (strade strette), che dal mancato rispetto del Codice della Strada. Le infrazioni al CdS, come l’eccesso di velocità, sono tra le cause che mettono a rischio la sicurezza di automobilisti, ciclisti e pedoni, in particolare nelle **zone residenziali**.

Infine emerge un tema più generale di **convivenza tra auto, ciclisti e pedoni e di spazio disponibile per le diverse tipologia di mobilità**, come ad esempio nelle aree che vedono manovre di carico-scarico merci, oppure laddove si assiste a problemi di **sosta e parcheggio irregolare**, soprattutto nelle zone dove i parcheggi sono sovrassaturi, che impattano negativamente il normale fluire della viabilità.

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.

E’ stata quindi posta in questa cornice la seguente **domanda**: Quale nuova regolamentazione si può immaginare e quali elementi sono da valutare per una nuova regolamentazione dell’uso dell’auto? Quali cambiamenti nelle abitudini quotidiane siamo disposti ad accettare?

Sono emerse in merito alcune osservazioni che **più che puntare ad un disincentivo-** restrizione vera e propria all’uso dell’auto privata- **evidenziano invece l’incentivo ad una mobilità sostenibile e alternativa**. Si riportano sotto i diversi elementi raccolti.

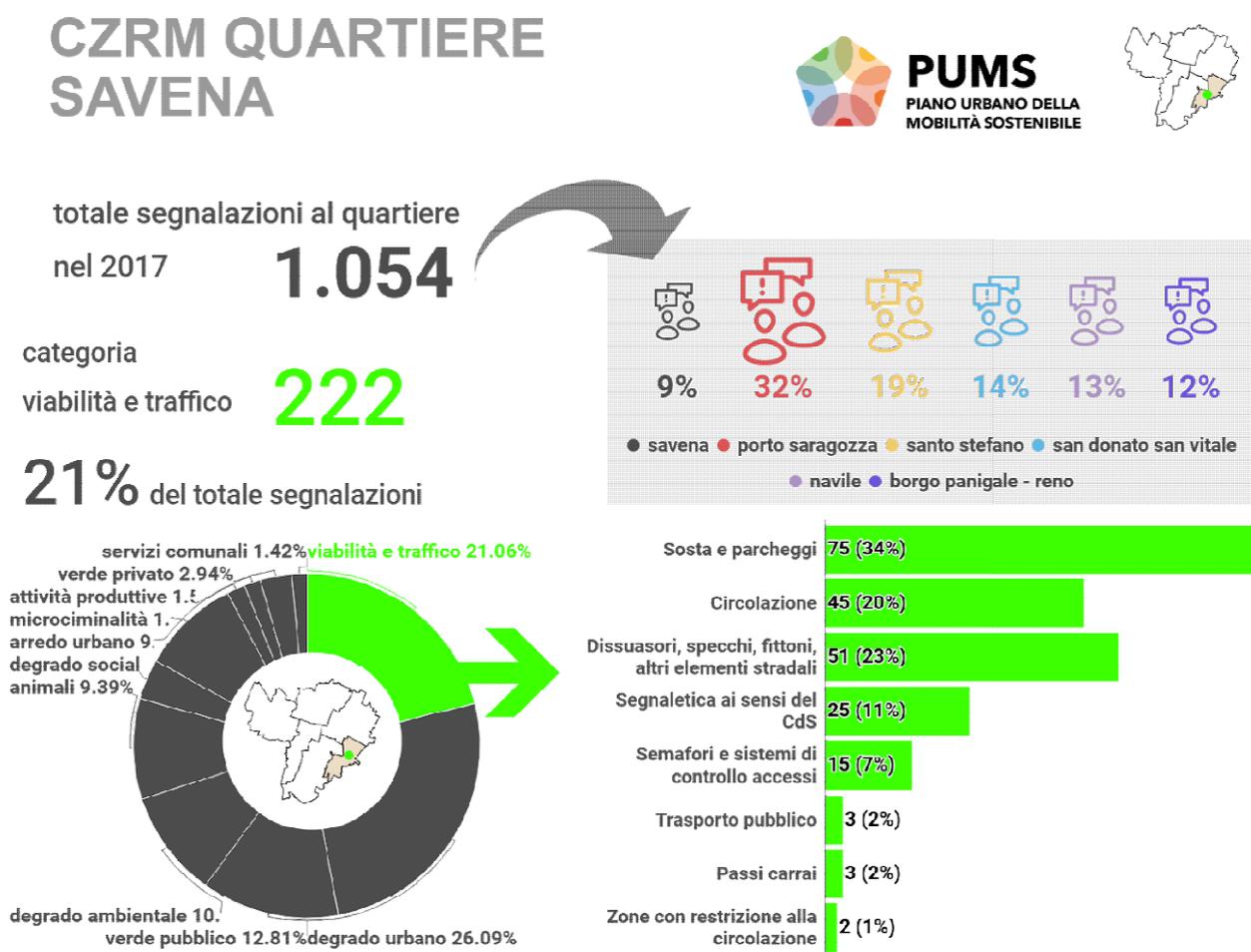
1. **Osservazioni e proposte per favorire un minore uso delle automobili**
 - Importante **pianificare i percorsi pedonali, ciclistici e automobilistici in un'ottica di Città Metropolitana**, non solo a livello comunale
 - **Incentivare il car sharing e disincentivare l'uso di auto con solo una persona**
 - **Multare i comportamenti scorretti e maggior controllo** per garantire il rispetto delle regole e maggiore sicurezza
 - Esigenza di **dividere il traffico pubblico dal traffico privato**
 - **Maggiori incentivi, anche economici, per i mezzi elettrici**
 - Manuali per **educare i ciclisti a comportamenti adeguati**
 - **Regolamentare maggiormente il trasporto merci nel centro storico**, rendendo il sistema di logistica efficace ed efficiente, con particolare riferimento ai corrieri espressi
 - **Educare e incentivare i comportamenti virtuosi in tema di mobilità sostenibile** che riguardi tutti i tipi di utenze
 - **Controllo e sanzioni** per chi non rispetta le regole con l'ausilio dei vigili urbani

Allegato 1. La mobilità nel Quartiere Savena: 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.

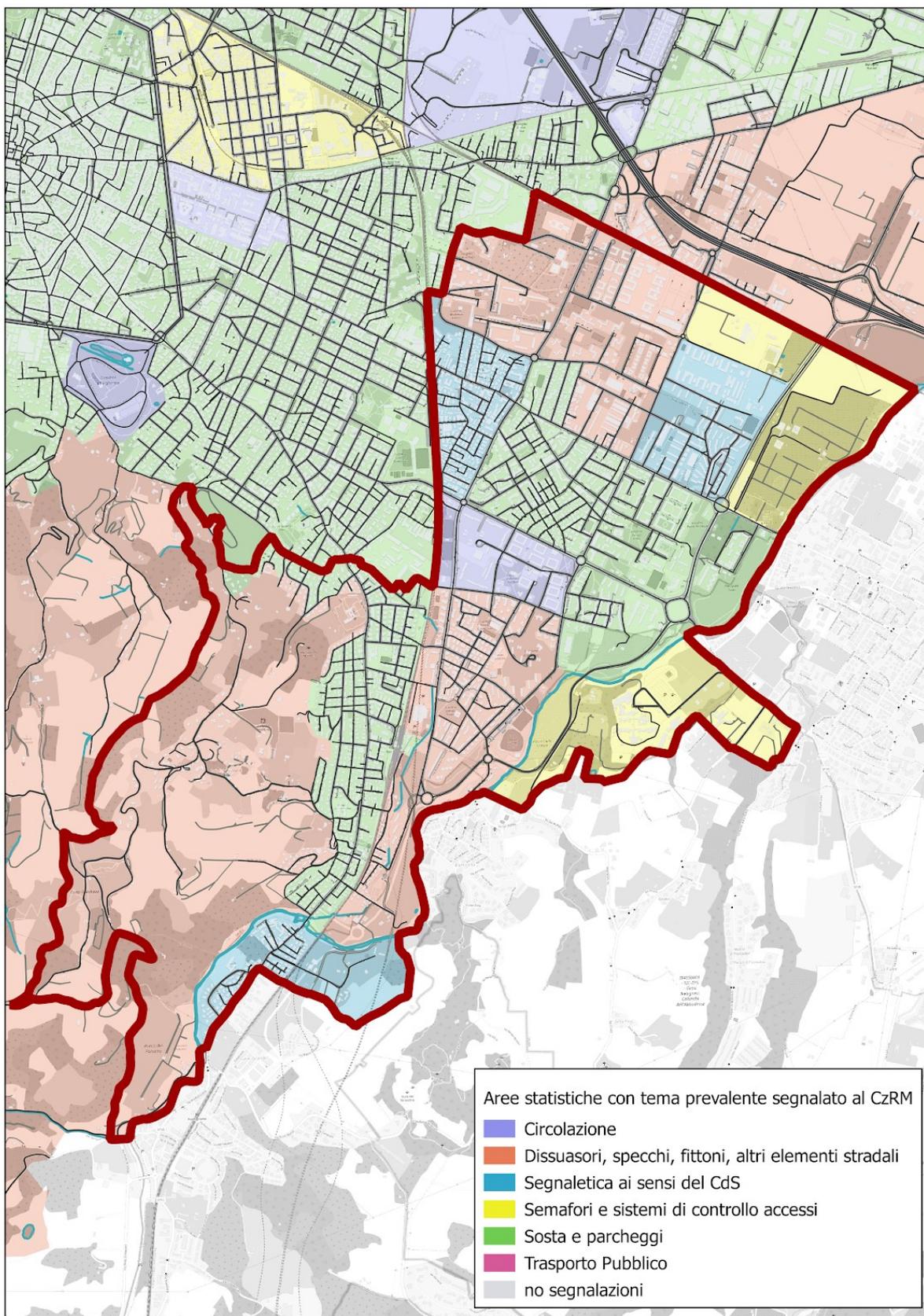
Questo strumento è usato direttamente dal cittadino con diverse modalità: o attraverso internet usando il sito del [Comune di Bologna](#), o contattando - di persona, via mail o al telefono - gli Urp, presenti nelle sedi dei quartieri in città, che svolgono la funzione di **accoglienza del cittadino**. 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 Savena sono stati analizzati e sintetizzati nella infografica riportata di seguito:



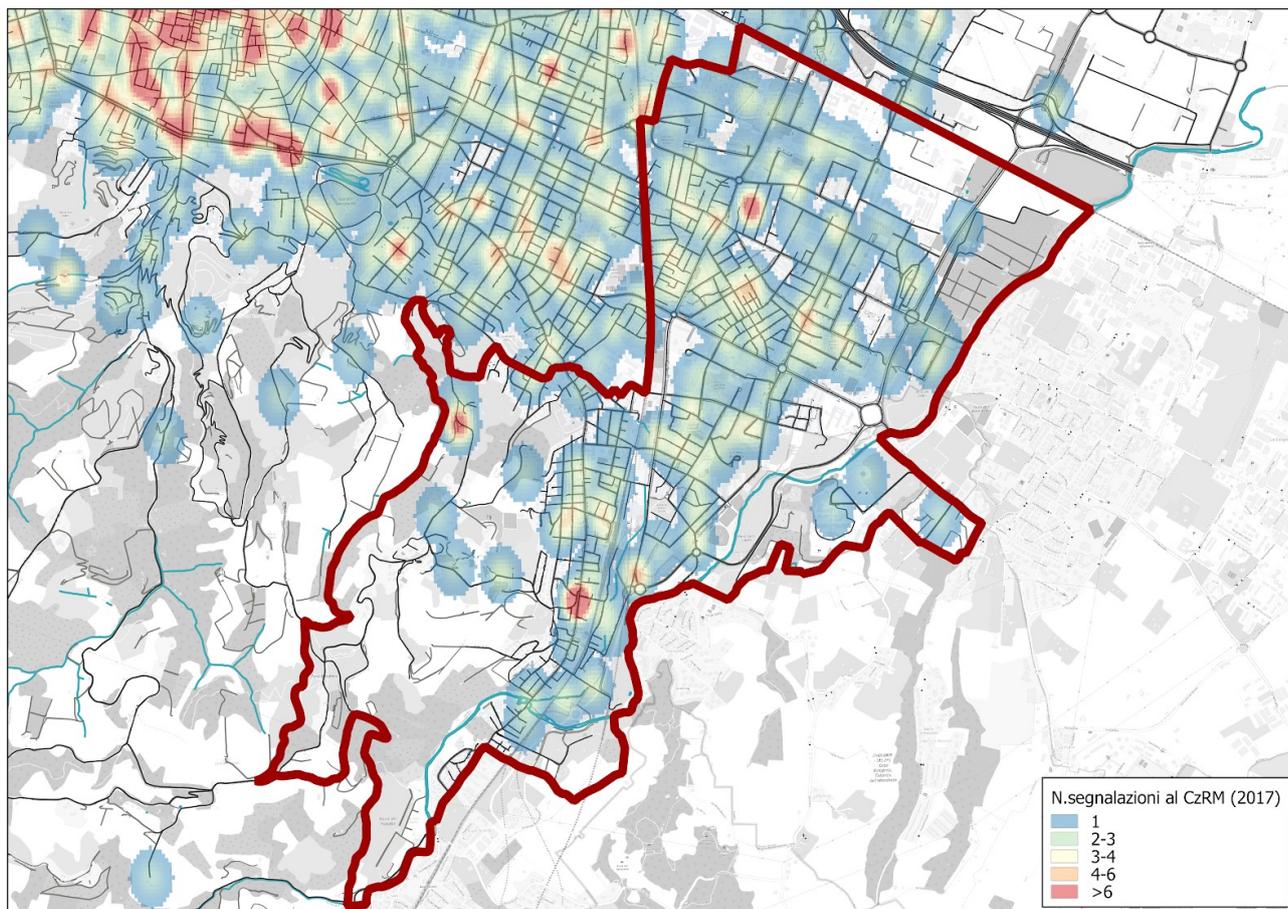
Da una prima analisi della suddetta infografica si può osservare che il tema della "viabilità e traffico" sia il secondo, in termini quantitativi, tra quelli segnalati al CzRM, dopo quello del "degrado urbano". All'interno del tema "viabilità e traffico" risulta prevalente la questione della "sosta e parcheggi", mentre di minore ma, in ogni caso, di rilevante importanza, risulta il tema della sicurezza stradale, declinata in termini di strumenti dissuasori dell'alta velocità e di segnaletica stradale, a conferma di quanto emerso anche dall'analisi qualitativa di cui sopra.

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



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

La mappa della densità di segnalazioni al CzRM inerenti la viabilità e traffico, evidenzia una concentrazione di osservazioni nella zona del Fossolo e nella parte medio-alta di via Toscana, in misura minore nell'area di via Corelli. In tutti i casi questo dato sembra in linea con quanto emerso nell'analisi qualitativa e nella mappa tematica precedente.



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

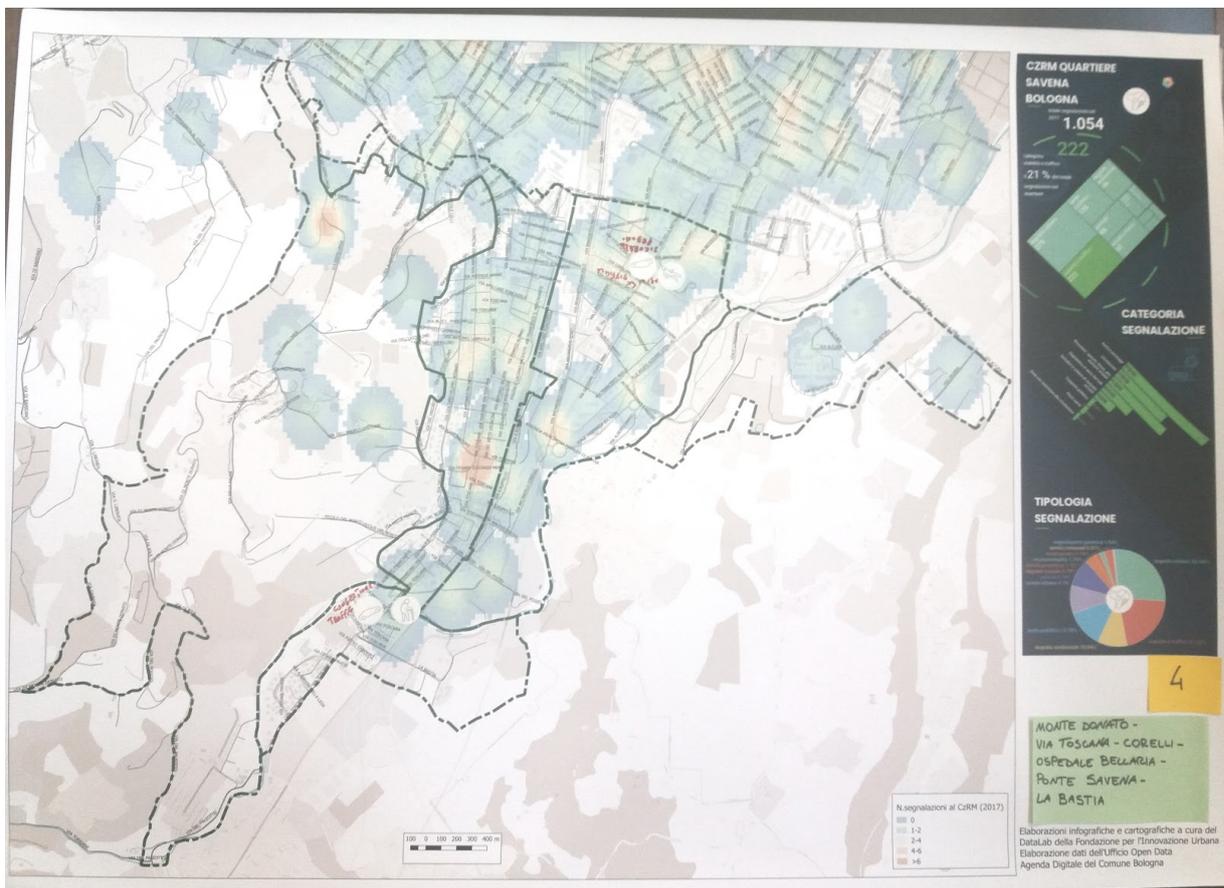
Queste di seguito riportate sono delle immagini delle mappe elaborate grazie al supporto dei cittadini che hanno evidenziato le criticità relative alla mobilità nel territorio di loro pertinenza (residenti, lavoratori, city users, ecc.)



Tavolo 1 - Pontevecchio-Bitone-Via Arno-Cavedone



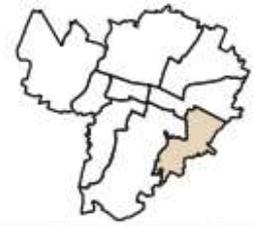
Tavolo 2 - Fossolo



Tavolo 4 - Via Toscana-San Ruffillo

Allegato 3. Alcuni interventi previsti/in corso nel Quartiere

PUMS _ Piano Urbano della Mobilità Sostenibile _ GLI INTERVENTI



QUARTIERE SAVENA /1

Rotonda Decorati al Valore Militare Via Lincoln Via Treviso	riqualificazione stradale	  
Via Foscherara	moderazione velocità	  
Via Felsina Via Calabria Via Faenza	rifacimento marciapiedi	  
Viale Felsina Zona Cracovia Viale Lenin (Accesso scuole Don Marella)	attraversamenti e percorsi pedonali	  
Via Spina	nuovi stalli moto	  

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

Giovanni Ginocchini (Direttore della FIU)

Giulia Allegrini (Ricercatrice del Ces.Co.Com dell'Università di Bologna e consulente della FIU)

Umberto Mezzacapo (Ricercatore del Ces.Co.Com dell'Università di Bologna e consulente della FIU)

Simone Bordoni (Data analyst dell'Ufficio Open Data del Comune di Bologna e consulente della FIU)

Giulia Naldi (Membro dello staff della FIU)

Con il supporto di:

Giuseppe Seminario

Roberta Carlucci

Federico Salvarani

Viola Fini

Emanuela Corlianò

**fondazione
innovazione urbana**

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