



Comune di Bologna - **Quartiere San Vitale**
Vicolo Bolognetti, 2 - 40125 Bologna
Tel. 051/276111 - Fax 051/228610



Progetto di ciclo-pedonalizzazione della ‘Zona universitaria’

Allegato “A”

Testo completo della proposta progettuale

Introduzione
Percorso
Contesto
Finalità
Obiettivi
Opportunità
Stato di fatto
Stato di progetto
Piano integrato
Mappe tematiche

Progetto di ciclo-pedonalizzazione della 'Zona universitaria'

Introduzione

Il presente progetto di "ciclo-pedonalizzazione" della 'Zona universitaria' nasce dalla volontà del *Quartiere San Vitale* di **trasporre in una proposta progettuale complessiva e concreta, l'indirizzo politico**, più volte e in diverse sedi espresso, di progressiva restituzione del proprio territorio interno al centro storico ad una mobilità sostenibile, poco inquinante e sicura, ossia primariamente a pedoni, ciclisti e fruitori del trasporto pubblico.

1. Il percorso

La proposta che ora si avanza costituisce la **quarta fase di un percorso** avviato e costruito dal *Quartiere San Vitale* in tre momenti precedenti: l'invio all'Amministrazione comunale di contributi programmatici, volti ad integrare le "Linee programmatiche per il mandato amministrativo 2004-09" (O.d.G. 85/2004); l'espressione del parere sul "Piano straordinario per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile a Bologna" (O.d.G. 3/2005); l'approvazione del "Documento conclusivo dei lavori del Tavolo di confronto e di concertazione relativo alla zona universitaria" (O.d.G. 24/2005).

Le prime due fasi si sono svolte essenzialmente nell'ambito di un **percorso partecipativo**, che è stato condotto nella Commissione di lavoro "Ambiente e Mobilità" del *Quartiere* e ha coinvolto, in oltre due mesi di intensa attività, più di duecento cittadini e quindici fra Associazioni, Comitati e altri gruppi spontanei.

La terza fase rientra nell'ambito di un parallelo **processo di consultazione**, che è stato avviato specificamente per le criticità della zona universitaria, si è sviluppato attraverso due assemblee pubbliche e ha coinvolto alcuni dei maggiori soggetti presenti o operanti nella zona (Associazioni, Comitati, Università, Istituzioni culturali, etc...).

Il presente **progetto** è stato infine curato da Andrea Colombo, Coordinatore della Commissione "Ambiente e Mobilità", sulla base dei principali orientamenti, di metodo e di contenuto, espressi in precedenza dai cittadini e dal Consiglio di Quartiere.

Si riportano di seguito alcuni dei passaggi e stralci principali degli Ordini del Giorno approvati.

A) Per una estesa pedonalizzazione del centro storico

[O.d.G. 85/2004]

«Il *Quartiere San Vitale*, considerato che pedonalizzare un'area significa peraltro anche creare uno spazio che rappresenti un'opportunità d'incontro, di aggregazione e di socialità, quindi uno spazio pubblico aperto collettivo, che agisca in relazione con le persone e i gruppi; auspica un'estesa pedonalizzazione della parte più interna del centro storico e di aree significative fino ai viali, ossia un progetto complessivo che abbinati alla più ampia chiusura possibile della Cerchia del Mille, alcuni sottoprogetti di pedonalizzazioni

per zone o spicchi nell'anello tra le due antiche cinte murarie, prevedendo soluzioni omogenee nelle linee generali e soluzioni specifiche per ogni singola zona, nel rispetto delle particolarità di ognuna di esse.»

B) Per una pedonalizzazione integrale di via Zamboni

[O.d.G. 3/2005]

«Il *Quartiere*, per ciò che riguarda via Zamboni, intende andare oltre gli interventi già attuati e quelli previsti nel *Piano*, ritenendo di dover dare a tale strada un assetto strutturale radicalmente diverso da quello attuale: si tratta di ripensare dal punto di vista funzionale via Zamboni, rendendola, da via di attraversamento per auto, moto e furgoni, una strada dedicata per lo più alla mobilità pedonale e ciclabile, non fermandosi cioè alla già vigente limitazione del traffico nella parte alta (da piazza di porta Ravegnana a piazza Rossini) né alla prevista parziale pedonalizzazione del tratto da piazza Verdi a piazza Puntoni. Il *Quartiere* propone perciò l'intera pedonalizzazione di via Zamboni, senza soluzione di continuità da sotto le Due Torri sino a piazza Puntoni. Tale proposta è motivata dalla necessità di fare di via Zamboni, l'asse centrale della 'Zona universitaria', un luogo destinato prevalentemente (e si potrebbe dire esclusivamente, salvi i giusti diritti di residenti e commercianti), ad una fruizione a piedi o in bicicletta.»

C) Per una progressiva pedonalizzazione della 'Zona universitaria'

[O.d.G. 3/2005]

«Nell'ottica della creazione di un "arcipelago" di aree pedonali, il *Quartiere* propone altresì che si apra al più presto un confronto che porti all'elaborazione condivisa e partecipata di un progetto per l'estensione dell'area pedonalizzata di via Zamboni ad altre strade ad essa contigue della 'Zona universitaria', che si presta di per sé ad una pedonalizzazione pressoché integrale. In via primaria si individuano quali strade adatte ad una forte restrizione del traffico veicolare: Largo Respighi, via de' Castagnoli, via Righi (che permetterebbero di estendere sensibilmente e rendere più continuativo e sicuro il percorso ciclopedonale già previsto in via Moline, costituendo un asse di collegamento area universitaria-Indipendenza), nonché le vie Marsala, Belle Arti, Mascarella, Goito (strade con un'articolata e vasta offerta commerciale e perciò luoghi privilegiati di socialità).»

D) L'impegno del Quartiere a elaborare e condividere una proposta progettuale

[O.d.G. 24/2005]

«Il *Consiglio di Quartiere* ritiene di indicare all'Amministrazione Comunale la necessità prioritaria di avviare, secondo quanto già indicato dal *Quartiere San Vitale*, e poi integralmente recepito dall'Amministrazione comunale nel "Piano straordinario per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile", un progetto di ciclo-pedonalizzazione della Zona universitaria, con il duplice obiettivo di: a) riorganizzare la viabilità complessiva della zona, al fine di diminuire sensibilmente il traffico di auto, moto e furgoni; b) favorire la mobilità sostenibile di pedoni, ciclisti e utenti del trasporto pubblico, promuovendo una "fruizione lenta" delle strade, che restituisca alla zona una dimensione molto più simile a "campus"; «si impegna ad elaborare una proposta progettuale complessiva, da sottoporre alla discussione e al confronto fra tutti i soggetti istituzionali, amministrativi, sociali ed economici coinvolti».

2. Il contesto

2.1. I dati di partenza

Il dato, assai positivo, da cui questo documento prende corpo in tempi brevi e trae la necessaria **energia e legittimazione progettuale**, è da un lato la **volontà a livello politico**, enunciata e ribadita dall'Assessorato alla Mobilità, di accogliere e sviluppare la proposta avanzata dal *Quartiere San Vitale*, realizzando così la progressiva pedonalizzazione della 'Zona universitaria' ("La 'Zona universitaria' sarà pedonale" – La Repubblica Bologna, 1° marzo 2005); dall'altro lato, la **disponibilità a livello tecnico** del Settore *Mobilità urbana*, come risulta dalle Controdeduzioni alle osservazioni dei Quartieri per il *Piano straordinario* già citato ("l'osservazione ... sarà oggetto di verifica di fattibilità ed affrontata con studio specifico").

In un contesto di fondo così delineato, il presente progetto intende costituire una **base di partenza per la discussione**, che il *Quartiere San Vitale*, interpretando appieno e con convinzione il proprio **ruolo di proposta** (in particolare, a norma dell'art. 8 co.1 del Regolamento comunale sul decentramento, "formulare indicazioni e proposte per la formazione ... delle scelte dell'Amministrazione"), sottopone all'**Amministrazione comunale** e ai **cittadini**, consapevole che esso rappresenta una prima proposta che potrà essere ulteriormente **arricchita** dal più ampio confronto.

È inoltre opportuno segnalare che nella zona del centro cittadino afferente al *Quartiere San Vitale* si sono **consolidate già da tempo due esperienze di limitazione del traffico veicolare**. Esse riguardano l'ex Ghetto ebraico e l'area di Via Altabella e strade limitrofe: pur sviluppandosi in un'area territoriale più ristretta, presentano le medesime motivazioni di fondo e sono state attuate con gli stessi strumenti tecnici che informano il presente progetto predisposto per la 'Zona universitaria'. L'idea di fondo del progetto diviene così, in maniera quasi "naturale", quella di **estendere le zone semi-pedonalizzate dell'ex Ghetto ebraico, di via Altabella e dintorni e della parte iniziale di via Zamboni, riconnettendole funzionalmente alla contigua area universitaria**.

In prospettiva, integrano questo progetto altre due proposte avanzate dal *Quartiere*, che si dimostrano coerenti e coordinate con il quadro considerato, rimandando però ad una fase successiva una loro più specifica trattazione, anche da un punto di vista progettuale: la **pedonalizzazione di Piazza Aldrovandi** e la **generalizzazione delle "strade residenziali"** in tutti i vicoli tra via San Vitale e Strada Maggiore.

2.2. Prospettive e scenario di lungo termine

Il progetto per la 'Zona universitaria' si caratterizza perciò come un importante tassello (probabilmente il principale, non solo per l'ampiezza dell'area interessata, ma anche per gli effetti complessivi attesi) di una più ampia strategia. Il *Quartiere San Vitale*, infatti, è impegnato a definire, relativamente al proprio territorio, **un assetto organico della mobilità del centro storico**, ponendosi, nel lungo periodo, il triplice obiettivo di:

- a) creare un vasto e articolato **arcipelago di isole ciclo-pedonali**, che ricomprenda quasi integralmente al suo interno la parte del centro appartenente al *Quartiere*, fatte salve le arterie principali di accesso e uscita alla *Zona a Traffico Limitato*;
- b) salvaguardare le stradine che collegano via San Vitale e Strada Maggiore, generalizzando la qualifica di **"strade residenziali"**, in modo da permettere una limitazione nell'accesso e nella sosta;

c) tutelare **via Innerio** e la **zona a nord di via Innerio**, per le quali è necessario quanto urgente predisporre un progetto specifico.

3. Le finalità generali

In via preliminare, si ritiene utile sottolineare alcuni obiettivi che la scelta di **ciclo-pedonalizzare una zona del centro** permette di realizzare, anche al fine di motivare adeguatamente le successive scelte concrete:

- recupero della **vivibilità degli spazi urbani** per tutti i fruitori (residenti, lavoratori, studenti, esercizi commerciali, ...);
- drastica **riduzione dell'inquinamento da smog, acustico e "degli spazi"**;
- eliminazione del **conflitto persone-auto** e del rumore da traffico;
- aumento del **godimento pubblico** di zone oggi prevalentemente utilizzate per il transito veicolare parassitario e come parcheggio;
- **riqualificazione** di intere aree, anche attraverso specifici interventi concernenti l'arredo urbano;
- tutela, conservazione e valorizzazione dei vari **aspetti artistico-monumentali**;
- uso diversificato degli spazi, che, nel tener conto delle attuali caratteristiche, sviluppi le **vocazioni commerciale, culturale, storica, artistica e di socialità** presenti.

4. Gli obiettivi specifici

La 'Zona universitaria', come ricordato, già di per sé si presta ad una pedonalizzazione pressoché integrale. Concorre a legittimare questa prospettiva il **complesso di azioni** che si stanno mettendo in campo (piste ciclabili, fittoni mobili, percorsi ciclo-pedonali), la **composizione sociale e culturale** e la necessità di ridurre drasticamente **l'inquinamento, il rumore e i rischi per i pedoni e i ciclisti**.

Principale obiettivo è fare della 'Zona universitaria' un luogo destinato prevalentemente ad una "**fruizione lenta**". Tale scelta si confà da un lato alla struttura urbanistica del comparto, assolutamente inadatta a sopportare transiti veicolari eccessivi e al contempo **facilmente percorribile a piedi o in bicicletta**; e, dall'altro lato, alla peculiarità della zona, caratterizzata da **forti flussi di pedoni e ciclisti** in virtù della presenza dell'Università, degli esercizi commerciali e delle istituzioni culturali (e dei relativi fruitori: studenti, professori, personale amministrativo, clienti, pubblico).

La proposta di **pedonalizzazione diffusa** trova poi fondamento nell'esigenza di riorganizzare complessivamente la viabilità del comparto universitario, prevedendone **un utilizzo il più possibile limitato da parte dei mezzi motorizzati**: esigenza oramai acquisita, che comincia ad attuarsi progressivamente con la pedonalizzazione di via delle Moline e che necessita contestualmente di altre azioni tendenti a realizzare il medesimo obiettivo e a completare il quadro degli interventi.

Infine, la zona dell'Università così concepita, permette di **eliminare** in maniera drastica tutto il **traffico parassita di mero attraversamento**, facendo nel contempo salve le esigenze dei **residenti** (che hanno in ogni caso la possibilità di raggiungere le proprie abitazioni) e dei titolari delle **attività commerciali** ivi presenti (garantiti nella loro possibilità di raggiungere i luoghi di lavoro e di effettuare il carico/scarico merci in orari determinati).

5. Le vocazioni e le opportunità

In questa sede progettuale e nell'ambito della presente parte introduttiva, preme altresì al *Quartiere San Vitale* sottolineare sinteticamente quali siano **le vocazioni da valorizzare e le opportunità da cogliere**, grazie alla ciclo-pedonalizzazione della 'Zona universitaria', da parte dei diversi **'gruppi' istituzionali, sociali, culturali e economici** che insistono sull'area. Ciò si rende infatti necessario da una parte per imprimere al progetto **una visione fortemente strategica**; dall'altra, per **rafforzare l'idea di fondo** della ciclo-pedonalizzazione.

- I **residenti** potranno progressivamente godere di **condizioni di qualità della vita migliori**: grazie alla limitazione del traffico, sarà infatti possibile **eliminare l'accesso abusivo** dei veicoli, **abbattere i livelli di inquinamento** ambientale e di rumore derivante dal traffico veicolare, migliorare le condizioni di **agibilità e sicurezza stradali**, **limitare l'uso "motorizzato" del territorio** soltanto a chi ne ha diritto, aumentare effettivamente le **possibilità di parcheggio**, favorire tra gli stessi abitanti l'utilizzo di mezzi di **mobilità alternativa**.
- I gestori degli **esercizi commerciali**, avranno l'opportunità di **"specializzare" la propria attività**, orientandola verso **una modalità "caratteristica, lenta e piacevole" di fare acquisti e di fruire dei servizi**, che, diventando la peculiarità commerciale della zona e differenziandola da altre aree, crea le condizioni per attirare nuovi fruitori, stabilendo con essi legami più stabili e frequenti.
È infatti necessaria una **diversificazione commerciale** delle attività, anche mediante la creazione di nuovi **punti di attrazione commerciale** "di supporto" alla rete di negozi di vicinato esistenti, nonché di **"poli integrati" di artigianato** di servizio e artistico.
Essi potranno tra l'altro sia sperimentare **modalità di fidelizzazione integrate** "servizio offerto – accessibilità sostenibile" ad esso, sia avviare **forme di convenzionamento** con parcheggi pubblici, autorimesse private e trasporto pubblico collettivo.
- I **docenti**, il **personale tecnico-amministrativo** e gli **studenti** dell'Università (che già da tempo chiedevano l'introduzione di analoghe misure nella zona) avranno la possibilità di "investire" in maniera più estesa, sicura e incisiva nella **mobilità sostenibile da essi già ampiamente praticata: la promozione della mobilità di pedoni e ciclisti** costituirà infatti l'obiettivo primario del progetto.
Ai numerosi studenti che oggi si servono di **motocicli**, grazie ad un sistema di **discincentivi** (alla mobilità motorizzata) accompagnati da **incentivi** (per la mobilità eco-compatibile), sarà invece data l'opportunità di **provare la convenienza di mezzi alternativi**.
D'altra parte, gli insegnanti e il personale che vogliano cambiare le proprie abitudini, avranno un motivo in più per sperimentare i già esistenti **strumenti di mobilità sostenibile** (trasporto pubblico su gomma e ferro) a basso costo previsti nell'ambito delle politiche di **mobility management universitario**.
- I gestori delle numerose **attività culturali**, infine, avranno l'opportunità di garantire una maggiore **valorizzazione e fruizione pubblica del proprio patrimonio**, **caratterizzando la zona** dal punto di vista di una vasta e articolata **offerta culturale**, che, grazie alla presenza congiunta di Musei,

Pinacoteca, Teatri, Cinema, Accademia, Conservatorio, esposizioni temporanee, concerti, mostre, restituisca al '*quartiere universitario*' innanzitutto il ruolo di "**centro culturale**" di Bologna.

Essi potranno tra l'altro sia sperimentare **modalità di fidelizzazione integrate** "servizio offerto – accessibilità sostenibile" ad esso, sia avviare **forme di convenzionamento** con adiacenti parcheggi pubblici e autorimesse private e con il gestore del servizio di trasporto pubblico.

Ciò è reso più facile dal fatto che già oggi la maggioranza o **buona parte del pubblico** accede agli spettacoli **a piedi**, in **bicicletta**, con l'**autobus** o con il **taxi**, e pertanto misure di *mobility management* costituirebbero un **sostegno alle abitudini già positive, quanto consolidate, dei fruitori** delle attività culturali.

6. Lo stato di fatto

La **ricognizione dello stato di fatto** può essere condotta attraverso cinque diversi "**filoni tematici**", che permettono un'analisi approfondita e diversificata e, al tempo stesso, costituiscono alcuni dei più importanti aspetti oggetto di revisione nel successivo stato di progetto, in quanto considerati strategici ai fini della ciclo-pedonalizzazione della 'Zona universitaria'.

6.1. I confini della 'Zona universitaria'

Sinora si è fatto a più riprese riferimento alla 'Zona universitaria', i cui confini sono però ancora da circoscrivere con esattezza.

Tenuto conto di molteplici indici statistici (la composizione sociale, la tipologia dei fruitori delle strade e degli esercizi commerciali, la presenza e la densità di sedi, aule, musei e biblioteche universitarie, etc...) si può individuare come 'Zona universitaria', sebbene in modo non definitivo e con un'interpretazione estensiva, quella definita dalle seguenti **strade perimetrali**: a nord via Irnerio, a sud via San Vitale, a ovest l'asse costituito dalle Vie Alessandrini e Oberdan, a est i viali di circonvallazione (Viale Filopanti).

6.2. L'organizzazione della viabilità

Attualmente la **viabilità dei veicoli motorizzati** nella zona considerata si caratterizza per:

- semi-pedonalizzazione nella zona dell'**ex Ghetto ebraico**, mediante varco con fittone mobile all'intersezione tra via Marsala e vicolo Luretta;
- semi-pedonalizzazione nella zona di **via Altabella e dintorni**, mediante numerosi varchi con dissuasore mobile;
- semi-pedonalizzazione del primo tratto di **via Zamboni**, da piazza di Porta Ravegnana fino all'incrocio con Piazza Rossini, con l'ausilio di due varchi dotati di fittone mobile;
- nel resto della zona in oggetto, **circolazione veicolare libera e senza limitazioni** di carattere strutturale per tutti gli autorizzati all'accesso nella *Zona a Traffico Limitato*, nonché per qualsiasi tipologia di ciclomotore e motociclo.

Il sistema della **mobilità pedonale** è affidato ad una fitta rete di portici e, ove questi mancano, ai marciapiedi o ad altri percorsi pedonali, più o meno protetti; nei fatti, visto l'alto numero di fruitori della zona, si assiste quotidianamente ad uno sfruttamento promiscuo degli spazi con un inevitabile utilizzo della sede stradale da parte dei pedoni, in forte conflitto con auto, moto e biciclette, che a loro volta invadono portici e marciapiedi.

Infine, la **mobilità ciclabile** è scarsamente garantita, in quanto discontinua, frammentaria e del tutto insufficiente rispetto al tasso percentuale di utilizzo della bicicletta in questa zona (cfr. § 6.4.).

6.3. I parcheggi per moto e bici

Attualmente per la **sosta di ciclomotori e motocicli** sono state principalmente adibite le seguenti aree, con una capienza cospicua: via Zamboni (in almeno cinque diversi tratti) e via Belmeloro.

Per la **sosta delle biciclette** si segnala la predisposizione di rastrelliere in numero significativo nelle seguenti zone: Piazza Rossini, Piazza Verdi (lato Chiesa San Giacomo), Piazza Scaravilli, Piazza Puntoni.

È quindi possibile affermare che il parcheggio dei mezzi a due ruote motorizzati è concentrato soprattutto nella radiale principale della 'Zona universitaria' (via Zamboni), mentre la sosta in regime di sicurezza delle bici è ancora troppo poco diffusa sul territorio e presso i diversi luoghi di studio, socialità e ritrovo collettivo.

6.4. I percorsi ciclabili

Come già sopra richiamato, purtroppo i percorsi ciclabili esistenti sono scarsi e discontinui, nonostante il preponderante uso di tale mezzo di trasporto da parte degli utenti abituali della zona. È evidente dunque che all'**azione volta a promuovere e incentivare** ulteriormente questa forma di mobilità, devono necessariamente accompagnarsi interventi mirati, investendo anche in **infrastrutture principali e di servizio**.

L'unica pista ciclabile adeguatamente segnalata e circoscritta nella zona è quella che si sviluppa lungo **via Zamboni**, da Piazza Verdi sino a piazza di Porta Ravegnana, in contromano ciclabile rispetto all'ordinario senso di marcia dei veicoli. Per il resto la mobilità delle biciclette è del tutto promiscua e non segnalata. Un miglioramento delle condizioni di **permeabilità ciclabile** si avrà a breve con la ciclopederalizzazione di **via delle Moline**, ma resta comunque prioritario attivare altri itinerari ciclabili, ad iniziare da quelli già recepiti nell'ambito del "Piano straordinario per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile a Bologna".

6.5. Il trasporto pubblico

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, la 'Zona universitaria' è servita essenzialmente dalla **navetta "C"**, il cui servizio risulta tuttavia insufficiente per la zona (e soprattutto per favorire una diversa e più sostenibile fruizione di essa), in quanto:

- a) dal punto di vista della **copertura territoriale**, il percorso interessa soltanto alcune strade (Piazza Rossini, via Zamboni-primo tratto, via Moline, via Righi, via Marsala), lasciando esclusa un'ampia porzione della zona, in particolare quella a nord-est e sud-est dell'asse via Petroni – via de' Castagnoli – via Moline;
- b) dal punto di vista della **copertura oraria**, sono previste solamente corse diurne e feriali, mentre la zona è frequentata da flussi ingenti di persone (e di mezzi motorizzati) anche in orari notturni e giorni prefestivi;
- c) dal punto di vista della **competitività-accessibilità economica**, i maggiori fruitori della zona, ossia gli studenti universitari, non sempre posseggono redditi sufficienti a sostenere il costo di dispendiosi abbonamenti mensili o annuali, che si aggiungono a spese cospicue assolutamente necessarie.

7. Lo stato di progetto

Come nasce il progetto

Il *Quartiere San Vitale* ha ritenuto di elaborare un progetto articolato di ciclo-pedonalizzazione della 'Zona universitaria', coordinando due componenti principali:

- la **situazione esistente**, sinteticamente indicata nello stato di fatto, la quale, in tutti i suoi aspetti (limitazioni del traffico, sosta di moto e bici, percorsi ciclabili, servizio di trasporto pubblico), appare oggi fortemente squilibrata a vantaggio di una mobilità veicolare motorizzata e libera, che determina una convivenza promiscua e quindi necessariamente conflittuale con pedoni e ciclisti;
- gli **obiettivi** generali e specifici che il *Quartiere* si è posto al fine di riqualificare la zona dal punto di vista della mobilità, favorendone prioritariamente la “fruizione lenta” da parte di pedoni, ciclisti e utenti del trasporto pubblico e limitando contestualmente la mobilità di auto e moto.

Dal confronto analitico fra le condizioni esistenti e le finalità cui il progetto è preposto, il *Quartiere* ha fatto discendere ed elaborato **alcune proposte**, articolate in **azioni di carattere generale** e in **interventi specifici**, che sono descritti di seguito e graficamente illustrati negli elaborati grafici allegati.

7.1. La divisione in “stanze di traffico”

Al fine di realizzare la ciclo-pedonalizzazione della 'Zona universitaria' come definita territorialmente in precedenza, il *Quartiere* propone di giungere ad una sua **suddivisione per ambiti omogenei**, e precisamente nelle seguenti **quattro aree o sottozone**, tecnicamente denominate “**stanze di traffico**”:

Area	Denominazione	Strade perimetrali
A	Università Sud	Via Zamboni, Via San Giacomo, Viali di circonvallazione, Via Belmeloro, Via dell'Unione, Via San Vitale
B	Università Nord	Via Irnerio, Via Bertoloni, Via Zamboni, Via Marsala, Via Oberdan, Via Alessandrini
C	ex Ghetto ebraico	Via Marsala, Via Zamboni, Via Rizzoli, Via Oberdan
D	Via Altabella e dintorni	Via Marsala, Via Oberdan, Via Rizzoli, Via Indipendenza

Questa scelta permette di conseguire due importanti obiettivi:

1) attuare una vera e propria “**ricucitura**” delle aree pedonali già esistenti (C e D) con le due nuove ora proposte (A e B), garantendo: la creazione di un **arcipelago esteso di isole pedonali** (comprendente buona parte del territorio del *Quartiere San Vitale* interno al centro storico); l'**unitarietà della ciclo-pedonalizzazione** della zona in oggetto; la **continuità dei percorsi pedonali e ciclabili** sicuri;

2) dividere l'intera zona, molto vasta nel suo complesso, in **più “stanze di traffico” di estensione non eccessiva**, cosicché l'accesso di residenti ed esercenti commerciali non sia comunque conflittuale con la mobilità di pedoni e ciclisti, in quanto strettamente limitato agli autorizzati di ciascuna specifica “stanza”.

In una prospettiva di medio-lungo termine legata al carattere strutturale del **nuovo P.G.T.U.**, è possibile identificare il “**quartiere universitario**” come una nuova **Zona a Traffico Limitato a sé stante** oppure

come un **settore specifico della ZTL** già esistente, area nella quale in ogni caso – al di là del *nomen juris* ritenuto più opportuno – vigono regole particolari in materia di accesso e sosta, derogatorie, in quanto più restrittive, rispetto all'ordinaria disciplina della ZTL. È poi utile aggiungere che, nell'ottica di una probabile e quanto più possibile diffusa **pedonalizzazione** delle strade comprese all'interno dell'**Area** denominata "**Cerchia del Mille**", il *Quartiere* ritiene sin d'ora inopportuno prevedere una differenziazione nelle limitazioni del traffico fra i due comparti di cui si compone il "quartiere universitario", pur essendo l'uno interno e l'altro esterno alla Cerchia del Mille. Considerate infatti la omogeneità della 'Zona universitaria' e la necessità di mantenere al suo interno una **disciplina unitaria in fatto di regole, divieti e limitazioni**, si propone di ciclo-pedonalizzare tutte le strade, indipendentemente dalla circostanza che esse si trovino dentro o fuori rispetto alla più antica cinta muraria bolognese, il cui perimetro è costituito, in quel tratto, dalle vie Petroni – Respighi – de' Castagnoli – Moline – Righi.

7.2. Organizzazione della viabilità

La creazione delle "stanze di traffico" impone, ovviamente, una **riorganizzazione complessiva della viabilità** in tutta la zona, poiché la loro introduzione deve comunque coniugare due opposte esigenze:

- a) garantire l'**accessibilità, in entrata e in uscita, degli aventi diritto** (residenti, esercenti commerciali, servizio di trasporto pubblico individuale e collettivo, veicoli di servizio, emergenza e handicap, etc...), in maniera però limitata alla specifica "stanza di traffico" in cui si trova la residenza o si esercita l'attività commerciale, mentre nessun vincolo viene posto per le altre tipologie di veicoli citate;
- b) giungere all'eliminazione del traffico parassita di mero attraversamento, ossia conseguire l'**"impermeabilità" ai non autorizzati 24 ore su 24** (questa categoria comprende tutti i veicoli dotati di permesso per la *Zona a Traffico Limitato*, che non abbiano tuttavia alcun comprovato interesse a transitare nelle aree pedonali), prevedendo in ogni caso apposite "vie di fuga".

A tal fine il sistema della viabilità, nella proposta del *Quartiere San Vitale*, potrebbe essere riordinato agendo su due principali leve: l'introduzione di **varchi protetti da fittone mobile o con telecontrollo** (in ogni caso un sistema di controllo automatico degli accessi) e una eventuale conseguente, ma assai limitata, modifica di alcuni **sensi di marcia**.

In merito alla scelta degli strumenti tecnici da adottare per limitare il traffico, il *Quartiere* sottolinea come, in tutti gli incontri, è emersa con forza la necessità di garantire, per serietà ed efficacia dell'azione amministrativa, una reale **"effettività" della pedonalizzazione**. Ciò in riferimento non tanto al transito delle auto, ma soprattutto ad **accesso e sosta dei ciclomotori e dei motocicli**, nei confronti dei quali i fittoni mobili si sono rivelati del tutto inefficaci (vedi esperienza della "parte alta" di via Zamboni), e possono essere perciò controllati soltanto con personale umano o mediante installazione di telecamere. Peraltro, l'eventuale scelta delle **telecamere** permette di ridurre il relativo impatto ambientale ed estetico dell'installazione di strumenti di controllo in una zona così urbanisticamente delicata, impatto assai più invadente, invece, nel caso dei **dissuasori mobili**.

Accanto alla introduzione di due nuove "stanze di traffico", che comportano una elaborazione progettuale *ex novo*, il *Quartiere San Vitale*, al fine di attribuire una **valenza unitaria** alla ciclo-pedonalizzazione della zona, propone anche una parziale revisione, in senso estensivo, delle due aree pedonali già esistenti.

Azioni complementari

Perché una ciclo-pedonalizzazione possa dirsi tale e conseguire obiettivi ed efficacia programmati, è necessario accompagnare, agli interventi di riorganizzazione della viabilità appena descritti, **altre azioni complementari**, tra le quali si individuano in via prioritaria:

- 1) Azioni dirette a rendere sicura la fruizione della zona da parte dei **pedoni**: sono, “in negativo”, di per sé effetto della limitazione del traffico motorizzato;
- 2) Azioni “incentivanti” volte a favorire l'utilizzo della **bicicletta**, *in primis* aree di sosta sicura dotate di **rastrelliere** (cfr. § 7.3) e **piste ciclabili** (cfr. § 7.4);
- 3) Azioni “disincentivanti” destinate a limitare l'uso dei **veicoli a due ruote**, come il posizionamento dei **parcheggi** per ciclomotori e motocicli ai confini dell'area ciclo-pedonale (cfr. § 7.3);
- 4) Azioni dirette a promuovere il servizio di **trasporto pubblico** (cfr. § 7.5);
- 5) Azioni volte a migliorare la **segnaletica** (cfr. § 7.6) e l'**arredo urbano** (cfr. § 7.7);
- 6) Azioni di promozione del progetto, mediante una **campagna di comunicazione** (cfr. § 7.8).

7.3. Parcheggi per moto e bici

Per quanto concerne le **moto**, giacché nei fatti esse sono sottratte alle limitazioni del traffico nelle aree protette da fittoni mobili e in attesa di una strategia complessiva dettata dal nuovo *P.G.T.U.* in merito all'accesso e alla sosta nella *ZTL*, si ritiene opportuno, in una prima fase, precluderne seriamente l'accesso almeno nel cuore della zona ciclo-pedonale, ossia lungo via Zamboni. Per fare ciò occorre:

- a) **eliminare gli stalli di sosta ivi presenti attualmente**. Una prima ricognizione dello stato di fatto consente di individuare le seguenti aree di parcheggio da sopprimere: di fronte a Feltrinelli International, presso la piazzetta dopo via Canonica, lungo il portico della Chiesa di San Giacomo, lungo i portici antistanti alla Facoltà di Lettere e Filosofia e a Piazza Scaravilli, all'intersezione con Piazza Puntoni;
- b) **individuare soluzioni di parcheggio alternative nelle strade limitrofe**. In particolare, si propongono le seguenti nuove aree, nelle quali ammettere **transitoriamente** la **sosta** dei veicoli a due ruote nonché l'accesso e l'uscita attraverso determinati **percorsi consentiti**: Piazza Scaravilli e Via XX Ottobre 1944, Via Alessandrini, Via San Giacomo, Via Belmeloro, Via dei Bibiena di fianco alle Scuderie. Si può inoltre pensare a **stalli di sosta “a rotazione”**, riservati alle moto dalle 9 alle 19 dei giorni feriali e destinati alle auto dei residenti dalle 19 alle 9 dei giorni feriali e dalle 0 alle 24 dei giorni festivi e prefestivi.
- c) **prevedere**, al momento dell'avvio della ciclo-pedonalizzazione, un'**informazione a tutti i principali utenti della zona** (studenti, professori e personale amministrativo dell'Università; i residenti delle Aree A, B e C ovviamente sono esclusi da tale limitazione) e **controlli della Polizia Municipale**, a scopo prima informativo, poi sanzionatorio.

A fronte del **forte consenso sociale** registrato attorno al progetto nel corso degli incontri di consultazione (e ciò fa ben sperare rispetto alla disponibilità di tutti i fruitori della zona a compiere piccoli sacrifici in cambio di evidenti benefici e a cambiare parte delle proprie abitudini a vantaggio della qualità complessiva della vita nella zona), il *Quartiere* ritiene sin d'ora di indicare come prospettiva il **divieto di transito dei motorini nella intera zona universitaria**, accompagnato ovviamente dalla predisposizione di adeguati **parcheggi scambiatori** ai limiti di tale area. Questo obiettivo può essere conseguito **subito**, nella prima fase di attuazione del progetto, **oppure in seguito**, secondo una logica di gradualità (che tuttavia non

consente al progetto di dispiegare pienamente la sua efficacia), dopo un periodo sperimentale di imposizione di limitazioni nella sola via Zamboni.

Per quanto attiene alle **biciclette**, vale ovviamente il discorso inverso rispetto ai motorini: al fine di favorire un forte utilizzo di tale mezzo di trasporto non inquinante, è necessario **generalizzare e diffondere su tutto il territorio stalli di sosta per biciclette dotati di rastrelliere**, non solo su Via Zamboni, in parziale sostituzione dei parcheggi per moto, ma anche in altre strade della 'Zona universitaria', ove siano presenti luoghi a valenza pubblica (come sedi di facoltà universitarie, aule studio, attività culturali, etc...).

In Via Zamboni si propongono i seguenti spazi: presso la piazzetta dopo via Canonica, lungo il portico della Chiesa di San Giacomo, in Piazza Verdi lato Scuderie. Altre rastrelliere possono essere previste in Via Aciri e in Via Belmeloro, nonché in ulteriori strade da individuare successivamente nell'ambito di luoghi visibili e frequentati, anche in collaborazione con le Associazioni studentesche e l'Università.

L'Università, peraltro, ha già manifestato la disponibilità ad identificare propri **spazi interni** (cortili, androni, giardini, ...) da adibire a parcheggio sicuro per biciclette.

7.4. Percorsi ciclabili

In una zona ciclo-pedonalizzata, sottratta per lo più al traffico motorizzato di auto e moto, diventa strategico prevedere, accanto ad una fruizione pedonale, un'**elevata permeabilità ciclabile o ciclabilità diffusa**, da garantirsi con:

- a)** la creazione di una **rete diffusa di piste ciclabili**, sulle radiali di ingresso e uscita e sulle principali strade di collegamento interne: a questo proposito si conferma il proprio giudizio positivo sui percorsi previsti nel *Piano straordinario per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile* recentemente approvato: Via Zamboni dalle Due Torri a Piazza Puntoni; Via Belmeloro, Via de' Castagnoli, Via Moline, Via Righi, Via Belle Arti, Via del Guasto; Via Mascarella e Via Centrotrecento;
- b)** l'individuazione di **itinerari o percorsi ciclabili storico-artistici**, in altre strade di particolare valore (Via Marsala, Via Oberdan, Via Belle Arti; Via Petroni).
- c)** la **connessione con il tessuto ciclabile radiale di accesso/uscita dal centro** per le periferie: anche in questa sede il *Quartiere* rinnova con forza la propria proposta di creare sui viali una "tangenziale delle biciclette", almeno, in via sperimentale, tra le porte Mazzini e Galliera, che già di per sé consentirebbe di connettere le piste ciclabili, del centro e della periferia, verso la Fiera e in Mascarella, verso la Cirenaica e in via Zamboni, verso San Lazzaro e in via Belmeloro.

La differenziazione tra i percorsi sub b) e sub c) – oltre che essere una precisa scelta progettuale che ricalca la divisione tipica in viabilità primaria e viabilità minore o secondaria – è imposta dalla peculiare struttura urbanistica della zona, ove strade spesso strette impediscono tecnicamente l'attuazione di piste ciclabili, né con mera segnaletica orizzontale, né tantomeno con una separazione e protezione dagli altri flussi veicolari).

7.5. Trasporto pubblico

Il terzo tassello di promozione e valorizzazione della "fruizione sostenibile" della 'Zona universitaria' è, ovviamente, il servizio di trasporto pubblico collettivo, che, come segnalato in precedenza, soffre di **carenze di copertura territoriale e oraria, nonché di competitività o accessibilità economica**.

Per questo motivo il *Quartiere* propone che si avvii al più presto **un tavolo di lavoro fra Comune, ATC, Università e Quartiere** (eventualmente integrato da rappresentanti delle attività commerciali e culturali della zona), al fine di individuare possibili soluzioni a tali problematiche, come:

- a) l'**allungamento del servizio in orario serale** (almeno in via sperimentale alcuni giorni della settimana: in particolare, il venerdì e il sabato sera);
- b) un **percorso più ampio** che includa anche altre strade della zona (soprattutto quelle a nord-est e sud-est dell'asse via Petroni – via de' Castagnoli – via Moline);
- c) l'introduzione di forme di **abbonamento fortemente agevolato** per gli studenti universitari e – tramite specifiche convenzioni – per i clienti delle attività commerciali e per i fruitori delle istituzioni culturali.

7.6. Segnaletica

Altri interventi accessori, volti da un lato a **migliorare la fruibilità della zona** (in particolare da parte dei pedoni e dei ciclisti – le due componenti maggiormente incentivate dal presente progetto), dall'altro a completare le limitazioni del traffico motorizzato, riguardano due ulteriori aspetti.

Il *Quartiere* propone innanzitutto una **revisione dei segnali stradali** presenti, al fine di verificare la situazione attuale e aggiornare la segnaletica, orizzontale e verticale, secondo i seguenti orientamenti:

- a) segnalazione puntuale e completa di **percorsi e attraversamenti pedonali e ciclabili** (per la pavimentazione si suggerisce, anziché strisce di vernice destinate a cancellarsi in poche settimane, una soluzione strutturale con lastroni o cubetti di porfido di colore rispettivamente bianco e rosso) e delle fermate del servizio di **trasporto pubblico**;
- b) segnalazione chiara e diffusa delle vigenti **limitazioni al traffico** per le auto e per le moto, nonché indicazione dei più vicini **parcheggi** e dei relativi percorsi di accesso e uscita consentiti;
- c) introduzione di **informazioni** di carattere “turistico” (cartellonistica marrone), in particolare con la segnalazione, ripetuta in tutte le strade della zona, dei principali **itinerari pedonali** e dei percorsi da seguire per raggiungere i più importanti **luoghi di valore storico-artistico-culturale**.

La segnaletica, oltre a rappresentare uno degli aspetti dell'organizzazione della viabilità, senza dubbio ricopre anche un ruolo prioritario nell'**evidenziare in maniera visibile e 'ad impatto'** le nuove regole e la volontà di promuovere una fruizione diversa della 'Zona universitaria'.

7.7. Arredo urbano

Il *Quartiere* propone altresì che, nell'ambito della generale riqualificazione della zona, sia adottato **un piano straordinario per il miglioramento dell'arredo urbano**, che, dopo una ricognizione dello stato attuale, preveda tra l'altro l'introduzione o l'aumento dei seguenti elementi: **raccolta** anche differenziata **dei rifiuti**, **panchine**, **fontane**, **bagni pubblici**, **bacheche** per annunci, **illuminazione**, **pavimentazione**, micro-elementi diffusi di **verde urbano**.

7.8. Campagna di comunicazione

Infine, si ritiene fortemente necessario, e strategico ai fini di una piena riuscita del presente progetto di ciclo-pedonalizzazione, investire in **una grande campagna di comunicazione**, nell'ambito della collana editoriale **“BO2”** avviata in occasione della riaccensione del sistema di controllo telematico SIRIO.

Gli aspetti da evidenziare:

- L'oggetto: la 'Zona universitaria', intesa in senso ampio, viene divisa in quattro aree e dedicata principalmente ai pedoni, ai ciclisti e agli utenti del trasporto pubblico;
- Le regole: nella zona ciclo-pedonalizzata possono accedere soltanto i residenti, gli esercenti commerciali e altri veicoli dotati di particolare autorizzazione; le altre auto non possono transitare e i motorini devono essere parcheggiati in determinate aree;
- I vantaggi: meno smog e rumore, il conflitto veicoli motorizzati – persone diminuisce fortemente, un'ampia porzione del centro storico viene riservata ad una "fruizione lenta";
- I tempi: la fruizione sostenibile dell'intera area può avvenire in pochi minuti grazie a percorsi pedonali sicuri, piste e itinerari ciclabili di valore storico-artistico, una navetta dell'ATC;

I principali destinatari della campagna:

- I residenti e i commercianti che rispettivamente hanno l'abitazione o esercitano la propria attività all'interno della zona ciclo-pedonale;
- Gli studenti, i professori e il personale amministrativo dell'Università di Bologna;
- I fruitori delle Istituzioni culturali presenti (musei, Teatro Comunale, Pinacoteca, Conservatorio, etc...).

Gli strumenti informativi:

- Volantini da distribuire in maniera massiccia, con le principali novità introdotte dalla ciclo-pedonalizzazione della zona;
- Un depliant riassuntivo di tutti gli interventi previsti, completo di tavola grafica che evidenzia le modalità di fruizione della zona e le molteplici opportunità e vocazioni ivi presenti;
- Una mostra, con pannelli fotografici di sintesi dell'intero progetto nelle sue articolazioni tematiche e grafiche, itinerante nei diversi luoghi della zona interessata dall'attuazione della proposta;
- Un sito web da aggiornare costantemente con tutto il materiale informativo prodotto sul progetto e sullo stato di avanzamento della sua realizzazione;
- Striscioni stradali con slogan "accattivanti" (del tipo: "In 5 minuti nel cuore dell'Università: a piedi, in bicicletta, con l'autobus", "La 'Zona universitaria': il cuore della cultura bolognese", ...).

È peraltro possibile prevedere **ulteriori momenti e luoghi di pubblicità** del progetto, da individuare in collaborazione con alcuni dei soggetti coinvolti: l'Università, la Provincia, le Associazioni studentesche.

8. Verso un "piano integrato"

8.1. L'esperienza del percorso di consultazione

Il *Quartiere San Vitale*, nella cornice imprescindibile delle linee politiche e metodologiche proprie e dell'Amministrazione comunale, ha sottoposto la presente proposta progettuale ad un **processo di partecipazione e consultazione**, che ha coinvolto, nell'ambito di **otto appuntamenti**, cittadini residenti, studenti universitari, commercianti, istituzioni culturali, Università, Provincia, associazioni ambientaliste e sindacati. Nel complesso, dei quasi **80 soggetti invitati**, hanno partecipato alle assemblee e agli incontri tematici circa 60 rappresentanti di molteplici organizzazioni **istituzionali, politiche, sociali, culturali, economiche e associative**.

8.2. Le prospettive di un “piano integrato”

Il percorso è stato effettuato con diverse **finalità**: valutare **congiuntamente gli aspetti di metodo e di merito** del progetto e individuare eventuali **azioni comuni** e forme di più **stretta collaborazione**. L'intenzione del Quartiere – infatti – è stata, nella fase preliminare, quella di sottoporre la proposta alla valutazione delle diverse categorie, anche al fine di costruire progressivamente un **“progetto integrato” – “piano d’area”** sempre più coerente e trasversale, nel quale la riorganizzazione della mobilità sia affiancata da contestuali interventi per la **cultura**, i **giovani**, il **commercio**, il **turismo**, la **mediazione sociale**, l'**ambiente** e la **sicurezza**.

Tale “piano integrato” si pone l'obiettivo, nel complesso e in modo strutturale, di **migliorare le condizioni di qualità del territorio e della vita** nella zona.

A questo fine, gli incontri con le maggiori istanze del quartiere e della città sono stati affiancati da specifiche riunioni interne con gli **Assessorati** comunali competenti (**Mobilità, Commercio, Cultura**) e con i **Settori** tecnici interessati (**Mobilità Urbana, Economia e Attività turistiche, Cultura**), con l'obiettivo di valutare la volontà politica, la fattibilità tecnica e la sostenibilità economica di un simile piano d'area.

Il relatore del progetto

Coordinatore della Commissione “Ambiente e Mobilità” del *Quartiere San Vitale*

Andrea Colombo