

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Approvato il 27 Novembre 2019

**PGTU - Piano Generale
del Traffico Urbano di Bologna**

PPE

Piano della Pedonalità Emergenziale

Relazione Generale

I - Premessa e obiettivi	4
II - Quadro pianificatorio	5
Coerenza con gli strumenti: PUMS, PGTU e PUG	5
III - Interventi	7
Interventi emergenziali a sostegno delle attività commerciali	7
Interventi emergenziali per la pedonalità diffusa	7
Metodologia di selezione	7
Sperimentazione, valutazione e implementazione	8
Aree di intervento	9

**Assessora Urbanistica e Ambiente
e Vicesindaca**

Valentina Orioli

Assessore Mobilità

Claudio Mazzanti

Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture
Direttore

Cleto Carlini

Gruppo di Lavoro

*Alice Giovannini
Carlo Michelacci
Chiara Amadei
Elisabetta Morante
Giancarlo Sgubbi
Fiorenzo Mazzetti
Sebastiano Polignano*

Fondazione Innovazione Urbana
Direttore

Giovanni Ginocchini

Gruppo di Lavoro

*Leonardo Tedeschi
Roberto Corbia
Elisabetta Caruso
Noemì Julian
Alessandro Bettini*

I -Premessa e obiettivi

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 di cui si è dotata negli ultimi anni, accelerandone i tempi di attuazione e implementando alcune azioni anche di carattere sperimentale. Queste, nel rispondere alle necessità e ai bisogni emersi e mappati nelle varie parti della città in questi anni, incideranno, in maniera immediata, sulla riconfigurazione degli spazi, dando così risposte ai cittadini.

Per garantire la sicurezza sanitaria, e quindi la salute di tutti, la città infatti si trova davanti alla necessità di dover mutare nella sua dimensione spaziale, ma anche nei suoi tempi. Appare 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, facendolo con l'obiettivo di rendere Bologna sempre più sostenibile e a misura d'uomo. Appaiono necessarie nuove regole, come nuove devono essere le modalità con le quali si potrà fruire degli spazi pubblici. Si propone quindi in tal senso di avviare un percorso finalizzato a dare risposte immediate e a 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;

L'obiettivo specifico di questo documento è il potenziamento graduale della fruibilità pedonale di tutte le zone della città, attraverso una rete di micro interventi che partendo da una prima serie di sperimentazioni, guardi nell'ottica di lungo periodo a rafforzare il modello policentrico e sostenibile della città. Un modello che punta a costruire una città più vivibile, caratterizzata da un sistema di spazi pubblici diffusi e connessi tra loro da una più capillare rete ciclabile, da realizzare gradualmente secondo le strategie individuate da strumenti pianificatori appositi, 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

Coerenza con gli strumenti: PUMS, PGTU e PUG

Gli strumenti principali ai quali la presente proposta fa riferimento, sono da un lato 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, e dall'altro il nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG), che se pur nel pieno del suo iter di realizzazione, traccia sin da ora, in maniera chiara da un punto di vista strategico alcune questioni chiave che si pongono alla base dell'approccio qua previsto. Questi Piani che propongono un approccio originale e fortemente integrato fra politiche urbanistiche e scelte territoriali, potenziamento dei servizi, infrastrutture di mobilità, mirano ad obiettivi ambiziosi, proponendo di sviluppare una serie di strategie che consentano di favorire la pedonalità della città, (caratteristica intrinseca alla struttura urbana di Bologna) e diffonderne allo stesso tempo la cultura.

Coerentemente con quanto indicato nel PGTU, si intende dar seguito quindi alla strategia posta alla base dello strumento sul tema delle pedonalità, che mira alla costruzione di un sistema fatto di "nuove centralità" a pedonalità diffusa in tutta la città, che si affianchi ed ed integri alla vocazione pedonale della città storica.

In particolare da un punto di vista operativo si intende dare risposte concrete alle strategie del piano ed in particolare alle seguenti:

- sviluppo di un piano di interventi per aumentare la sicurezza stradale, a partire dai punti di maggiore criticità, per una riduzione generale degli incidenti, e per una radicale diminuzione di quelli con morti e feriti;
- tutela delle zone residenziali e delle aree scolastiche, sia dal punto di vista ambientale e della sicurezza stradale, oltre che della fruibilità e della qualità complessiva;
- individuazione, anche fuori dal centro storico, di zone che possano costituire centralità nei quartieri, da connotare come aree a prevalente vocazione pedonale;
- realizzazione di interventi specifici in prossimità delle aree scolastiche per la creazione di percorsi protetti casa-scuola da effettuare a piedi o in bicicletta e per la limitazione del traffico nelle ore di ingresso e uscita;

Nello specifico, il PGTU sottolinea come azione, tra le altre, quella di porre *"analoga attenzione [...] al resto del tessuto urbanizzato fino alle cosiddette "periferie" urbane, che anche tramite la leva della mobilità, accanto a quella più propriamente urbanistica, si intende far evolvere progressivamente a "nuove centralità" a pedonalità diffusa della città, che si affiancano al centro detto appunto "storico".*

Per rispondere operativamente in maniera immediata alle necessità sopra citate in premessa, e coerentemente con la strategia 2.2.e. del nuovo PUG che è orientata a *“garantire la diffusione di una rete equilibrata di attrezzature e servizi”*, ed in particolare a *“Sperimentare nuove forme di gestione temporanea degli spazi”*, con il presente Piano si prevede di avviare una strategia di azione che, partendo da un approccio sperimentale e adattivo alle reazioni delle comunità, mira all’avvio di un processo di trasformazione verso la pedonalizzazione di una serie di ambiti diffusi nella città.

IV - Interventi

In affiancamento agli interventi già programmati per il 2020 - ad esempio le nuove pedonalizzazioni di piazza Rossini, via delle Moline o l'installazione delle telecamere a tutela delle aree pedonali di corte Galluzzi, via Falegnami, piazza Santo Stefano - e ai già consolidati percorsi progettuali partecipati per la riqualificazione dello spazio pubblico - ad esempio i Patti di Collaborazione, che sono stati portati avanti nonostante la situazione di emergenza, come quello di via Serra - questo Piano individua in via straordinaria due ulteriori strumenti a favore dello spazio condiviso e della pedonalità.

Interventi emergenziali a sostegno delle attività commerciali

Al fine di rendere possibile la fruizione sicura degli esercizi commerciali, con la delibera di Consiglio DC/PRO/2020/72 è stato concesso fino al 31 ottobre a bar e ristoranti la possibilità di un ampliamento straordinario e temporaneo dei dehors, per chi è già in possesso di concessione ed, in via straordinaria, anche per chi oggi non è già titolare di concessione autorizzata.

Gli ampliamenti, nel rispetto di una serie di precise regole, permettono di occupare i nuovi spazi concessi esclusivamente con tavoli, sedie e ombrelloni (DEHORS TIPO A) e fioriere e possono essere realizzati :

- in aree e spazi pedonali già esistenti (con alcune eccezioni per alcune aree indicate nella delibera);
- su stalli di sosta (strisce blu e parcheggi motorini);
- in zone verdi, parchi e giardini pubblici, sentiti i quartieri secondo le prescrizioni del settore Ambiente e Verde
- in aree in cui sono valutate volta per volta in funzione delle richieste nuove forme e modalità di pedonalizzazione, che dovranno giungere attraverso proposte condivise da più esercenti, ad esempio quelle già attuate di Via S.Gervasio, Via delle Moline, Via Mascarella e Via Marescalchi.

Le misure sono improntate a promuovere una ampia diffusione in tutta la città di nuovi spazi di opportunità per le attività di somministrazione.

Interventi emergenziali per la pedonalità diffusa

Metodologia di selezione

Durante il periodo di emergenza *Covid-19* si è generato a livello globale un eccezionale e intenso dibattito legato alla gestione della fase di emergenza nelle città e alla pianificazione degli spazi urbani per una risposta resiliente alle consapevolezze acquisite collettivamente a fronte dell'epidemia. A Bologna questo dibattito ha trovato diversi spazi

di confronto fra i quali l'osservatorio promosso dalla Fondazione per l'Innovazione Urbana "*R-innovare la città. Osservatorio sull'emergenza Coronavirus*".

Allo stesso tempo, in città, si sono attivati dei comitati e gruppi di interesse che hanno avanzato all'amministrazione diverse proposte di intervento fra le quali alcune legate specificatamente alla pedonalità diffusa. Le aree oggetto di queste proposte, insieme ad altre aree ritenute di potenziale interesse dagli uffici del Comune - anche in relazione a progettualità già in essere, ad esempio il progetto "Mobilità Scolastica Sostenibile a Bologna" - e dalla Fondazione per l'Innovazione Urbana, sono state oggetto di una prima istruttoria da parte degli uffici tecnici. I criteri guida per la scelta delle aree di intervento:

- scarsa disponibilità di spazio pubblico nelle vicinanze della zona di intervento
- presenza di poli attrattori che possano essere di supporto alla riuscita dell'intervento
- analisi delle criticità e valutazione di fattibilità senza opere (per sperimentazioni) o con opere ridotte (verniciature a terra/arredi leggeri)
- sostenibilità dell'intervento in termini di uso e gestione

In base ai risultati delle valutazioni tecniche, è stata fatta una prima selezione di interventi potenzialmente fattibili, che sono stati successivamente sottoposti agli assessori competenti e al parere dei Quartieri. Inoltre, sono state effettuate considerazioni di fattibilità legate alla disponibilità di risorse sia economiche che umane. Da questo percorso istruttorio sono risultate come papabili le aree riportate successivamente.

Preme sottolineare che, considerato il carattere implementale di questo programma di interventi, il percorso intrapreso potrà essere una sorta di guida per future valutazioni di altre aree sulle quali intervenire.

Sperimentazione, valutazione e implementazione

Gli interventi nella maggior parte dei casi nasceranno con una prima fase di sperimentazione, una successiva valutazione e, nel caso questa abbia esito positivo, una implementazione per una trasformazione definitiva dello spazio pubblico. In questo senso l'intenzione è quella di dare continuità al processo messo in campo in forma pionieristica, nel caso di *piazza Rossini* sperimentandolo in aree esterne al centro storico. Là dove l'intervento è limitato, si valuterà se realizzare direttamente l'opera in forma definitiva.

Le sperimentazioni saranno costituite da interventi leggeri, semplici e a basso costo, finalizzati a simulare un possibile scenario di trasformazione dell'uso dello spazio. Queste realizzazioni sperimentali avranno inizio il prima possibile e costituiranno la base per un confronto collettivo rispetto alla soluzione da realizzare definitivamente. Una volta

avviate le sperimentazioni infatti, gli effetti prodotti dalle trasformazioni sull'uso dello spazio da parte delle comunità interessate saranno oggetto di osservazione e monitoraggio. Solo sulla base di questi, l'Amministrazione deciderà se procedere alla realizzazione definitiva o meno. Nel caso si decida di procedere alla progettazione definitiva, là dove il contesto e le caratteristiche dell'intervento lo giustifichino - quindi principalmente nell'ambito della TIPOLOGIA 3, illustrata di seguito - saranno avviate le procedure per l'eventuale attivazione di specifici concorsi di architettura, così da valorizzare al massimo gli obiettivi dell'intervento, implementare il livello qualitativo del progetto delle trasformazioni definitive ed il loro inserimento nel contesto urbano. Coerentemente con gli obiettivi sopra definiti sono individuate alcune azioni progettuali che saranno applicate nell'ambito degli interventi proposti. Là dove possibile queste saranno messe in campo già nella fase sperimentale, altrimenti saranno adottate nella trasformazione definitiva o in una fase intermedia di implementazione delle opere sperimentali.

Al fine di valorizzare i contesti urbani di intervento, dal punto di vista ambientale saranno applicate soluzioni progettuali che incentivino la mobilità sostenibile, implementino la presenza di vegetazione anche coltivabile, prevedano l'utilizzo di materiali minerali così come di vernici chiare per riflettere i raggi solari o dove e quando possibile prevedano azioni di de-paving e l'utilizzo dell'acqua.

Allo stesso tempo gli interventi avranno attrattività e impatto sugli attori locali, sulle comunità urbane e sulle persone valorizzando l'identità di questi luoghi attraverso la creazione di spazi confortevoli ed equilibrati che utilizzino arredi urbani innovativi e creativi, la creazione di spazi gioco non convenzionali, la pedonalizzazione di spazi oggi carrabili o non utilizzati. Per far sì che gli interventi dialoghino profondamente con il contesto sociale in cui si inseriscono, sarà necessario, soprattutto nel confronto che porterà alle realizzazioni delle opere definitive, prevedere un ascolto e coinvolgimento delle scuole, dei genitori delle scuole, dei commercianti e delle comunità urbane locali.

Aree di intervento

Di seguito sono individuate e descritte le aree di intervento e i relativi obiettivi individuati ad ora per attuare le prime sperimentazioni nel minor tempo possibile.

Tenuto conto delle linee guida progettuali indicate, risulta utile notare che le azioni qui individuate si inseriscono in uno scenario di difficile previsione e in continuo cambiamento. Al fine di permettere una risposta flessibile ad una situazione variabile, è possibile che le indicazioni riportate qui possano modificarsi in base alle contingenze o alle opportunità non prevedibili alla data di redazione del presente Piano.

TIPO 1 - SPAZI PER LA PEDONALITA' IN PROSSIMITÀ DEGLI ACCESSI SCOLASTICI

Valorizzazione, messa in sicurezza e ampliamento degli spazi in prossimità delle scuole: tinteggiature a terra, trasformazione di aree carrabili o a parcheggio in aree pedonali, allargamento dei marciapiedi, eventuale inserimento di sedute e fioriere, eventuale spostamento della sosta persa in altra posizione nelle vicinanze, limitazione della velocità o altro etc:

- **Via Procaccini**, realizzazione di spazi di attesa e socialità all'angolo via Di Vincenzo/Andrea da Faenza, o direttamente su **via Di Vincenzo**, in prossimità della scuola Media Testoni Fioravanti;
- **Via Perti**, tratto finale già a fondo chiuso, per permettere l'accesso in sicurezza alla scuola primaria Bombicci e alla scuola dell'infanzia Gobetti
- **Via Barbieri**, ampliamento dello spazio di attesa in corrispondenza dell'ingresso della scuola primaria Acri
- **Via Benini**, introduzione di attraversamenti pedonali sicuri in corrispondenza dell'ingresso delle scuole dell'infanzia Alpi

TIPO 2 - PLAYGROUND

Disegno di giochi a terra su aree asfaltate già pedonalizzate che verranno declassificate al fine di poterle gestire coerentemente con gli spazi verdi che le affiancano, inserimento di arredi urbani anche verdi ed eventuali elementi di gioco fisici (seduta, fioriera, canestri etc..):

- **Via Guido Rossa**, nell'area compresa tra il giardino e la scuola primaria Casaralta
- **Via Milano**, nell'area pedonale compresa tra i dissuasori che affianca l'asilo nido e scuola dell'Infanzia Mazzoni

TIPO 3 - RIGENERAZIONE URBANA

Interventi più articolati di trasformazione di aree stradali poco o male organizzate, finalizzati a ricavare nuovi spazi di socialità, per il gioco, le attività ludiche e per il commercio e con l'obiettivo di mitigare l'impatto ambientale della città costruita e aumentare la qualità funzionale e architettonica dello spazio urbano.

Nell'ambito di questa tipologia, per lo sviluppo dei progetti definitivi successivi alle opere sperimentali, realizzate anche mediante attività di urbanistica tattica, potranno essere avviate le procedure per l'attivazione di specifici concorsi di architettura così da valorizzare al massimo gli obiettivi dell'intervento, implementare il livello qualitativo del progetto delle trasformazioni definitive ed il loro inserimento nel contesto urbano.

- **Via Mazzoni**, all'incrocio con via Venezia, l'area triangolare in adiacenza al mercato
- **via Sigonio**, area dell'ex mercato
- **Largo Brescia**, l'intera area compresa tra via Longarone e via Lombardia