

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Approvato il 27 Novembre 2019

PGTU - Piano Generale del Traffico Urbano di Bologna

PMCE Piano della Mobilità Ciclabile Emergenziale

Relazione Generale

I - Premesse	4
II - Quadro pianificatorio	7
Documento Unico di Programmazione 2019-2021	7
PUMS e PGU	7
Biciplan di Bologna	8
Emergenza Covid-19	11
III - Interventi strutturali	12
Modalità di intervento	12
Progettazione	12
Realizzazione	14
Direttrici di intervento	15
Esempi	16
IV - Servizi e politiche incentivanti	18
Incentivi finanziari per acquisto mezzi alternativi	18
Bike sharing	18
Accordi di Mobility Management	18
Sosta sicura	19

Assessore alla Mobilità

Claudio Mazzanti

Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture

Direttore

Cleto Carlini

Coordinatore

Giancarlo Sgubbi

Gruppo di Lavoro

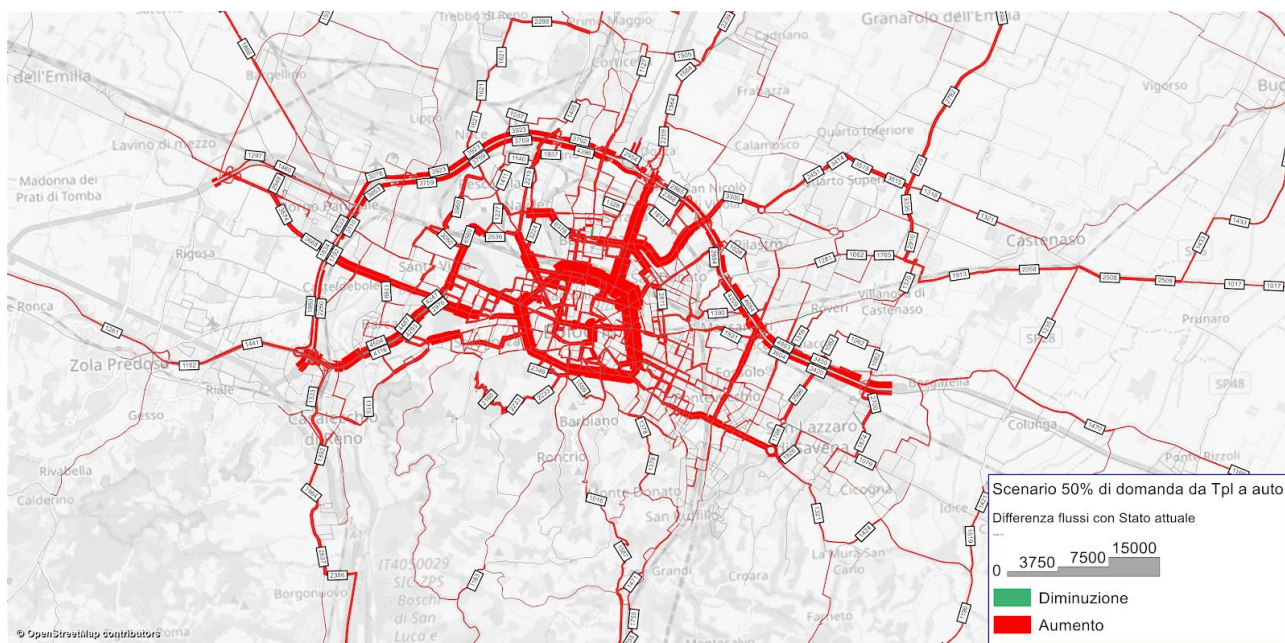
*Alice Giovannini
Andrea Chiodini
Andrea Mora
Chiara Magrini
Fiorenzo Mazzetti
Francesco Garofano
Gian Matteo Cuppini
Nicola Montanari*

I - Premesse

L'emergenza "COVID-19" ha imposto, e continua ad imporre, di vivere in maniera differente la città e i suoi spazi, in particolare quelli destinati alle relazioni sociali. In questa situazione, la dimensione della "prossimità" e la presenza di spazi pubblici diffusi in tutta la città, rappresentano un enorme valore nella dimensione qualitativa della vita delle persone. Bologna nel futuro, da questo punto di vista, non potrà che confermare e rafforzare la strada intrapresa attraverso gli strumenti pianificatori negli ultimi anni accelerando i tempi di attuazione e implementando alcune azioni con interventi emergenziali.

Il trasporto pubblico nei mesi passati è stato messo duramente alla prova, avendo avuto un calo sostanziale dell'utenza, a causa delle rigide regolamentazioni di distanziamento sociale che hanno portato ad una riduzione anche del 70% della portata dei mezzi. Attualmente la situazione è andata migliorando, grazie ad un alleggerimento delle misure di sicurezza, ma rimane ancora la diffidenza di una parte dell'utenza ad usare il mezzo in condivisione con altre persone.

Risulta quindi concreto il rischio che parte dell'utenza che precedentemente utilizzava il trasporto pubblico possa riversarsi sulle strade utilizzando il mezzo privato, con la spiacevole conseguenza di un aumento incontrollato del traffico e dell'inquinamento, perdendo parte dei benefici ottenuti dalle politiche messe in atto negli anni passati dalla amministrazione e amplificati nel periodo di lockdown appena passato.



Analisi delle differenze tra i flussi auto giornalieri attuali rispetto a quelli nello scenario post Covid-19, ipotizzando uno spostamento del 50% degli attuali utilizzatori del TPL verso il mezzo privato (Fonte: Città Metropolitana di Bologna)

L'adozione di opportuni correttivi risulta quindi doverosa e necessaria per consentire una ripartenza ordinata del sistema della mobilità. Si cerca di dare risposte immediate per permettere un adeguato distanziamento fisico tra le persone ri-configurando spazi e modalità di spostamento, ma con l'obiettivo di cogliere ulteriori benefici ormai irrinunciabili:

- la riduzione dell'inquinamento;
- il potenziamento della mobilità di prossimità e delle reti di vicinato;
- l'incremento della qualità e della quantità di spazi pubblici diffusi;

Risulta quindi innegabile che la città debba mutare nella sua dimensione spaziale, ma anche nei suoi tempi. Si rende necessario ridefinire l'uso delle strade e degli spazi pubblici, rimodulare gli spostamenti e le modalità con i quali questi avvenivano, ripensare i ritmi della città. Sono necessarie nuove regole e nuove devono essere le modalità con le quali potremo agire sugli spazi pubblici.

I temi da affrontare sono quindi numerosi e vari, e le azioni da intraprendere altrettanto molteplici, anche se spesso rivolte a comportamenti imprevedibili della cittadinanza in quanto la situazione che stiamo affrontando è inedita. Sono stati individuati i campi di azione distinguendo le diverse componenti della mobilità, che si ritiene non debbano essere trattate separatamente ma in maniera integrata, al fine di presentare agli utenti un ventaglio ampio di possibilità alternative alla scelta del mezzo privato. Si possono distinguere i seguenti temi portanti, da approfondire con azioni specifiche:

- **Rilancio del trasporto pubblico:** Dopo una prima fase della ripresa caratterizzata da una importante riduzione di portata dei mezzi pubblici, ora , con il superamento del metro di distanza rimosso dal 1° luglio, si vanno definendo nuove regole. Occorre quindi rilanciare il trasporto pubblico per spingere verso una ripresa della domanda, soprattutto per una città medio-grande che, senza tale sistema portante, andrebbe rapidamente al collasso nel momento in cui il ritorno alla "nuova normalità" sarà completo;
- **Limitazione degli spostamenti negli orari di punta:** per garantire un migliore funzionamento delle città sarebbe necessario di rimodulare gli orari venutisi a consolidare nel tempo: riorganizzare uffici, attività commerciali, scuole e logistica per garantire una limitazione degli spostamenti negli orari di punta, spalmandoli all'interno di tutta la giornata per attenuare l'effetto del carico sul trasporto pubblico e sulla rete viaria. Per coadiuvare tale cambiamento sarà fondamentale la collaborazione con le istituzioni da parte dei Mobility Manager di area, in accordo con quelli aziendali e con il mondo della scuola.
- **Provvedimenti di regolamentazione del traffico:** al fine di confermare le scelte consolidate per la tutela dell'utenza debole e la lotta al cambiamento climatico, a questo proposito preme sottolineare che durante la "fase 1" non vi è stata nessuna sospensione

dei provvedimenti di regolamentazione della circolazione, al contrario di molte altre città italiane. Infatti, ZTL Ambientale, ZTL speciali, T, preferenziali e aree pedonali sono rimaste attive e si sceglie di proseguire con tale indirizzo anche nelle successive fasi, proseguendo inoltre con le politiche previste dal nuovo PGTU

- **Accelerazione della diffusione della mobilità attiva:** mediante interventi infrastrutturali e politiche incentivanti. Potenziamento dei sistemi a supporto della mobilità attiva, quali la ciclabilità e la pedonalità, al fine di indirizzare il più possibile l'utenza persa dal TPL verso modalità poco impattanti, sia dal punto di vista ambientale, sia dal punto di vista degli spazi urbani richiesti per utilizzarla;
- **Altre tipologie di mobilità:** potenziamento dei sistemi di sharing, inquadramento normativo dei nuovi sistemi di micromobilità già in discussione anche precedentemente all'emergenza, mobilità scolastica coordinata e altre incentivazioni che potrebbero aiutare ad assorbire parte dell'utenza perduta dal TPL. Ma anche protocolli e contributi per i taxi e nuove regole per la logistica, che è in una fase di crescita esponenziale, ma che deve allo stesso tempo sapersi rapportare con il possibile aumento di traffico nelle città e con il problema consolidato delle elevate emissioni di inquinanti del trasporto merci su gomma;

Questo documento nello specifico si concentra e vuole dare corpo a una risposta sostenibile sulla mobilità, che sappia coniugare le esigenze immediate di spostamento con la visione ambiziosa di lunga durata già individuata dai nuovi strumenti di pianificazione vigenti, prediligendo adesso con forza il potenziamento della mobilità attiva ciclabile. Si individuano qui le strategie per una attivazione immediata degli interventi strutturali a supporto della ciclabilità, anticipando in via emergenziale alcune delle azioni già individuate dal Biciplan, a lungo studiato e condiviso con la cittadinanza.

Parallelamente, si individueranno percorsi pianificatori per potenziare la fruibilità pedonale di tutte le zone della città attraverso una rete di micro interventi, permettendo di riattivare in sicurezza usi e funzioni oggi sospesi (cultura, sport, commercio etc..) e andando così a rafforzare il modello policentrico e sostenibile della città.

L'obiettivo finale sarà quello di ottenere tanti luoghi diffusi e connessi tra loro da una più fitta rete ciclabile, da realizzare mettendo in circolo tutte le energie creative e collaborative della città, ri-alimentando subito l'immaginazione civica, dando così risposte immediate alle nuove esigenze, ma iniziando a costruire allo stesso tempo la Bologna di domani: una Bologna più sostenibile, più resiliente e ancora più a misura d'uomo.

II - Quadro pianificatorio

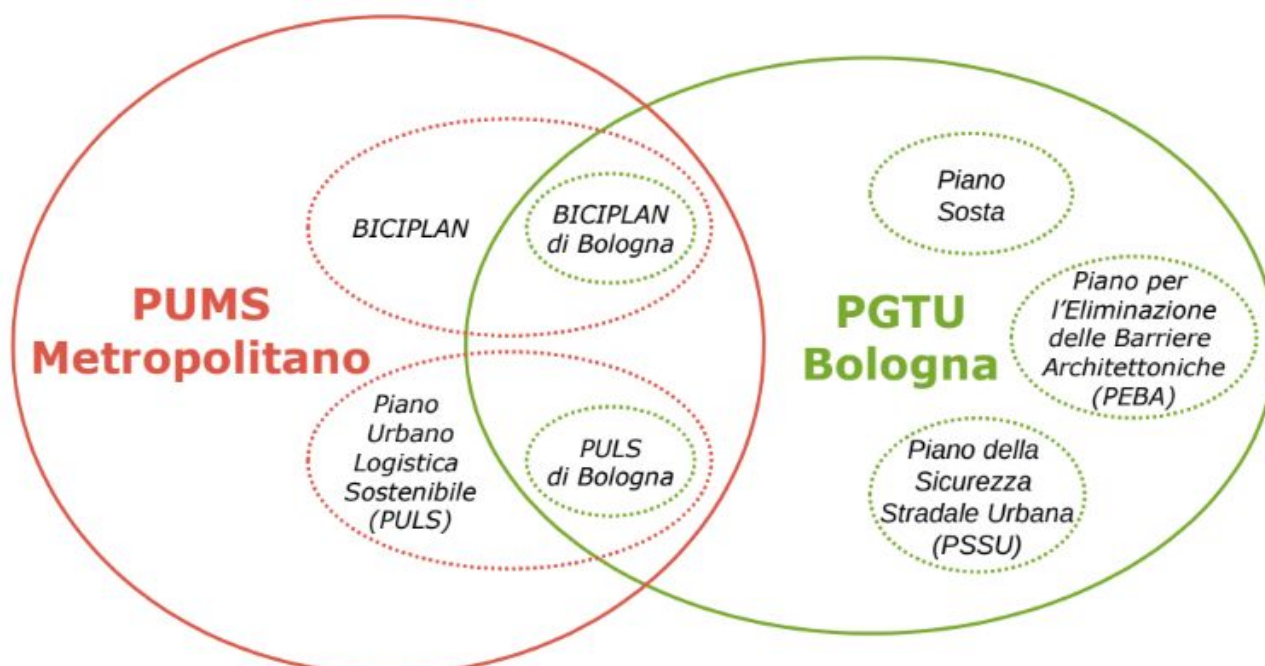
Documento Unico di Programmazione 2019-2021

Nel Documento Unico di Programmazione (DUP) 2019-2021 del Comune di Bologna al paragrafo 4.2, tra gli obiettivi strategici per il mandato sono indicati quelli di contenimento delle emissioni climalteranti in linea con gli accordi internazionali (UE e COP 21 di Parigi), che prevedono la riduzione del 40% delle emissioni di gas serra entro il 2030.

Per perseguire tali obiettivi il DUP indica quindi la necessità di costruire un nuovo modello di mobilità che consenta di integrare il sistema dei trasporti urbano con la rete infrastrutturale metropolitana, con la pianificazione urbanistica e territoriale di area vasta e con la capacità di mettere a sistema le necessità dei diversi utenti della strada.

PUMS e PGTU

Gli strumenti principali dell'attuale fase di pianificazione sono il Piano Urbano della Mobilità Metropolitana (PUMS) e il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), implementati in modo sincrono e coordinato per garantire una piena coerenza strategica a scala metropolitana: questi Piani propongono un approccio originale e fortemente integrato fra politiche urbanistiche e scelte territoriali, potenziamento dei servizi, infrastrutture di mobilità, politiche tariffarie, promozione della mobilità attiva, politiche di incentivazione e disincentivazione dei comportamenti di mobilità, nuovi servizi di smart mobility che mirano ad obiettivi ambiziosi.



Coerentemente con il PUMS e il PGTU, devono essere adottate le misure necessarie affinché muoversi in bicicletta diventi, assieme alla mobilità a piedi, il modo più comune di spostarsi: tra gli obiettivi del PUMS, infatti, uno dei più impegnativi riguarda la diversione modale di un numero importante di spostamenti fatti con l'utilizzo di mezzi motorizzati privati verso la mobilità ciclistica, portando entro il 2030 gli spostamenti in bicicletta a una quota del 14% a livello di Città Metropolitana e del 18% per la città di Bologna. Attualmente il 16% degli spostamenti effettuati in auto è inferiore al chilometro e il 33% è tra 1 e 5 km; ciò significa che questi spostamenti potrebbero essere compiuti a piedi od in bici se si garantisse a pedoni e ciclisti più spazi, sicuri e continui.

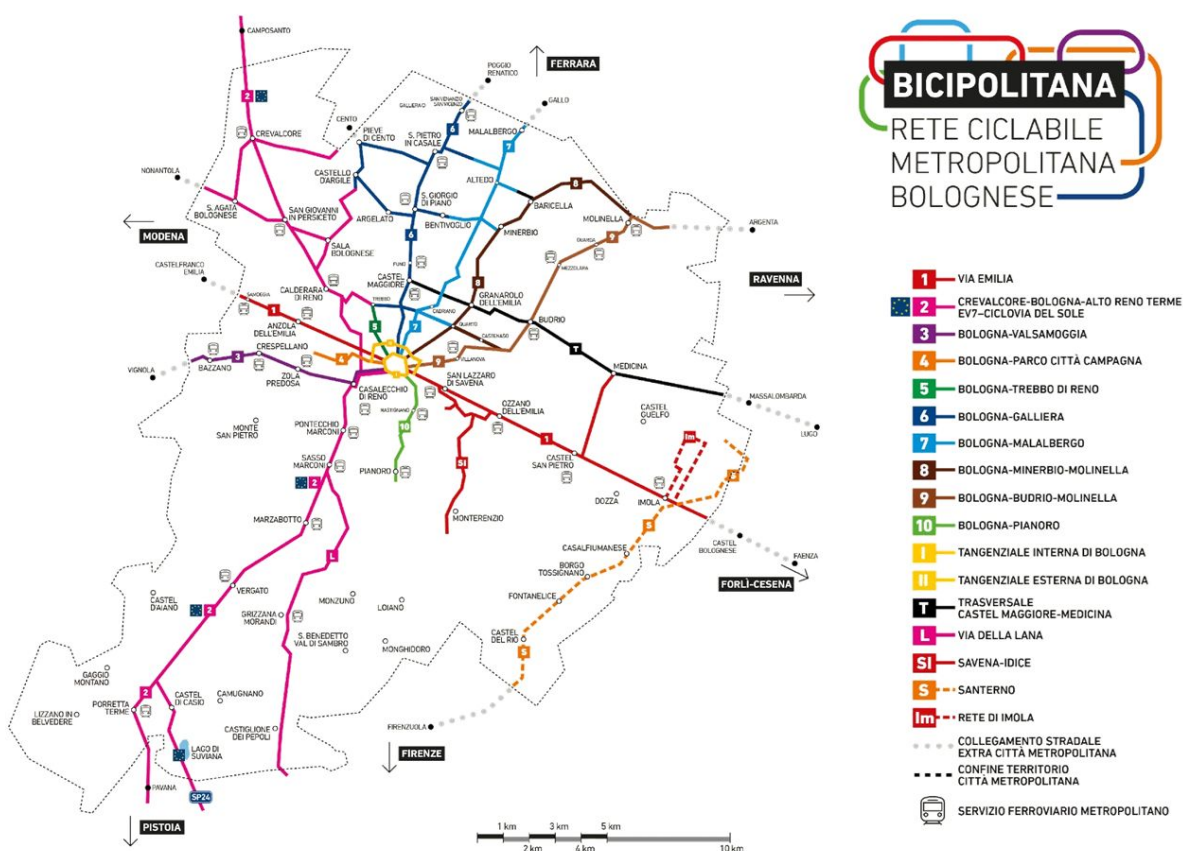
La forte crescita dell'uso sistematico della bicicletta rappresenta una delle chiavi di volta per una mobilità urbana diversa e innovativa e uno dei pilastri più significativi per uno sviluppo sostenibile, concorrendo alla riduzione della congestione del traffico urbano e alla riduzione delle emissioni in atmosfera di gas climalteranti connessi al traffico stesso.

Vanno quindi messe in atto le condizioni per riconoscere la bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano, garantendo ai ciclisti sicurezza e dignità e creando spazio sulla carreggiata stradale per una circolazione fluida e sicura delle biciclette. L'obiettivo è quindi quello di realizzare le condizioni per una mobilità in bicicletta sicura e competitiva con l'automobile, perché una città adatta alle biciclette migliora la propria qualità urbana generale, non solo per i ciclisti ma per tutti coloro che la vivono e si muovono ogni giorno al suo interno anche con altri mezzi di trasporto.

Biciplan di Bologna

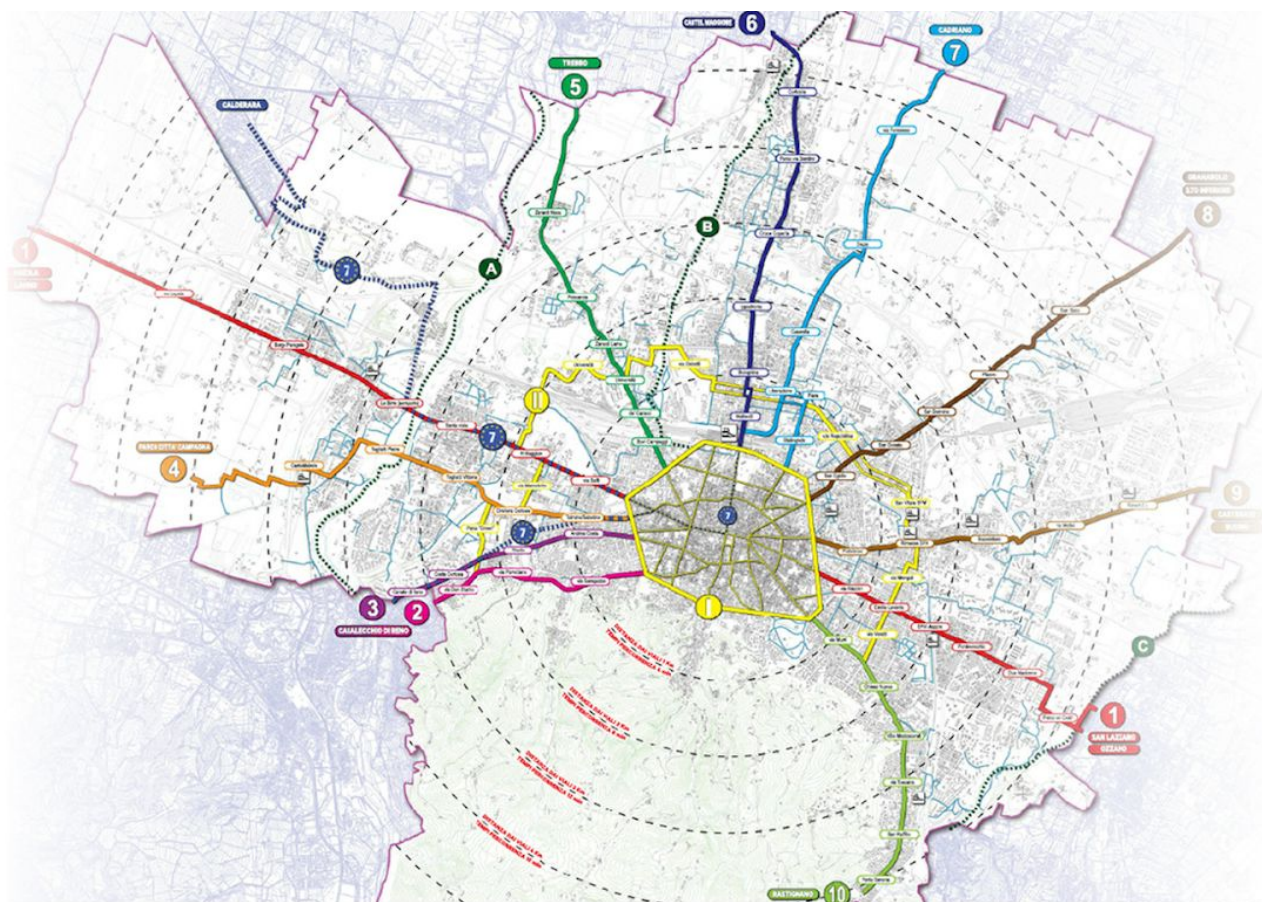
Il documento che viene assunto dal PUMS e dal PGTU come riferimento per lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito comunale è il Biciplan di Bologna, elaborato dal Comune nel 2016, che rappresenta un programma articolato di azioni sia materiali che immateriali destinate a rendere più agevole e sicura la presenza dei ciclisti in città e mirate ad ampliarne il numero e a rafforzare le dimensioni e il valore dell'indotto connesso all'uso della bicicletta secondo diversi punti di vista: individuale, collettivo, della pubblica amministrazione, degli attori economici e sociali.

Dal punto di vista infrastrutturale individua una rete ciclabile strategica lungo una serie di direttrici urbane, in stretto coordinamento con la "Bicipolitana", la rete ciclabile di livello metropolitano delineata dal PUMS.



In particolare, gli interventi per il miglioramento della mobilità ciclistica previsti dal Biciplan tengono conto delle seguenti linee guida:

- completare la rete ciclabile strategica lungo le direttrici della rete stradale principale maggiormente coincidenti con le linee di desiderio degli spostamenti ciclabili, anche in un'ottica di integrazione con la scala metropolitana;
- realizzare itinerari caratterizzati da attrattività, continuità, riconoscibilità e linearità, attrezzandoli con un'adeguata segnaletica di indirizzamento ed ogni altro strumento necessario per percorrerli in sicurezza;
- realizzare interventi per garantire una ciclabilità diffusa e sicura, connettendo alla rete strategica anche le aree a viabilità locale, attraverso la creazione di una rete ciclabile di supporto, isole ambientali e zone a traffico moderato.



CICLOVIE RADIALI

Ciclovia 1est	Emilia est
Ciclovia 1ovest	Emilia ovest
Ciclovia 2	Saragozza - Porrettana - Don Luigi Sturzo - Casalecchio
Ciclovia 3	Andrea Costa - Canale di Reno - Casalecchio
Ciclovia 4	Sabotino - Togliatti - Salvemini - Casteldebole
Ciclovia 5	Zanardi - Noce - Trebbo
Ciclovia 6	Matteotti - Bolognina - Corticella - Castel Maggiore
Ciclovia 7	Stalingrado - Casaralta - Ferrarese - Dozza - Cadriano
Ciclovia 8	San Donato - Quarto Inferiore - Granarolo
Ciclovia 9	Ospedale - Massarenti - Le Roveri - Villanova - Castenaso
Ciclovia 10	Murri - Toscana - San Ruffilo - Rastignano

CICLOVIE ANULARI

Anello I	Tangenziale delle biciclette
Anello II	Circonvallazione intermedia

PERCORSI VERDI - Greenways

Percorso A	Fiume Reno
Percorso B	Canale Navile
Percorso C	Fiume Savena

EUROVELO 7 - Sun Route

Eurovelo 7	Sun Route
------------	-----------

Una seconda parte del Biciplan descrive i 'servizi' che si ritengono importanti per il funzionamento del 'sistema bicicletta', sia verso il miglioramento delle condizioni dell'utenza attuale, sia per massimizzare i vantaggi attesi da tale funzionamento. Si tratta cioè della costruzione del contesto che agevola e ottimizza l'uso della bicicletta.

Vi è poi una parte dedicata alle azioni, di natura più propriamente comunicativa, finalizzate a far crescere l'uso della bicicletta sino ai livelli possibili e desiderati; si tratta cioè di elevare la domanda di spazi e di servizi della mobilità ciclabile; tra queste anche le azioni dedicate al coinvolgimento delle scuole nella creazione di adeguata una cultura ciclistica.

Per la città di Bologna il Biciplan rappresenta già un programma articolato di misure destinate a rendere più agevole e sicura la possibilità di utilizzare la bicicletta per muoversi e risponde già a buona parte delle necessità attuali.

Emergenza Covid-19

Considerato il manifestarsi nel 2020 dell'emergenza Covid-19, con il conseguente temporaneo calo di attrattività del trasporto pubblico derivante dalle attuali esigenze di distanziamento interpersonale dovuto a ragioni sanitarie, il Comune di Bologna in analogia con quanto fatto a livello urbano in molti altri Paesi, europei e non, ha ritenuto di predisporre un "Piano di mobilità ciclabile emergenziale" finalizzato ad innalzare fin da subito il grado di competitività della bicicletta rispetto all'utilizzo dell'auto privata, al fine di evitare possibili scenari di congestione del traffico.

Il quadro normativo attuale, d'altronde, non solo è favorevole ad un simile approccio, ma fornisce un forte impulso alle Amministrazioni locali affinché realizzino rapidamente le migliori condizioni possibili, a livello sia strutturale che di servizi, per far sì che la mobilità ciclistica assuma sempre più un ruolo di primo piano nel quadro della mobilità urbana. Vanno lette in tal senso le novità introdotte nel Codice della Strada dal DL 34/2020 ("Decreto Rilancio") che vanno sotto il nome di "corsia ciclabile" e "casa avanzata", nonché i nuovi finanziamenti statali reperiti dal Comune di Bologna. Anche la Delibera della Regione Emilia-Romagna 484/2020 converge su tale obiettivo, fornendo agli Enti Locali risorse sia per la realizzazione di reti ciclabili emergenziali, sia per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti quotidiani dei lavoratori.

Al fine di utilizzare al meglio i quasi 3 milioni di euro ottenibili tra finanziamenti statali e regionali, si è scelto di stilare il presente Piano della Mobilità Emergenziale, basato sulle linee guida progettuali consolidate del Biciplan di Bologna. Risulta utile però notare che le azioni qui individuate si inseriscono in uno scenario di emergenza e urgenza di difficile previsione e in continuo cambiamento. Per permettere una risposta flessibile ad una situazione variabile, è possibile che le indicazioni riportate in seguito possano modificarsi in base a contingenze o opportunità anche normative - in particolare relativamente al doppio senso ciclabile in strade a senso unico - non prevedibili alla data di redazione del presente Piano.

III - Interventi strutturali

Modalità di intervento

Come molte città, italiane e straniere, si ritiene che la realizzazione di percorsi ciclabili leggeri sulle principali direttrici urbane possa agevolare e stimolare una nuova utenza ciclistica, che potrebbe anche auspicabilmente mantenersi in parte successivamente alla fine dell'emergenza. Questa pratica pare la soluzione più corretta da utilizzare in questo momento di urgenza, perché può permettere di realizzare una serie importante di interventi di agevolazione della mobilità ciclistica rapidamente attuabili a costi contenuti.

Questo assunto si basa su tecniche di realizzazione del sistema ciclabile fortemente orientate nel senso della protezione 'leggera' e della preferenziazione ciclabile in carreggiata nelle varie direttrici oggetto di intervento. Gli interventi previsti mirano ad adeguare il canale stradale a standard maggiormente rispondenti alle esigenze dell'utenza ciclistica, con impatti nulli o minimi sull'assetto della sosta.

Progettazione

I dispositivi progettuali utili a tal fine si possono riassumere come segue:

- corsie ciclabili monodirezionali in carreggiata, con riferimento sia alle corsie ciclabili valicabili e ad uso promiscuo introdotte dal DL 34/2020 sia alle piste ciclabili riservate in carreggiata previste dalla normativa consolidata (DM 557/1999);
- conferma e ampliamento di corsie preferenziali per il trasporto pubblico aperte anche al transito delle biciclette;
- interventi di moderazione della velocità volti a creare percorsi promiscui veicolari e ciclabili in carreggiata con una segnaletica atta a evidenziare la presenza dei ciclisti.

Il tutto, come detto, nel solco delle linee guida progettuali del Biciplan di Bologna, che risultano già calibrate alla conformazione e alle necessità del nostro territorio e rientrano all'interno di un percorso già ampiamente illustrato e condiviso con la cittadinanza.

Ai fini attuativi si sceglie di agire attraverso le due seguenti modalità:

- TIPOLOGIA 1 - aumentare i percorsi ciclabili attraverso un'accelerazione dei progetti già previsti per il 2020, ponendo particolare attenzione a quelli comprendenti la creazione di nuovi tratti lungo le ciclovie della rete principale ciclabili (ad esempio quelli lungo le direttrici di Stalingrado, Zanardi, Corticella), valutando di inserire anche eventuali modifiche in corso d'opera per potenziare ulteriormente l'efficacia dell'intervento
- TIPOLOGIA 2 - inserire soluzioni leggere e riconoscibili per facilitare la mobilità delle biciclette, agganciandosi agli interventi di manutenzione straordinaria già previsti per

l'estate 2020 e/o anticipando in via sperimentale interventi già a piano investimenti per i prossimi anni ed in fase di studio di fattibilità, o valutando eventuali modifiche di interventi in fase di cantierizzazione.

In particolare si prevede, per quanto possibile nel rispetto dei tempi tecnici e delle verifiche progettuali, l'anticipazione al 2020 dell'attuazione di circa 10 km di rete ciclabile già pianificata, la cui cantierizzazione era originariamente prevista nel 2021. A questo blocco di interventi se ne aggiunge un altro per altri circa 13 km di nuova rete ciclabile, già appaltati e in corso di realizzazione, la cui ultimazione è prevista tra il 2020 e il 2021.

PERCORSI CICLABILI	COD. INT.	IMPORTO (€)	TOTALE (km)
Pioppa - Lavino di Mezzo	6026	672.000	1,50
Sviluppo rete ciclabile dal centro in direzione nord: Stalingrado (tratto tra viali e via della Liberazione) Zanardi (sottopasso ferroviario) Corticella (Croce Coperta a confine Castel Maggiore)	5786	1.290.000	4,00
Bando periferie: Corridoio ciclo-eco-ortivo di via delle Bisce	5861	335.000	1,20
Bando periferie: via Stazione Roveri via della Centralinista Bike station SFM Roveri	5852	250.000	0,50
Bando periferie: via delle Bisce (tratto con esproprio) via del Ferroviere via dello Smistamento Tratto via Martinetti - via Fantoni Tratto via del Fresatore-del Fonditore-dell'industria-Rot. Modonesi Via del Pilastro - via Panzini Rotonda Visconti - Viadagola (San Donato)	5853	1.730.000	6,10

Tabella 1: Interventi su ciclabilità la cui realizzazione è pianificata per il 2020-21

PERCORSI CICLABILI	COD. INT.	IMPORTO (€)	TOTALE (km)
Potenziamento rete ciclabile zona San Donato Nuovi tratti Riqualificazioni Zone 30	6042	800.000	4,80
Potenziamento rete ciclabile direzione Sud-Est Murri / Toscana Dagnini da Murri a Orti Oriani / TN-TS Doppi sensi ciclabili in CS (non conteggiati nei km)	6190	1.000.000	3,60
Potenziamento rete ciclabile direzione sud-Ovest Saragozza / Porrettana Irma Bandiera piano segnalamento ciclovie Biciplan (1^ parte)	6074	650.000	2,80

Tabella 2: Interventi su ciclabilità già finanziati, realizzazione pianificata per il 2021. Dove possibile si cercherà di anticipare sperimentalmente la realizzazione di alcuni tratti

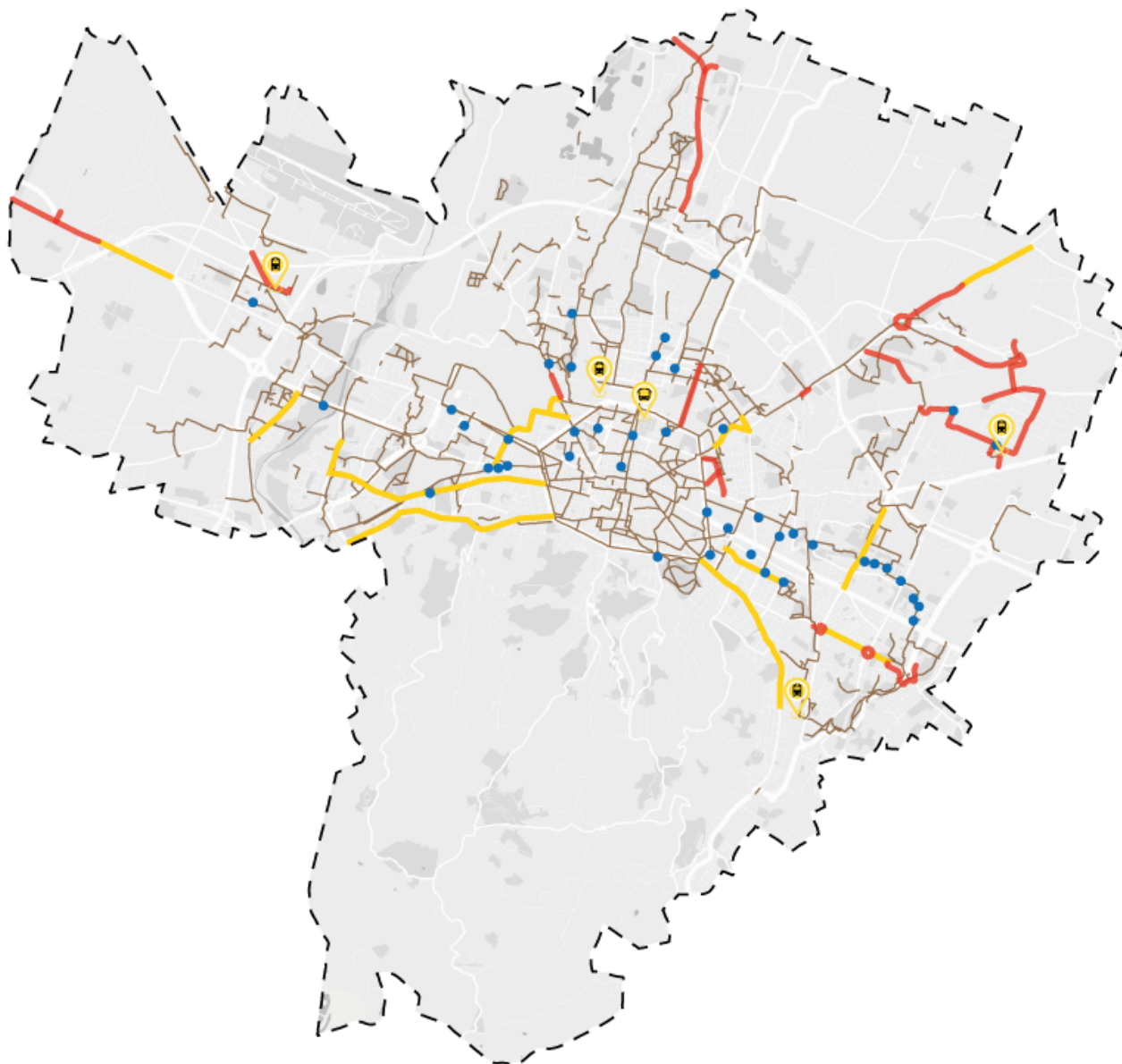
Realizzazione

Uno degli strumenti operativi per realizzare in maniera rapida tali interventi è rappresentato dal vigente contratto di Global Service per la manutenzione del patrimonio stradale, cogliendo l'occasione fornita dal rifacimento programmato di ampi tratti della rete viaria per ridefinire l'assetto del canale stradale adeguandolo alle suddette esigenze di agevolazione della mobilità ciclistica.

Si cercherà inoltre, dove possibile, di inserire soluzioni ciclabili anche all'interno di lavori attualmente in corso e legati a progetti che originariamente non erano necessariamente focalizzati sulla ciclabilità.

Lo scopo di lavorare con queste modalità è quello di poter ottenere risultati efficaci in tempi brevi, difficilmente raggiungibili con altre procedure di affidamento che andrebbero attivate ex novo, non garantendo certamente la stessa tempestività di attuazione.

Direttrici di intervento



— Percorsi ciclabili esistenti
180 km

— TIPOLOGIA 1 - Percorsi ciclabili in fase di realizzazione
13 km

— TIPOLOGIA 2 - Percorsi ciclabili emergenziali in fase di valutazione
10/15 km

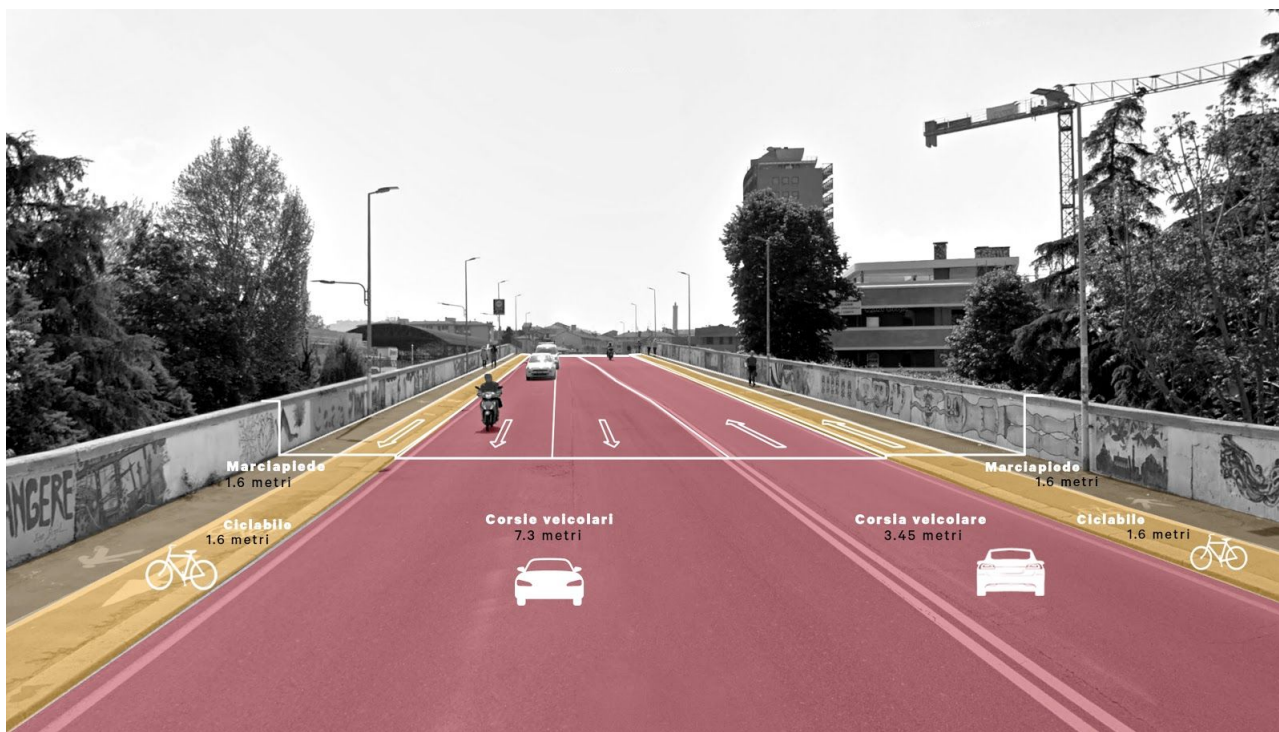
● Interventi puntuali - 42 localizzazioni
miglioramento in fase di realizzazione di percorsi ciclabili esistenti, mediante
rifacimento di segnaletica o rimozione di elementi pericolosi presenti sui percorsi

Esempi

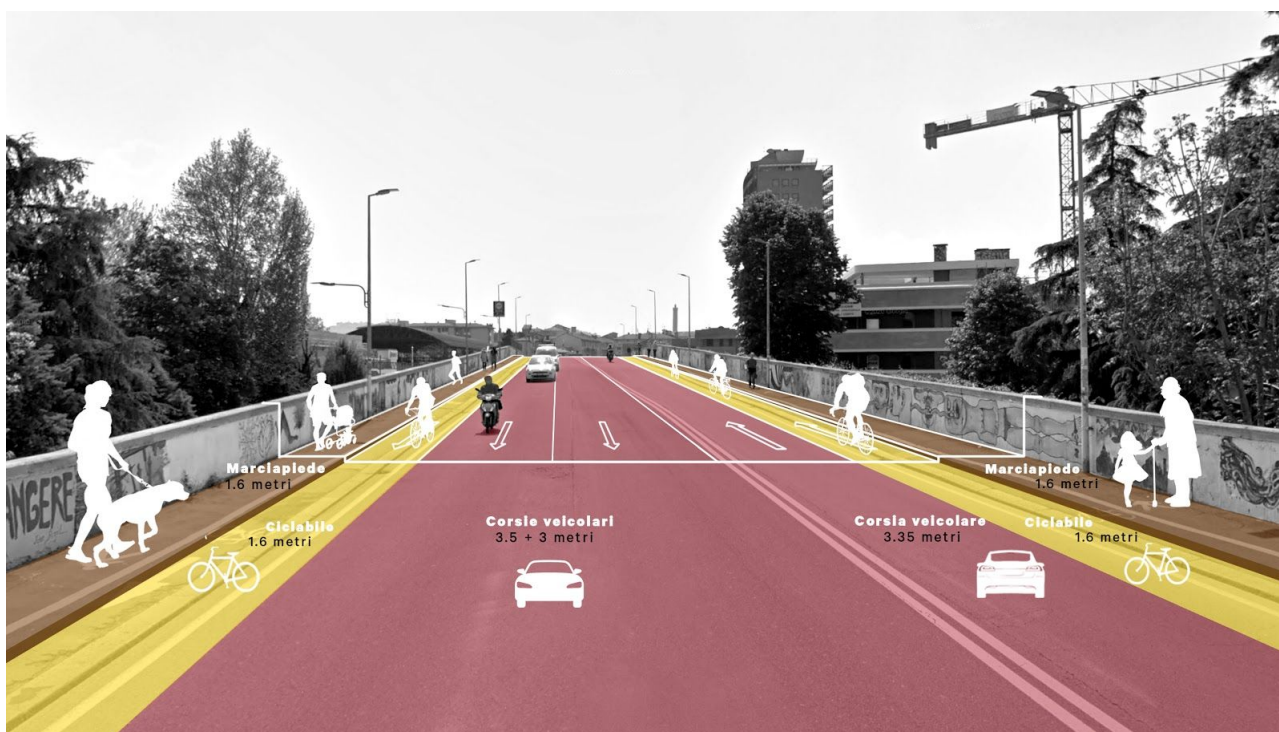
TIPOLOGIA 1 - Via Stalingrado

Intervento già previsto e in fase di attuazione di miglioramento della ciclabile esistente e messa in sicurezza dei marciapiedi

STATO DI FATTO



PROGETTO



TIPOLOGIA 2 - Via Saragozza

Anticipazione sperimentale dell'intervento programmato per il 2021

STATO DI FATTO



IPOTESI DI PROGETTO



IV - Servizi e politiche incentivanti

Per la mobilità attiva sono pochissime le azioni immediate che possono essere messe in campo da subito, quella principale riguarda la promozione di campagne di informazione e comunicazione, sul modello della campagna *#andràtuttinbici* lanciata dall'Associazione Salvaiciclisti Bologna e che proseguirà anche con il sostegno economico del Comune di Bologna. Inoltre nel Comune di Bologna, mettendo subito a disposizione risorse, si potrebbero potenziare gli incentivi all'acquisto di bici a pedalata assistita (e di biciclette pieghevoli) e introdurre agevolazioni all'utilizzo del bike sharing. Il quadro di riferimento riguarda principalmente la fase di settembre, sia per gli spostamenti casa-lavoro che per quelli casa-scuola.

Incentivi finanziari per acquisto mezzi alternativi

Continuare a supportare l'acquisto di e-bike ai privati ed eventualmente alle aziende; questa azione può agganciarsi ai finanziamenti nazionali (presenti o futuri), non escludendo finanziamenti diretti da parte del Comune di Bologna. Politica che supporterebbe anche le aziende italiane di produzione bici; vanno studiate inoltre modalità per incentivare gli acquisti di altri mezzi per micromobilità.

Bike sharing

Supportare il bike sharing ed incentivarlo economicamente per renderlo accessibile a tutte le utenze.

Accordi di Mobility Management

Potenziamento del ruolo del mobility manager che collabora all'adozione del piano di mobilità sostenibile, la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità, delle persone, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile.

Questo Piano si propone di attivare nuovi accordi di Mobility Management, anche alla luce delle novità normative introdotte dal Decreto Rilancio, mediante i quali, in sinergia con le aziende partecipanti, sarebbe possibile incentivare l'utilizzo di diverse forme di mobilità sostenibile per gli spostamenti casa-lavoro. Attraverso il mobility management, che attualmente coinvolge circa 50.000 addetti in 30 sedi lavorative nel Comune di Bologna, vi è la possibilità di includere e sperimentare d'intesa con aziende ed Enti l'incentivazione, anche con contributi ad hoc, di varie forme di mobilità sostenibile a favore degli spostamenti casa-lavoro quali:

- acquisto bici e monopattini elettrici;
- bike to work, con incentivazione all'uso della bici per i dipendenti;
- spazi attrezzati ricovero mezzi e dotazione rastrelliere, velostazioni;
- utilizzo della sharing mobility (biciclette, e-bike, micromobilità elettrica);

-
- coordinamento degli orari di ufficio e condivisione di politiche di incentivazione dello smart working;
 - condivisione di politiche di trasporto aziendale a favore delle bici (anche e-bike),
 - reperimento di risorse e nuovi finanziamenti

Sosta sicura

Nella consapevolezza che l'incentivazione della mobilità ciclabile passa anche dalla disponibilità di posteggi comodi e sicuri, soprattutto per potenziare l'utilizzo della bici anche in associazione ad altri mezzi di trasporto sostenibile, si sono individuate alcune azioni su cui concentrare le risorse future:

- potenziamento del numero di rastrelliere in città e nelle scuole, con particolare attenzione alla loro funzionalità e sicurezza, da migliorare anche attraverso l'adozione di un nuovo modello di portabici attualmente allo studio;
- realizzazione di ciclostazioni, vale a dire depositi bici coperti, chiusi e non presidiati ma con accesso a controllo automatico, da ubicare nelle vicinanze dei principali nodi di interscambio tra i diversi sistemi di trasporto (i Centri di Mobilità previsti dal PUMS).