



COMUNE DI BOLOGNA



RESOLVE

Interreg Europe



European Union
European Regional
Development Fund

Le Politiche di accesso al Centro Storico di Bologna

Ing. Carlo Michelacci, Comune di Bologna



Project smedia



Informazioni territoriali e demografiche

Territorio comunale	140,85	kmq
Centro storico	4,51	kmq
Zona a Traffico Limitato (ZTL)	3,20	kmq
Isole pedonali permanenti (non comprensiva di fabbricati)	0,11	kmq
Zone TDAYS (non comprensiva di fabbricati)	0,02	kmq
Strade con limite a 30 km/h	57,00	km

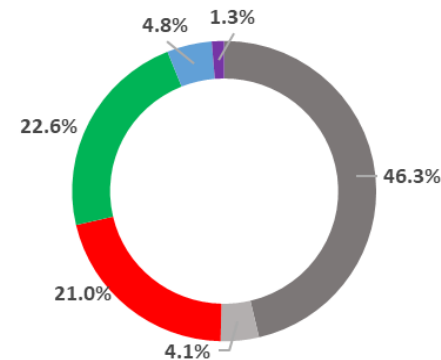


Popolazione residente a Bologna 388.367

fonte: Dati Comune di Bologna

MACROAREA	BOLOGNA CENTRO	BOLOGNA RESTO	CINTURA	IMOLESE	PIANURA	COLLINA-MONTAGNA	ESTERNO	TOTALE
BOLOGNA CENTRO	142.546	151.256	40.026	10.902	23.010	12.025	8.477	388.242
BOLOGNA RESTO	151.975	541.786	68.485	11.700	22.450	17.461	45.077	858.934
CINTURA	40.602	67.607	277.953	7.516	16.630	15.996	14.479	440.784
IMOLESE	10.223	12.532	7.878	260.917	2.783	531	16.594	311.459
PIANURA	22.897	23.181	16.108	2.783	277.820	1.895	26.125	370.809
COLLINA-MONTAGNA	11.525	17.841	15.954	715	1.895	157.658	10.187	215.776
ESTERNO	10.344	47.328	11.891	15.922	26.089	9.372	2.148	123.093
TOTALE	390.112	861.532	438.295	310.455	370.676	214.938	123.089	2.709.097

Ripartizione modale spostamenti Bologna



■ Auto ■ Moto ■ Trasporto pubblico ■ Piedi ■ Bici ■ Altro

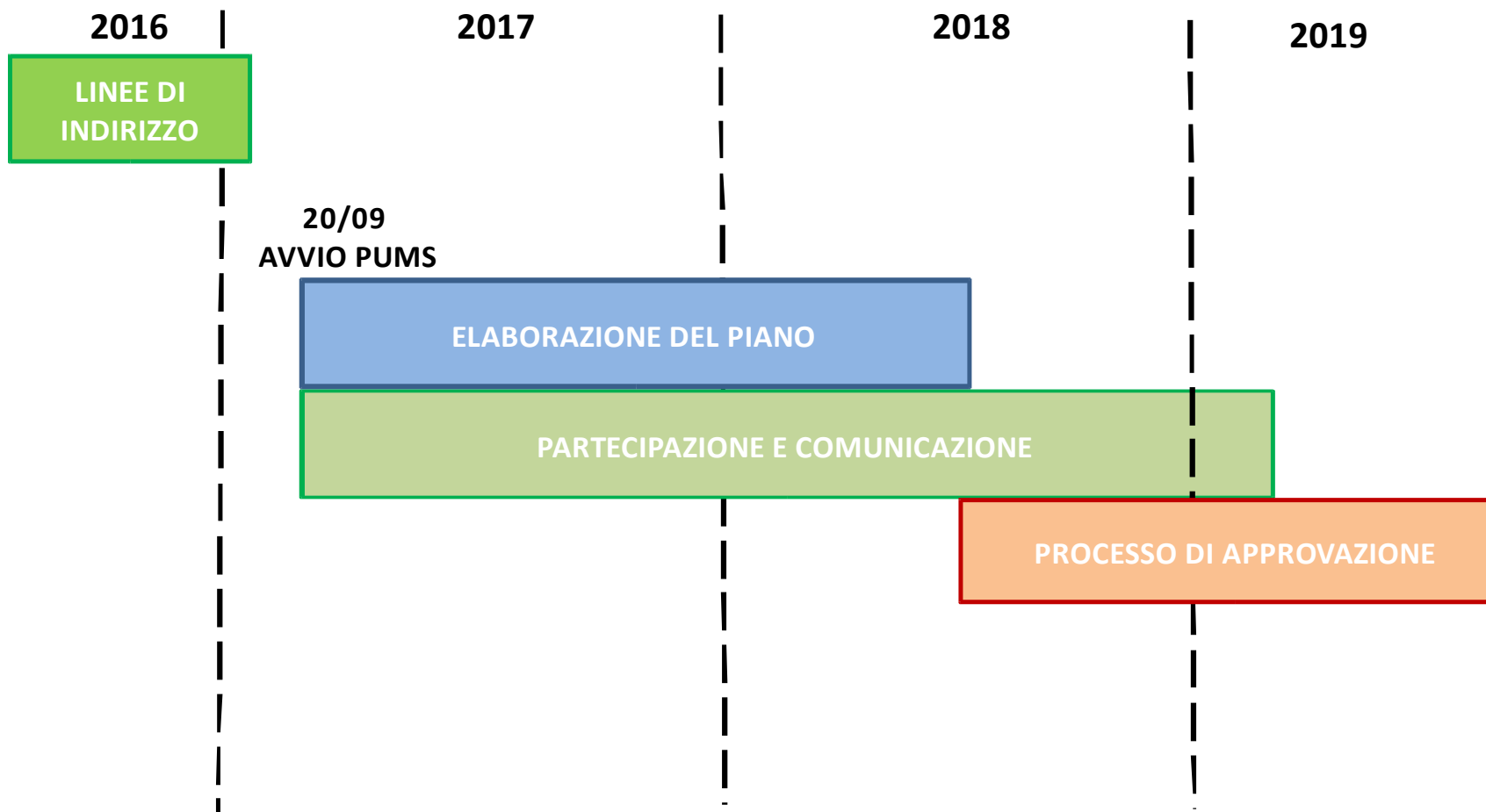


La pianificazione della mobilità urbana dal 2000 ad oggi

L'azione è basata su 2 livelli strategicamente e temporalmente differenti:

- **Pianificazione di breve/medio periodo**: misure da subito efficaci per regolare la mobilità (PSQA, Piano Merci, nuovo PGTU)

 - **Strategia di medio/lungo periodo**: per realizzare anche un nuovo quadro infrastrutturale per il trasporto collettivo di massa (PSC e PUMS)
-
- **2000: Piano Generale del Traffico**
 - **2005: Piano straordinario per la Qualità dell'Aria (PSQA): introduzione dei sistemi telematici di controllo e regolazione del traffico (ITS)**
 - **2006: Piano per la distribuzione delle merci in città (Piano Merci)**
 - **2007: Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)**
 - **2008: Piano Strutturale Comunale (PSC)**
 - **2011: Di Nuovo in centro**
 - **10/5/2016 Approvazione linee di indirizzo del PUMS**

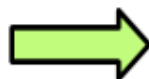




Obiettivi generali del PUMS di Bologna



Breve periodo

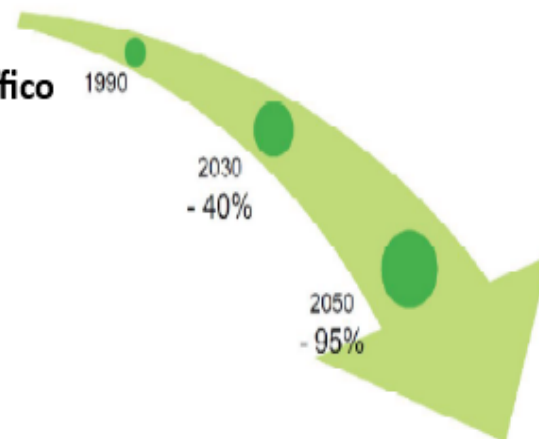


- riduzione 20% dei flussi di traffico

Lungo periodo

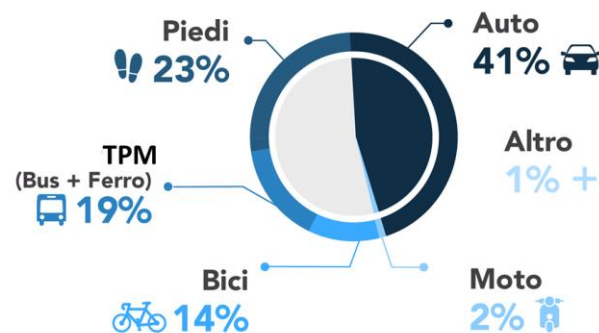
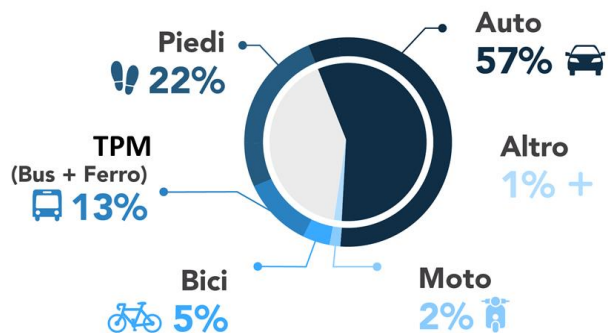


riduzione emissioni di gas serra:
- almeno il -40% entro il 2030
- livelli minimi entro il 2050





2,7 MILIONI SPOSTAMENTI GIORNALIERI



-40% EMISSIONI DI GAS SERRA DA TRAFFICO ATTRAVERSO:

-28% TRAFFICO AUTO

-12% EMISSIONI PER RINNOVO PARCO CIRCOLANTE

Spostamenti su Auto privata e moto da trasferire

440.000



Rete Portante del Trasporto Pubblico Metropolitano

Mobilità Attiva (pedonalità, mobilità ciclabile)

Accessibilità ai poli attrattori metropolitani

Spazio stradale e sicurezza

Smart Mobility

Integrazione tra mobilità e urbanistica

Logistica delle merci a livello urbano e metropolitano

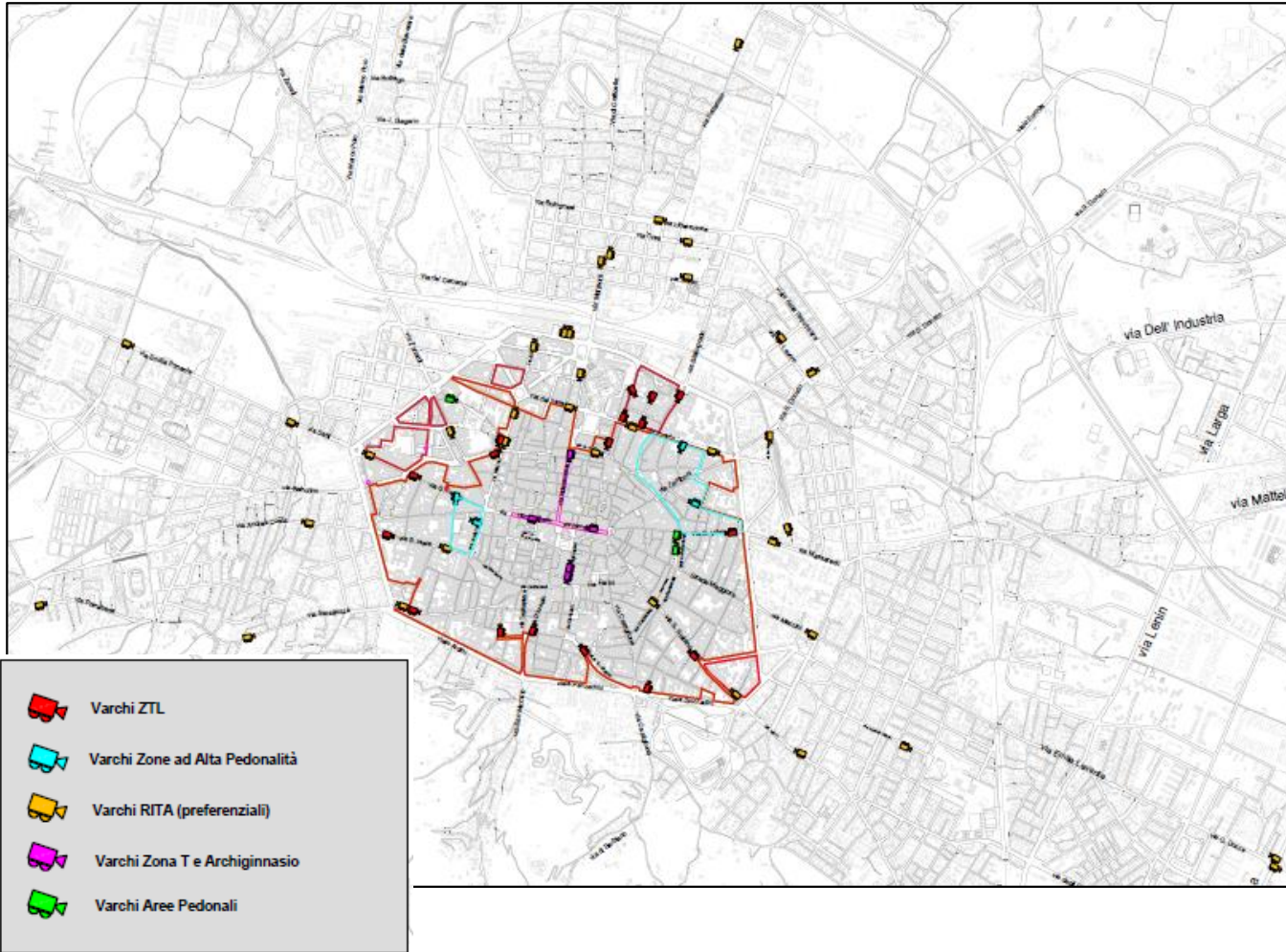
Qualità dell'aria e acustica

Relazioni tra i Comuni (sia trasversali che radiali)



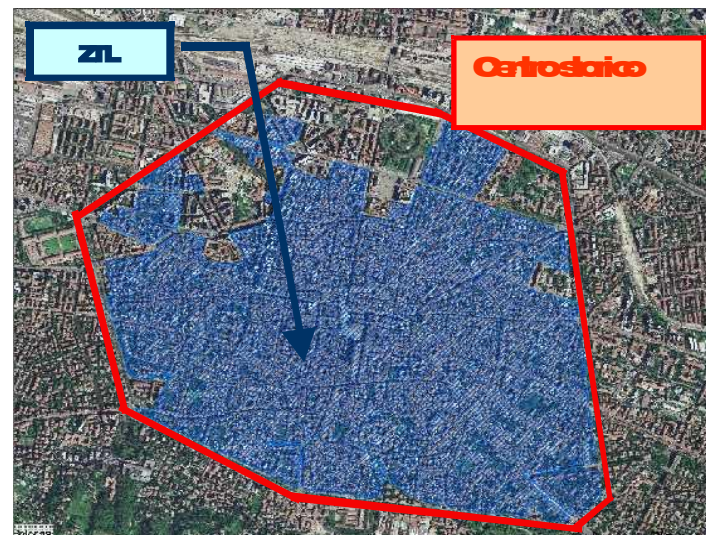
**Nuove
infrastrutture,
servizi e regole per
la circolazione**

sistema di controllo telematico degli accessi del centro storico



Sistema di telecontrollo accessi ZTL - SIRIO Attivo da Febbraio 2005

- **superficie ZTL**: 3,2 kmq (circa l'80% del Centro storico)
- **divieti in vigore dalle 7 alle 20**
- **controllo accessi alla ZTL**: 16 varchi + 3 non sanzionanti
- **sistema con sanzionamento automatico** delle trasgressioni
- **numero permessi autorizzati**: circa 60.000



Sistema di telecontrollo accessi corsie riservate, Area "T", Zona Università e aree pedonali/semipedonali

- controllo accessi nell'**Area "T"**: 3 varchi
- controllo accessi aree **pedonali e semipedonali**: 5 varchi
- controllo accessi nelle **corsie riservate al TPL**: 37 varchi
- controllo accessi nella **Zona "U"** universitaria: 2 varchi
- controllo accesso anche dei motoveicoli
- divieti in vigore **24 ore su 24**

controllo accessi nella nuova **Zona S. Francesco** (in fase di pre-esercizio dal 20 settembre 2017 e in modalità definitiva dal 23 ottobre 2017): 2 varchi.
In quest'area è vietato l'accesso 24 ore su 24, 7 giorni su 7, eccetto residenti e autorizzati. Il divieto comprende anche i motocicli e ciclomotori.



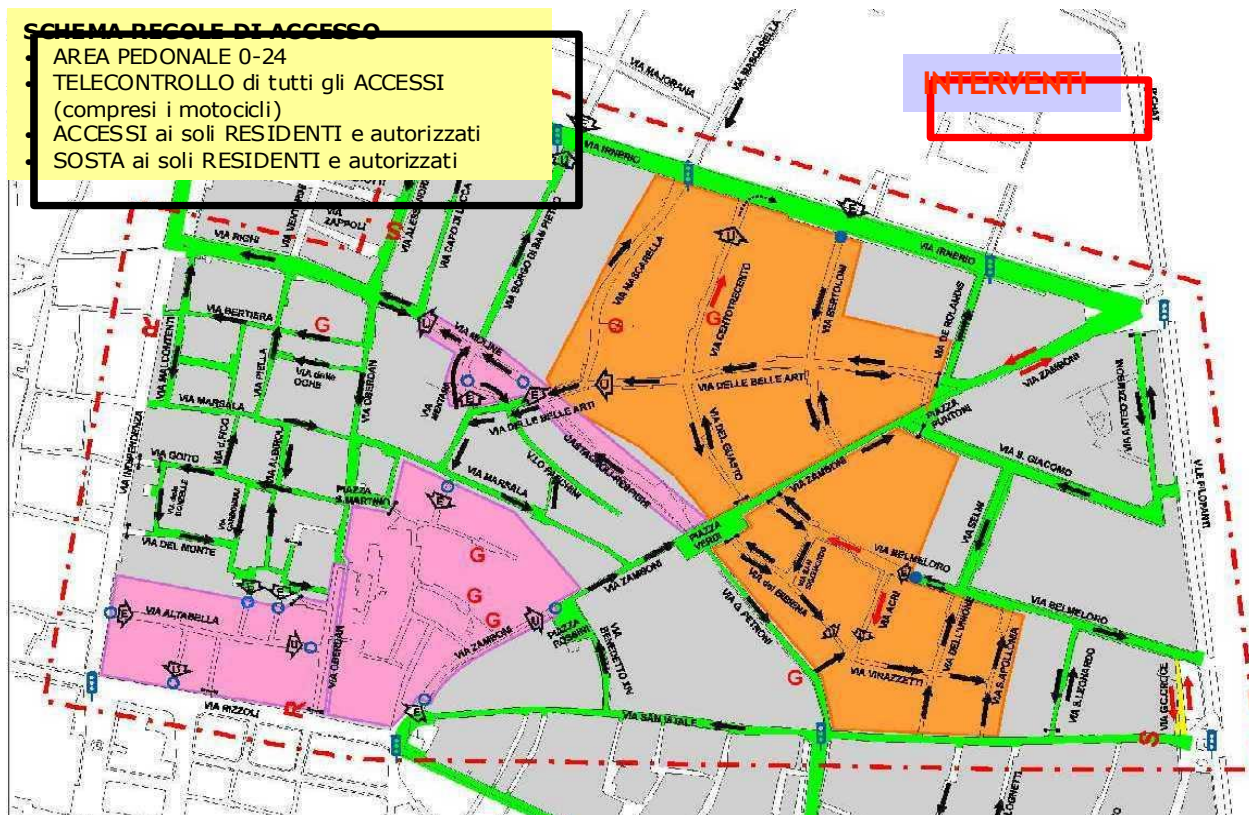


Semi-pedonalizzazione **Zona Universitaria** (50 ettari)

SCHEMA RECOLE DI ACCESSO

- AREA PEDONALE 0-24
- TELECONTROLLO di tutti gli ACCESSI (compresi i motocicli)
- ACCESSI ai soli RESIDENTI e autorizzati
- SOSTA ai soli RESIDENTI e autorizzati

INTERVENTI





Fittoni elettronici per il controllo delle aree pedonali



9 aree pedonali controllate
 22 fittoni elettronici
 29.000 m² nel centro storico

LEGENDA

-  centro storico
-  aree pedonali
-  dissuasori mobili attivi
-  dissuasori mobili non attivi

Aree pedonali protette da **dissuasori mobili**

- accesso autorizzati mediante **smartcard contact-less (RFID) o codice da digitare** su tastiera
- dissuasori mobili dotati di **sistema vibrofonico** (per consentire accesso rapido a mezzi di emergenza)
- sistema programmabile e gestibile **in remoto**, con registrazione transiti per monitoraggio
- controllo accessi attivo nei **giorni feriali 24 ore su 24**
- abbassamento automatico in determinati orari per consentire operazioni di **carico/scarico**



— Aree pedonali — Aree protette da fittoni mobili

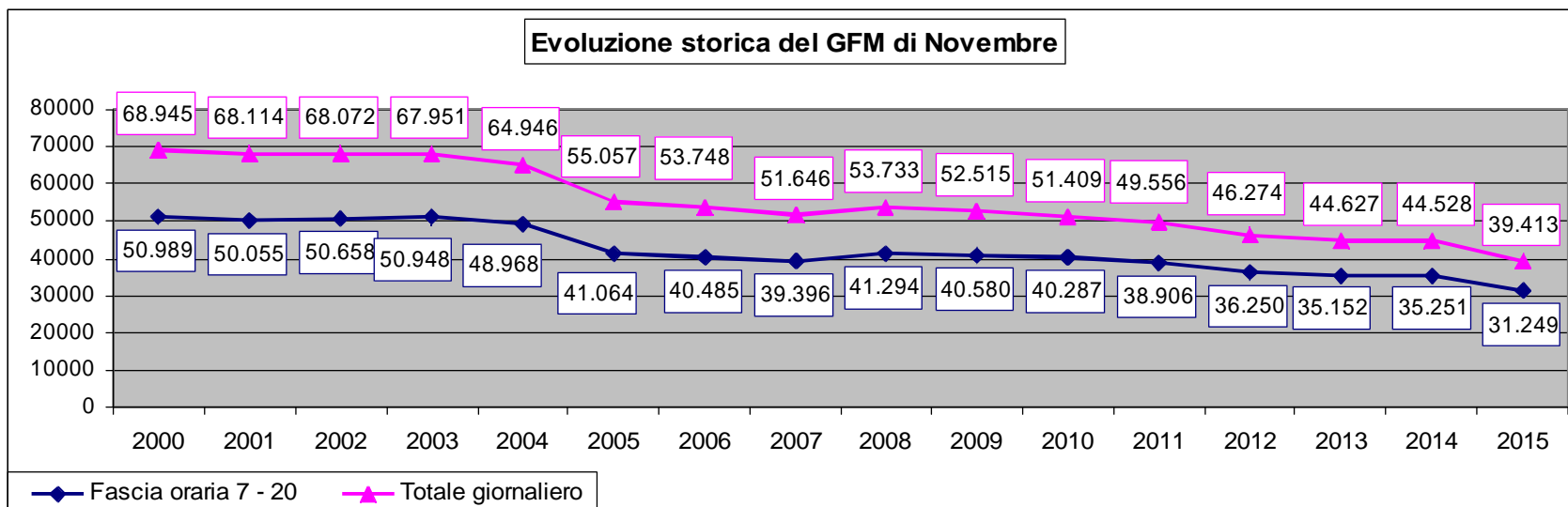




I risultati dei sistemi ITS (dal 2004)

- - 25% accessi nella ZTL (-38% nel 2015)
- - 30% attraversamento Centro storico - area "T"
- - 70% traffico non autorizzato nella Zona "U"
- - 70% traffico non autorizzato nelle corsie bus

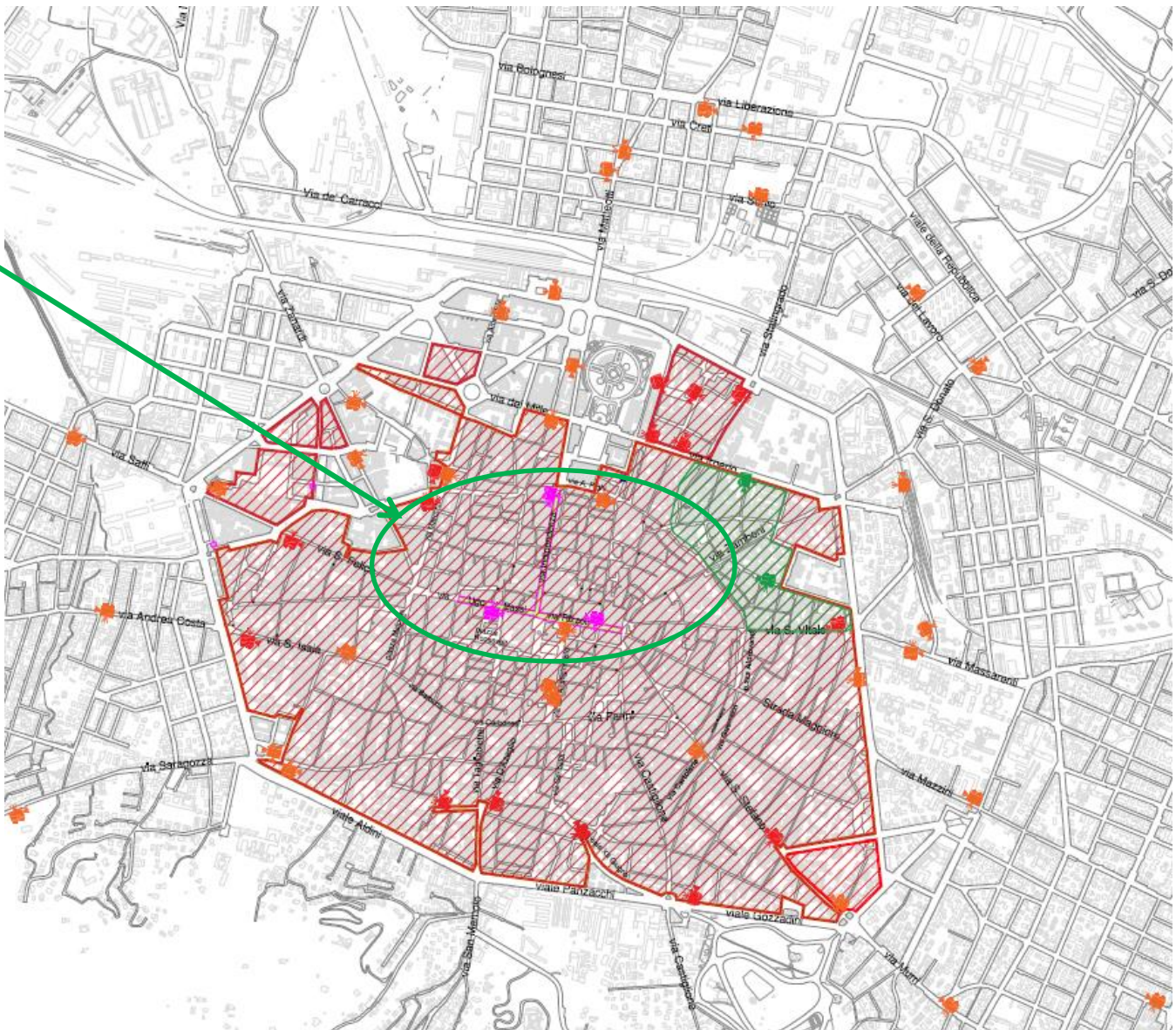
SIRIO



Il supporto dei sistemi ITS (SIRIO e RITA) ha consentito di realizzare e sviluppare strategie di pricing per la distribuzione delle merci in città nelle zone dotate di sistemi di controllo telematico (ZTL, area "T" e Zona Universitaria)



AREA T





L'Area T è costituita principalmente dalle più importanti vie del Centro Storico di Bologna:

Via Ugo Bassi

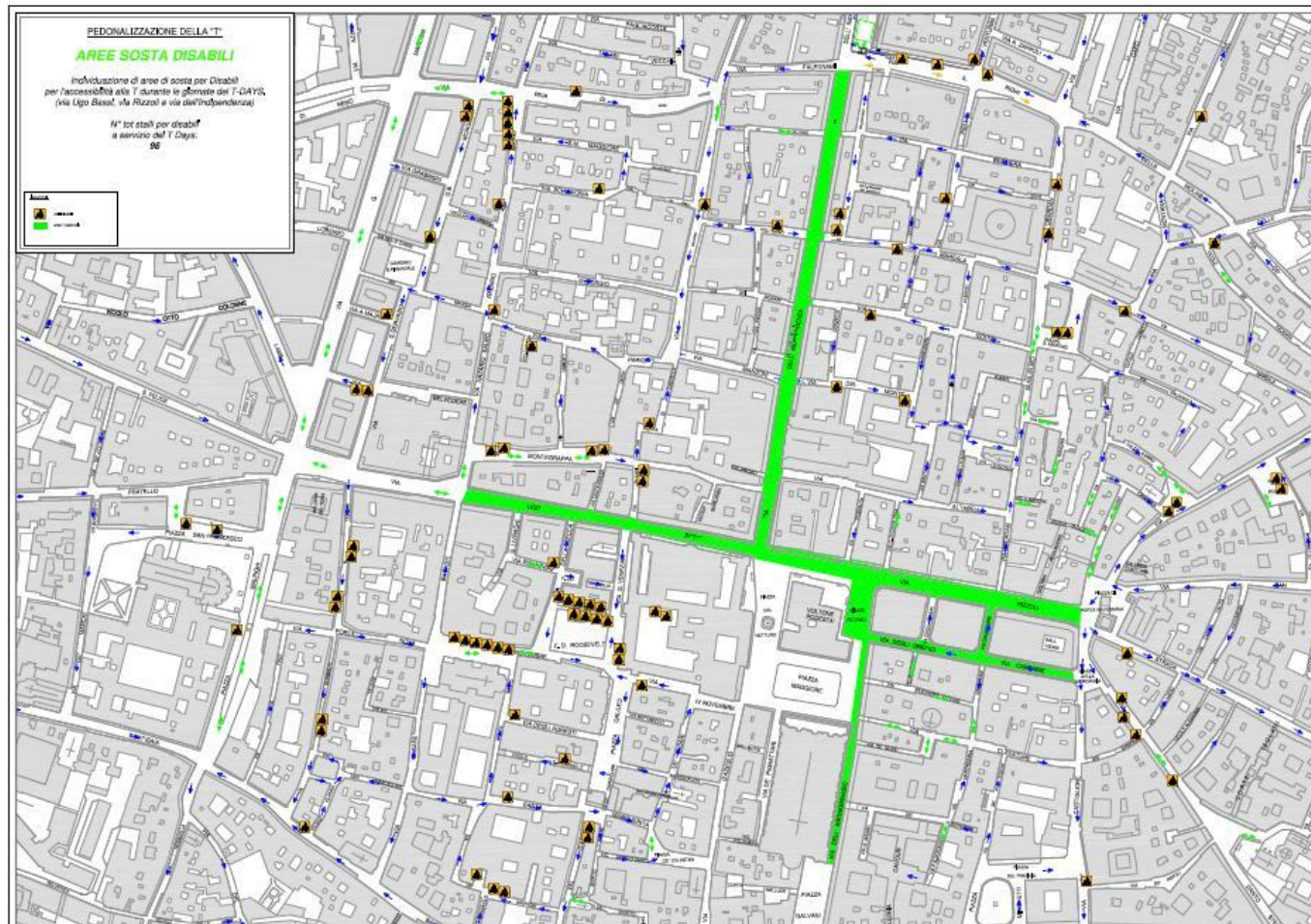
Via Rizzoli

Via dell'Indipendenza

L'Area T è attiva tutti i giorni **24 su 24 ore.**

Si caratterizza per:

- **Il 50 % delle attività commerciali** di tutto il centro storico
- **Transito del 90 % delle linee di TPL** con circa **200.000 saliti e discesi** al giorno
- **Principali attrattori turistici:** le **due torri**, **piazza Maggiore**, **San Archiginnasio**, **San Petronio**





DI NUOVO IN CENTRO PROPONE:

UNA T A DUE TEMPI

AREA T
DAYS



DA LUNEDÌ A VENERDÌ:



DURANTE LA SETTIMANA LAVORATIVA
POTRANNO ACCEDERE ALL'AREA T SOLTANTO
I MEZZI ECOLOGICI DI TRASPORTO PUBBLICO.

SABATO E DOMENICA:



DURANTE IL WEEKEND L'AREA T SARÀ
INVECE COMPLETAMENTE PEDONALE.

Settembre 2011

1° T-Days (all'interno mobilità sostenibile): 60,000 persone parteciperanno all'evento

Dicembre 2011

2° T-Days, in concomitanza con l'iniziativa "DI NUOVO in CENTRO". Malgrado le rigide temperature di dicembre , famiglie e turisti invasero il centro storico a piedi e in bicicletta

12/13 Maggio 2012

3° T-Days: La misura diventa stabile ed ha luogo tutti I fine settimana

Maggio 2013 --> I T-Days si allargano a via dei Falegnami

Ottobre 2014 --> I T-Days inglobano anche Strada Maggiore

Agosto 2017 --> Chiusura con Fioriere



Arrivare è facile!

Parcheggi

Taxi

Stalli disabili

Accessibilità Hotel

TPL





Nuove pedonalizzazioni e riqualificazione del centro storico

OBIETTIVI:

- Ridurre i **volumi di traffico** in aree particolarmente sensibili
- Migliorare la **qualità dell'aria** (meno inquinamento e rumore)
- Aumentare la **fruibilità ciclopedonale** delle aree
- Ridurre i **conflitti** tra le diverse componenti del traffico con particolare riguardo all'utenza debole)
- Tutelare e valorizzare gli **aspetti artistico-monumentali** e l'uso diversificato degli spazi





COMUNE DI BOLOGNA



RESOLVE

Interreg Europe



European Union
European Regional
Development Fund

Grazie!

Carlo Michelacci

Comune di Bologna

carlo.michelacci@comune.bologna.it

www.comune.bologna.it