

SPECIALE BOLOGNA CITTÀ 30

A cura del  Comune di Bologna in collaborazione con **Speed**

**Città 30, Tram, SFM,
ciclabili, spazio pubblico.**

**Guida alle trasformazioni
della città: sarà più sicura,
moderna, sostenibile
e a misura di persone**



Foto di Margherita Caprilli

Tram, partiti i cantieri
linea Rossa, nel 2024
quelli della Verde

Il Servizio Ferroviario
diventa metropolitana
di superficie

Bologna 30, una città
a misura di bambini:
focus Scuola

IL SINDACO MATTEO LEPORE

«Chiedo la collaborazione di tutti per salvare vite. Multe? Da gennaio e con calma»

Il primo cittadino illustra il provvedimento: «L'applicazione sarà progressiva, i bolognesi apprezzeranno. Servirà un anno e mezzo per giudicarlo, vedrete che diventerà un punto di forza della nostra amministrazione»

«La Città 30 vogliamo realizzarla insieme ai bolognesi, l'applicazione avrà una velocità lenta e progressiva. Ci confronteremo nei quartieri, di pari passo, per capire come migliorare il provvedimento. E io credo che, alla fine, questa rivoluzione sarà uno dei motivi per cui i cittadini confermeranno questa amministrazione». Matteo Lepore, sindaco di Bologna, è convinto della svolta che ha impresso alla mobilità della nostra città.

Sindaco Lepore, dal 1° gennaio, il limite in città per la maggior parte delle strade diventerà ufficialmente a 30 chilometri all'ora. Come mai ha preso questa decisione?

«Dopo la pandemia, gli incidenti sono aumentati. Il nostro obiettivo è zero morti sulle strade. Noi vogliamo una città più sicura e a misura di persona, in particolare penso ai bambini e ai più fragili, come gli anziani. La Città 30 era già stata inserita nel programma di mandato ed è un provvedimento in vigore in tante città europee, con risultati importanti. Vorrei poi ricordare che la prima ordinanza su una Zona 30, a Bologna, risale al 1989».

Il nuovo limite è già in vigore, ma il vero test arriva ora, al rientro dalle vacanze. Come si comporteranno i bolognesi?

«I nostri cittadini, come sempre, saranno collaborativi, ne sono certo. Servirà almeno un anno e mezzo per giudicare la Città 30. Non si tratta solo di andare più piano, è un modo diverso di guidare, cambia completamente la percezione della strada. Significa anche guidare con meno stress. La vera differenza la faranno gli interventi di manutenzione che stiamo facendo per mettere in sicurezza le strade, tra l'altro molto colpite dall'alluvione. Copriremo le buche e sistemiamo i marciapiedi danneggiati».

Si tratta di un provvedimento delicato, che ha sollevato dubbi



Per incontrare il sindaco scrivi a dilloalsindaco@comune.bologna.it o rimani informato seguendo su Telegram [@matteoleporebo](https://www.instagram.com/matteoleporebo)

Tanti guidatori temono che i tempi di percorrenza si allungino, per andare ad accompagnare i figli a scuola oppure per recarsi al lavoro.

«Basta usare un gps o Google maps per capire che il tempo di arrivo dipende soprattutto dalle interruzioni: cantieri, semafori, ecc. Stiamo sviluppando la sincronizzazione dei semafori in tutte le grandi radiali, manterremo a 50 chilometri le principali strade a scorrimento veloce e i viali di circonvallazione. Chi usa l'auto per lavoro, non avrà problemi. Inoltre, invito tutti a riflettere: negli orari di punta, è difficile fare più dei trenta chilometri all'ora, anche se si ha fretta».

Stare ragionando anche su una rimodulazione degli orari dei servizi per 'incastrare' meglio il traffico cittadino?

«Sì, c'è un tavolo di lavoro con le associazioni di categoria. Ad esempio, gli orari di ingresso nelle scuole caratterizzano il traffico negli orari di punta. Poi c'è il tema del carico/scarico merci e della movimentazione degli artigiani e dei fornitori, ovvero tutto quel mondo del lavoro che attraversa la città con l'auto».

Quando inizieranno i controlli? E quando si comincerà a multare?

«Le sanzioni si potranno elevare dal primo di gennaio 2024. In questi due anni abbiamo già aumentato i controlli in via Azzurra e via della Pietra, strade caratterizzate da un'elevata incidentalità. Abbiamo deciso di inserire 5 autovelox in altrettanti punti delicati, con limiti a 50».

Gli autovelox multeranno chi non rispetta i 30 chilometri? Non rischia di passare come un modo per fare cassa?

«Non metteremo i velox fissi sulle strade a 30. Non è, quindi, un sistema per fare cassa, salvare vite è più importante. In questi mesi, la polizia locale accompagnerà questa misura: non ci saranno imboscate de-

Bruxelles, Valencia, Graz, Edimburgo non sono tornate indietro da questi divieti. In Italia riceviamo richieste di informazioni da molti Comuni, compresi alcuni di centrodestra come Pisa

e perplessità e che è già bersaglio di critiche da parte dell'opposizione. Non teme ripercussioni sul gradimento dei bolognesi?

«Abbiamo messo subito in campo Città 30 perché serve tempo per abituarsi ai cambiamenti, come tutti i progetti che vogliono incidere, in meglio, sulla città. Capisco le preoccupazioni di chi usa l'auto per lavoro, ma all'estero, nelle città in cui il limite è già in vigore, in realtà il traffico è diventato più fluido. Inoltre, stiamo facendo un grosso

Gli autovelox non saranno utilizzati per multare a 30 km.

Stiamo sviluppando la sincronizzazione dei semafori in tutte le grandi radiali, manterremo a 50 km le principali strade d'accesso e i viali di circonvallazione

investimento sul trasporto pubblico: da giugno 2024 avremo treni ogni quarto d'ora che attraverseranno la città, ci vorranno 15 minuti dalla stazione di San Ruffillo per scendere a Borgo Panigale. Stiamo cambiando tutti gli autobus, trasformandoli in mezzi elettrici e filobus, e dal 2026 avremo due linee di tram. Insomma, il trasporto pubblico supporterà il cambiamento. E non aumenteremo il prezzo dei biglietti né degli abbonamenti fino al 2025, per sostenere i redditi dei bolognesi»

L'anno scorso ci sono stati 4.000 incidenti in città metropolitana e 60 morti, di cui 23 nel capoluogo, si tratta di ragazzi spesso giovanissimi. E' inaccettabile. Il nostro obiettivo è azzerare i decessi

gli agenti per fare multe per i 30 all'ora, ma ci concentreremo nelle zone scolastiche e più frequentate dagli anziani. Invito però a ricordarsi che, in caso di incidente e contestazione, la velocità è uno degli elementi principali per determinare la colpa. E questo vale anche per chi non osserva il limite nelle zone 30».

Taxi e bus dovranno rispettare il limite?

«L'impostazione è quella: dovranno rispettarlo. Poi stiamo ragionando con i tassisti e il personale Tper per individuare eventuali criticità e risolverle».

E se città 30 non funzionasse? Si tornerà indietro? Sarà possibile rivedere alcuni aspetti?

«Noi siamo sempre disponibili a migliorare, la velocità di applicazione di questa misura sarà progressiva, ci confronteremo nei quartieri con i cittadini. Sul sito abbiamo messo un questionario e hanno già risposto in dodicimila, aiutandoci nell'impostazione. Detto ciò Bruxelles, Londra, Parigi, Graz, Valencia, Edimburgo, l'intera Spagna che ha una legge nazionale ad hoc, non sono tornate indietro dalla Città 30. E anche in Italia riceviamo richieste di informazioni da molte amministrazioni, comprese alcune di centrodestra, come Pisa».

Si dirà, a Londra, Parigi, Barcellona c'è la metropolitana che assorbe gran parte degli spostamenti...

«Non tutte le città spagnole hanno la metropolitana, centri di media grandezza come noi hanno ottimi servizi. Noi stiamo cercando di migliorarli: abbiamo già 100mila abbonati al bus, in rapporto alla popolazione siamo ai vertici. In più c'è il Servizio ferroviario metropolitano e il tram che arriverà».

Sul calo degli incidenti non tutti sono d'accordo: si fa notare che la maggior parte degli eventi mortali avviene in provincia e che dipende, più che dalla velocità, da distrazione e uso del cellulare. Quale obiettivo vi siete posti?

«L'obiettivo è arrivare a zero morti sulle strade. Uno può essere distratto e guardare il cellulare, ma più forte va più rischia di ammazzare qualcuno. L'anno scorso ci sono stati 4.000 incidenti con feriti in città metropolitana, 360 milioni di euro il costo per il servizio sanitario nazionale e 60 morti



di cui 23 nel capoluogo, ragazzi spesso giovanissimi. È inaccettabile».

Dossi, cartelloni, nuova segnaletica, marciapiedi rialzati: quanto avete investito nelle opere collaterali?

«Abbiamo preventivato 24 milioni di euro in due anni per aggiustare le strade, allarghiamo lo spazio per i pedoni e rendiamo il manto stradale performante. Per quanto riguarda la cartellonistica, siamo sui 150mila euro».

Come si integra la rivoluzione a 30 all'ora con la mobilità ciclabile?

«Stiamo investendo su piste ciclabili, aree scolastiche e strade pedonali nei quartieri, ci saranno poi sei nuovi parchi urbani: l'insieme di queste misure cambierà Bologna. Renderemo la città più piacevole e adatta ad essere girata a piedi e in bici. Attenzione, però: non vogliamo demonizzare l'auto, ma promuovere una convivenza migliore tra bici e auto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il trasporto pubblico

è un ulteriore tassello: da giugno 2024 avremo treni ogni quarto d'ora che attraverseranno la città, e dal 2026 attive due linee di tram. Blocchiamo i prezzi dei biglietti e degli abbonamenti del bus fino al 2025

Stiamo investendo

su piste ciclabili, aree scolastiche e pedonali, parchi urbani. Attenzione, però: non vogliamo demonizzare l'auto, ma promuovere la convivenza tra chi si muove sui pedali e chi guida



Domande e risposte:

L'impatto atteso della rivoluzione sui tempi di percorrenza, sulla modalità di guida, sull'inquinamento e sugli incidenti

1

In quali strade si viaggia a 30 all'ora?

Dal 1° luglio il limite massimo di velocità in tutte le strade urbane di Bologna è passato da 50 a 30 km/h; la rivoluzione annunciata dall'amministrazione, dunque, è già iniziata. Ci sono, però, anche eccezioni alla regola generale, ovvero alcune arterie a scorrimento veloce che rimangono a 50 km/h, come i viali: l'elenco completo lo trovate proseguendo nella lettura di questo speciale. I nuovi limiti sono stati fissati secondo i dati di incidentalità e le caratteristiche delle vie. I 30 km/h interessano tutte le strade dei quartieri, in cui c'è un forte mix di utenti (automobili, motorini, persone a piedi e in bici), e convivono diverse funzioni (traffico, abitazioni, negozi, parchi, scuole, ecc). I 50 km/h restano nelle strade con molte corsie o spartitraffico e destinate per lo più al solo transito dei veicoli.

2

Aumenteranno i tempi di percorrenza?

Sono stati fatte comparazioni sui tempi di percorrenza a 50 e 30 chilometri orari in città che dimostrano che le variazioni sono minime. Per Bologna, si calcola che si impiegherà in media 12 secondi in più a fare un tragitto. La velocità media nella nostra città, spiega l'amministrazione, è di 22 chilometri orari. E l'84% degli spostamenti avviene a una velocità media sotto i 30 chilometri orari. Lo stile di guida tipico dei 50 km/h, fatto di grandi accelerate e frenate, crea pericolo, inquinamento e rumore, ma senza far guadagnare veramente tempo. Capita di essere sorpassato da un'altra macchina a tutta velocità su una strada urbana, per poi ritrovarsi affiancati in coda al semaforo, pochi metri dopo. Con pochi secondi in più, si può salvare la vita di una persona.

3

Guarderò spesso il tachimetro?

I primi tempi, il guidatore sarà portato a controllare più spesso la velocità, un comportamento che gli studi ritengono assolutamente normale. La chiave è l'abitudine: i cittadini saranno spinti a conformarsi a uno stile di guida più pacato. Tuttavia, non sarà necessario continuare a guardare il tachimetro. La nuova segnaletica a 30 chilometri orari aiuterà a ricordare di non superare questa velocità. Sono in programma anche molti interventi che renderanno le strade più adatte a essere percorse a velocità moderata, come la riduzione della carreggiata e l'installazione di dossi e dissuasori.

4

Quando inizieranno a multare i vigili? Useranno gli autovelox?

Città 30 è un cambiamento rilevante che va accompagnato con gradualità. Fino a dicembre 2023, i vigili presidieranno le strade, ma solo per ricordare e informare sul nuovo limite. Le sanzioni legate ai nuovi limiti di velocità partiranno dal primo gennaio del 2024. Sulle strade a 30 il controllo sarà affidato ai vigili, mentre gli autovelox fissi saranno solo nelle strade a 50. L'obiettivo della Città 30 è zero morti in strada e zero multe: rispettando le regole, non ci sono sanzioni e si salvano vite umane. Negli intenti del Comune, si vuole garantire più sicurezza stradale ai pedoni, agli automobilisti e agli altri utenti della strada, «non fare cassa», come ha sottolineato anche il sindaco Lepore. Quello che sta a cuore all'amministrazione «è azzerare i morti nelle nostre vie: a Bologna solo nel 2022 hanno perso la vita 23 persone ed è un numero inaccettabile». Comprendere il motivo per cui ridurre la velocità a 30 km/h va a vantaggio di tutti è fondamentale per scegliere di rispettare il limite e non essere multati.

5

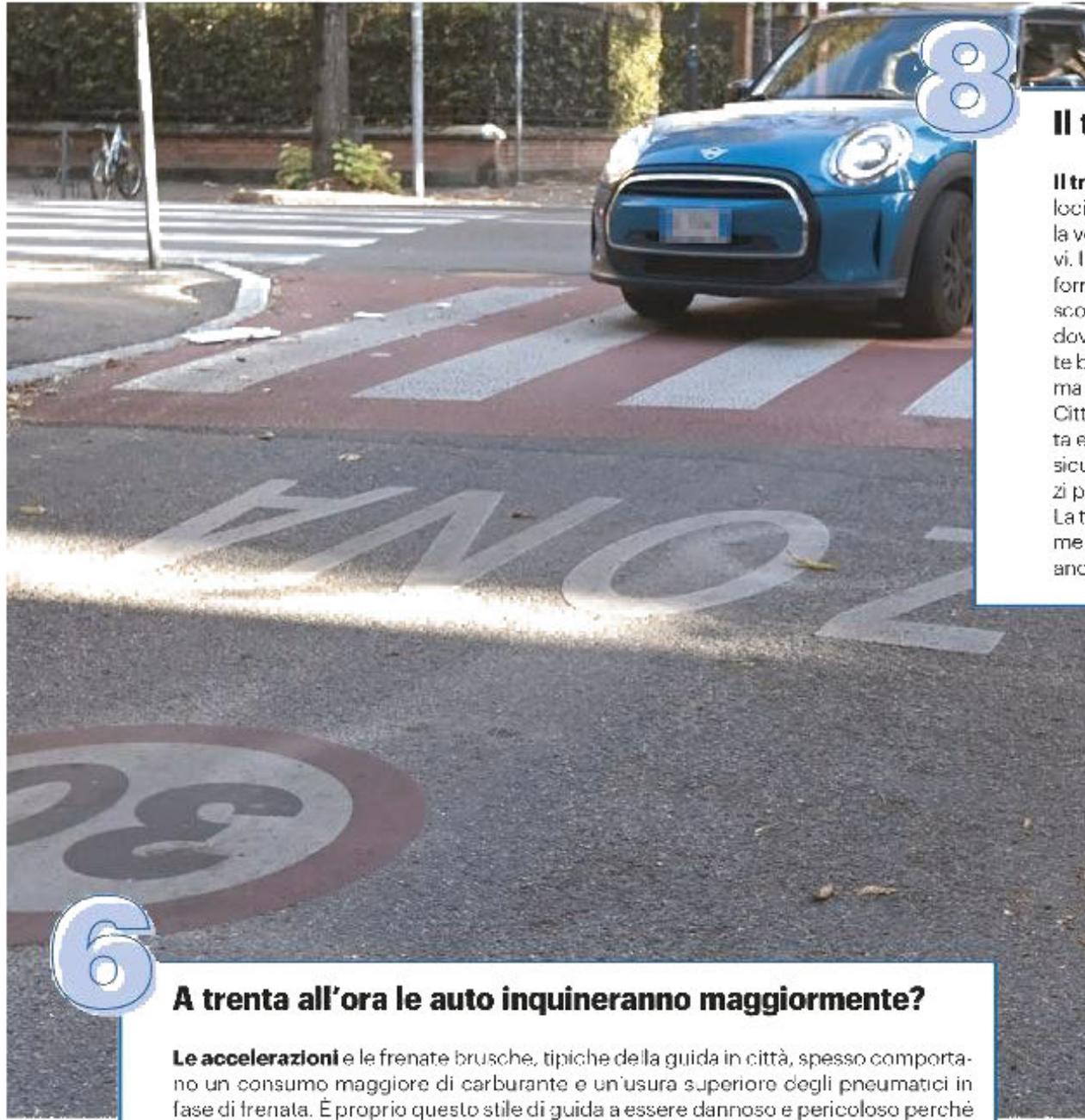
Come farà il Comune a far rispettare le nuove regole?

Per fare rispettare i 30 chilometri orari, ribadisce l'amministrazione, sono previste diverse soluzioni e la sensibilizzazione di tutta la comunità. Oltre alla posa di una segnaletica chiara e adeguata sul nuovo limite di velocità, realizzeremo diversi interventi fisici che incoraggeranno a rispettare i 30 chilometri orari. Le misure prevedono poi la creazione di strade più strette, dossi e dissuasori di velocità, rialzi della pavimentazione stradale in prossimità degli attraversamenti pedonali e ciclabili, marciapiedi più larghi per una maggiore visibilità e altre miglione. Solo per la cartellonistica sono stati investiti 150mila euro. Soprattutto nella fase iniziale, sono previsti controlli puntuali della Polizia Locale, nelle zone più sensibili, come all'uscita da scuola e o nelle strade più frequentate da pedoni. L'installazione di nuovi autovelox è invece prevista solo nelle strade a 50 o più chilometri all'ora.



come funziona la misura

Un vademecum per cercare di soddisfare le curiosità e i dubbi dei cittadini rispetto al grande cambiamento nella mobilità



8

Il traffico non sarà paralizzato?

Il traffico non aumenterà con l'introduzione del limite di velocità a 30 chilometri, anzi. L'amministrazione sostiene che la velocità in città renderà il traffico più fluido, per due motivi. Il flusso delle auto che procede a velocità costante e uniforme tra un semaforo e l'altro, diventa più omogeneo e scorrevole. Al contrario, raggiungere i 50 chilometri orari dovendo fermarsi dopo cento metri, tra accelerate e frenate brusche, favorisce il formarsi di code, non fa arrivare prima e non rende la circolazione più snella. Inoltre, in tutte le Città 30 sono aumentati gli spostamenti a piedi e in bicicletta e sono diminuiti quelli in macchina, grazie alla maggiore sicurezza in strada, che invoglia le persone a utilizzare mezzi più leggeri e meno ingombranti per spostarsi in città. La tesi è che la minore velocità porti meno stress alla guida, meno auto in circolazione e quindi meno traffico per tutti, anche per chi ha necessità di usare l'auto o la moto.

9

Qual è la causa degli incidenti?

Gli incidenti possono essere causati da una combinazione di fattori, ma la prima causa di incidenti mortali nelle città italiane è la velocità (24%), seguita dalla mancata precedenza sulle strisce pedonali (17%) e dalla guida distratta (16%).

La velocità aumenta non solo la probabilità ma anche la gravità degli incidenti. Maggiore è la velocità, maggiori sono le possibili lesioni gravi o fatali.

Poi, a parità di comportamento distratto, a 30 chilometri orari si ha più probabilità di mantenere il controllo dell'auto ed evitare l'impatto che a 50. In definitiva, la velocità è sia causa primaria che concausa di incidenti gravi e mortali.

6

A trenta all'ora le auto inquineranno maggiormente?

Le accelerazioni e le frenate brusche, tipiche della guida in città, spesso comportano un consumo maggiore di carburante e un'usura superiore degli pneumatici in fase di frenata. È proprio questo stile di guida a essere dannoso e pericoloso perché comporta più consumi di carburante, produce più emissioni inquinanti e climalteranti, e di fatto non rende più rapidi i tuoi spostamenti. Inoltre l'usura di freni e pneumatici, ad ogni frenata, è responsabile della produzione di polveri sottili. Andando a 30 all'ora, spiega l'amministrazione, è possibile mantenere una velocità più costante, ridurre le accelerate e le frenate continue, e inquinare meno. Una città più sicura è anche il migliore incentivo a usare la bicicletta e camminare di più per i piccoli spostamenti: ogni auto in meno in strada comporta meno smog e meno code.

7

Ma davvero diminuiranno gli incidenti? Anche quelli mortali?

Il 73 per cento degli incidenti stradali avviene in città, la prima causa di quelli mortali è la velocità e la maggior parte delle vittime sono pedoni, ciclisti e motociclisti (ben l'80%). A 30 chilometri orari, la probabilità di incidente mortale per chi è a piedi o in bicicletta diminuisce enormemente.

Per esemplificare, l'amministrazione porta un esempio pratico. Per i pedoni e i ciclisti essere investiti da un'auto a 30 all'ora equivale a cadere dal primo piano: 9 volte su 10 ci si salva. Mentre essere investiti da un'auto a 50 chilometri orari e oltre equivale a cadere dal terzo piano: 8 volte su 10 si rischia di morire.

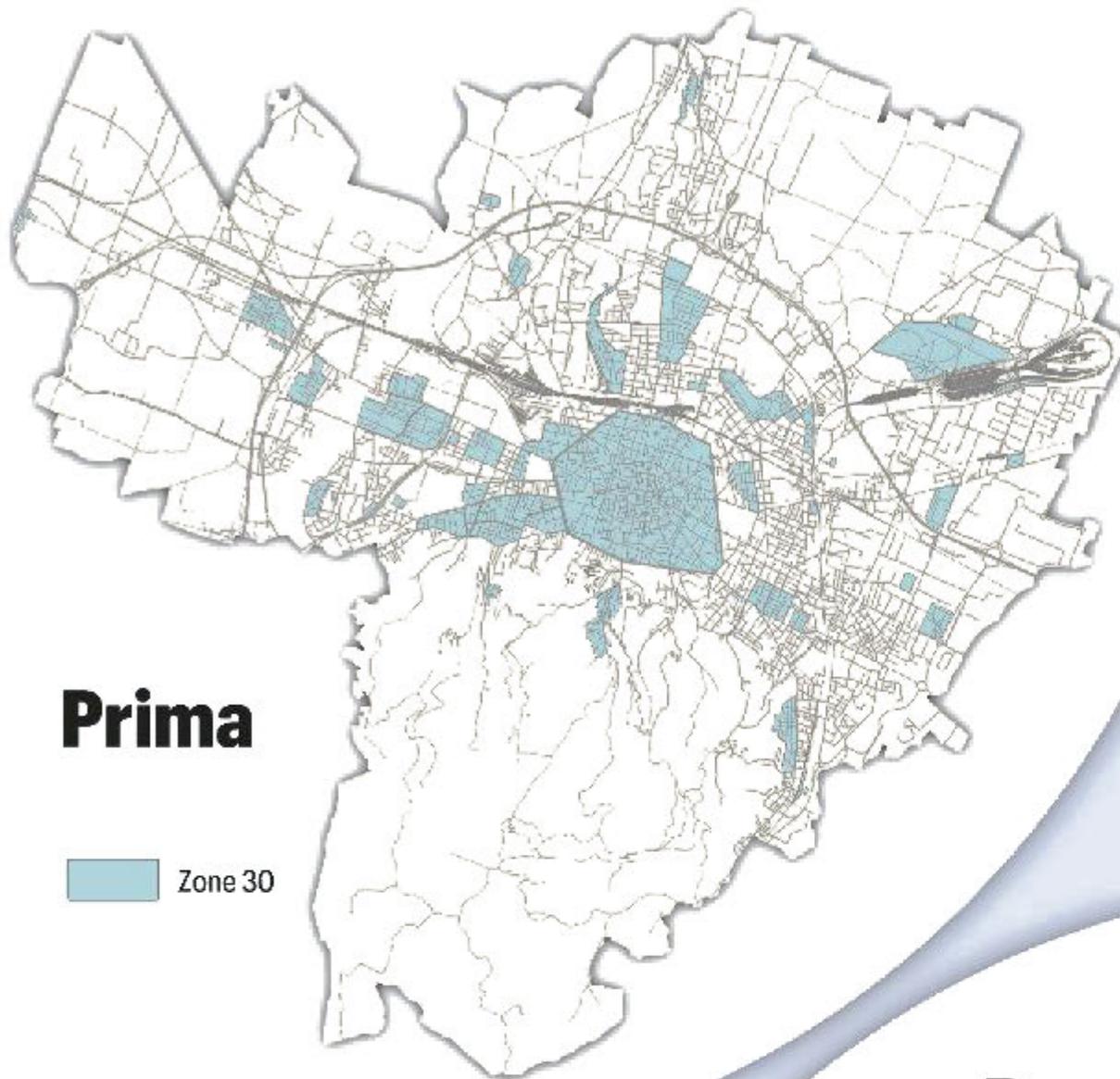
Moderare la velocità proprio nelle strade cittadine è la via per tutelare tutta la comunità e salvare molte vite. Anche per gli automobilisti, un impatto a 30 anziché a 50 chilometri orari riduce notevolmente la probabilità di ferite gravi o fatali, oltre a limitare i danni all'auto stessa.

10

Non rischiamo di distrarci di più?

Guidare a una velocità ridotta non aumenta la distrazione. Anzi, può aiutare ad avere maggiore attenzione e consapevolezza quando si è alla guida: cambia infatti la percezione dell'ambiente che ci circonda.

A 30 chilometri orari, ad esempio, si ha una visuale più ampia della strada e più tempo per reagire agli imprevisti, come un bambino che attraversa all'improvviso. Va tuttavia ricordato, sottolinea l'amministrazione, che è responsabilità di tutti evitare comportamenti scorretti come l'uso del cellulare in auto, indipendentemente dalla velocità a cui stiamo guidando.



Le tappe della misura

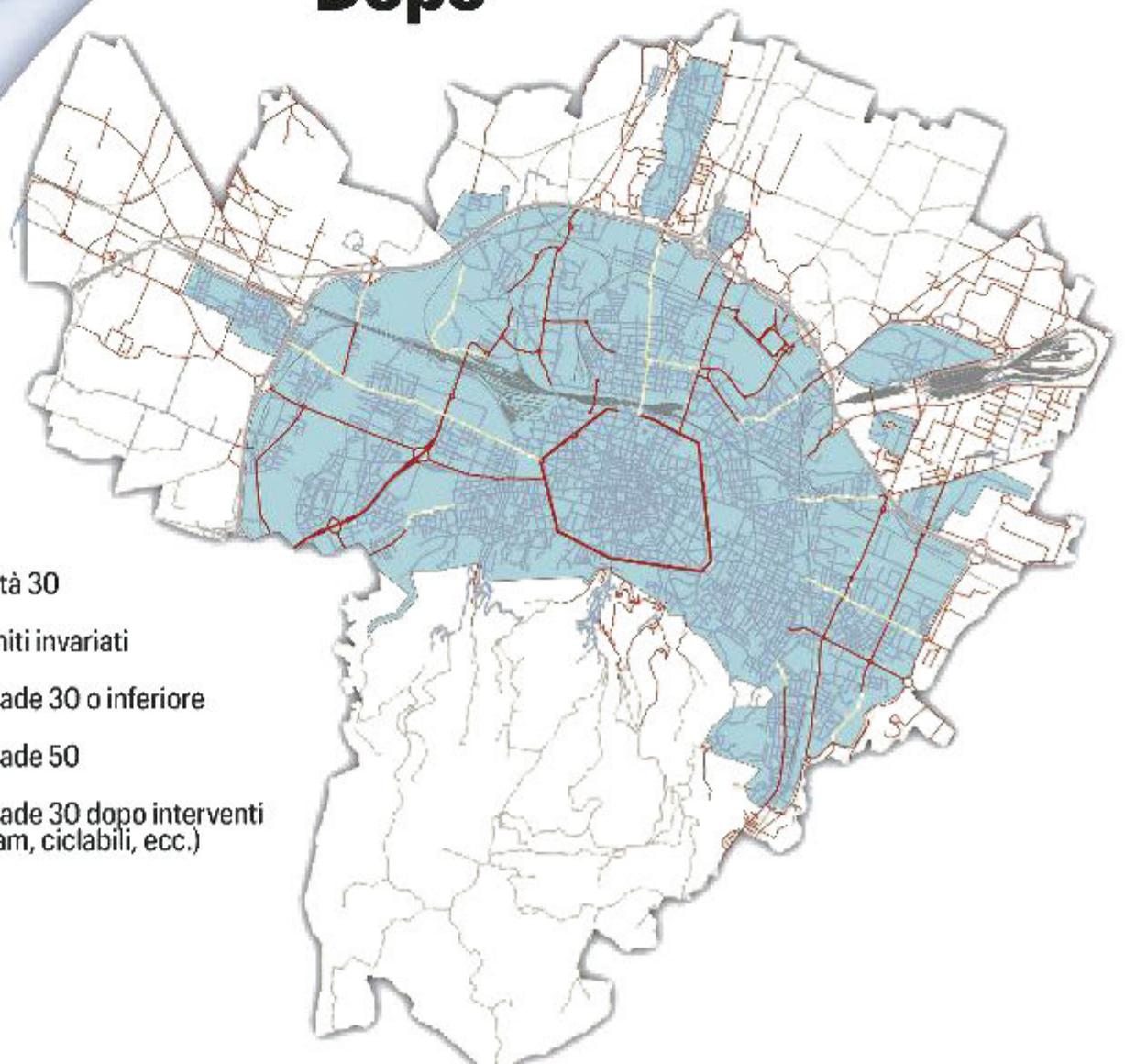
1 luglio 2023

Inizia la fase sperimentale: Bologna diventa Città 30, ma niente multe

1 gennaio 2024

La Polizia Municipale potrà iniziare a fare le multe a chi non rispetta le nuove regole

Dopo



www.bolognacitta30.it
sul sito ci sono tutti i dettagli del piano

Fino al 30 settembre è attivo un questionario attraverso cui i cittadini possono esprimere pareri e dare suggerimenti

Da Murri-Toscana a via San Donato La richiesta è più sicurezza stradale

Le indicazioni delle migliaia di cittadini che hanno risposto al questionario sul sito del provvedimento. Fino al 30 settembre, si può partecipare. Il Comune: «Così accompagniamo e miglioriamo la misura»

Via Saragozza, via Imerio, via Massarenti, via Murri, via Andrea Costa, via Stalingrado, via Toscana, via Saffi, via Emilia Ponente, via Mazzini, via di Corticella, via Emilia Levante, via San Donato e via Zanardi.

Sono queste le arterie su cui i cittadini chiedono una maggiore sicurezza stradale o un comfort migliore. L'elenco è emerso dal questionario presente sul sito www.bolognacitta30.it, la pagina web ufficiale del progetto dell'amministrazione.

A quell'indirizzo si possono trovare tutte le informazioni sulla rivoluzione in atto sul territorio del Comune di Bologna e dire la propria. L'idea dell'amministrazione, si spiega nel sito, è di «affrontare questo cambiamento discutendo, ricalibrando, accompagnandoci, aprendoci al confronto e condividendo tutti gli elementi».



↑ Un questionario sulla Città 30 per coinvolgere i cittadini

Il questionario, in queste prime settimane, ha avuto un certo successo: migliaia di bolognesi hanno già partecipato e altri lo faranno, c'è tempo fino al 30 settembre per esprimere il proprio parere e dare delle indicazioni.

Le domande sono state messe a punto dalla Fondazione Innovazione Urbana, con l'obiettivo di accompagnare l'implementazione del piano Bologna Città 30: non si tratta solo di dare una valutazione prioritaria degli effetti che si ritiene avrà il provvedimento, quanto di capire anche le criticità che già oggi, i cittadini di Bologna affrontano negli spostamenti a piedi in bici e in auto. Indicazioni utili – con richieste anche molto precise (in quali strade mettere i rallentatori? In quali aumentare i controlli) – a disposizione dell'amministrazione.

Il questionario è riservato alle persone con più di 14 anni e richiede 15 minuti per la compilazione. Le informazioni saranno trattate in maniera anonima.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri dei sinistri



Nel capoluogo si concentrano più della metà degli incidenti stradali dell'area metropolitana (2.120 sui 4.095 totali) e poco meno della metà dei decessi (23 su 56), in aumento sul 2021 (erano 12 decessi), sul 2020 (14) e sul 2019 (18). Altri dati su: www.cittametropolitana.bo.it/statistica/Osservatorio_incidenti_stradali/Tavole_dati

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le strade dentro l'area di Città 30 che restano con limite a 50 km/h

- Piazza Di Porta Castiglione
- Piazza Di Porta Maggiore
- Piazza Di Porta Mascarella
- Piazza Di Porta San Donato
- Piazza Di Porta San Felice
- Piazza Di Porta San Mamolo
- Piazza Di Porta San Vitale
- Piazza Di Porta Santo Stefano
- Piazza VII Novembre 1944
- Piazzale Atleti Azzurri D'Italia
- Ponte Riccardo Bacchelli
- Rotonda 35 Reggimento Fanteria Pistoia
- Rotonda Aleardo Donati
- Rotonda Forni
- Rotonda Ayrton Senna
- Rotonda Battaglia di Casteldebole
- Rotonda Gozzadini
- Rotonda Brigata Paracadutisti Folgore
- Rotonda Gualandi
- Rotonda Caduti Italiani in missione di pace
- Rotonda Malossi
- Rotonda Charles De Gaulle
- Rotonda Crocerossine
- Rotonda Dante Cane'
- Rotonda Dispersi del naufragio del Piroscalo Oria
- Rotonda Giuseppe Gozzetti
- Rotonda Granatieri di Sardegna
- Rotonda Lavoratori Licenziati per rappresaglia
- Rotonda Pancaldi
- Rotonda Romagnoli
- Rotonda Maria Adele Crocioni Michelini
- Rotonda Onorato Malaguti
- Rotonda Patrizia Vicinelli
- Rotonda Piero Bottoni

- Rotonda Pietro Bubani
- Rotonda Tassisti vittime strage 2 Agosto 1980
- Rotonda Tommasina Guidi
- Sottopasso Ernesto Maserati
- Via Agucchi (alcuni tratti)
- Via Manzi
- Via Mario
- Via Antonio Baldacci
- Via Arcangelo Corelli
- Via Arno
- Via Benedetto Marcello
- Via Caduti di Casteldebole
- Via Cesare Gnudi
- Via Cristoforo Colombo
- Via Dalla Volta
- Via Degli Ortolani
- Via Del Lazzaretto
- Via Del Terrapieno
- Via Del Trionvirato (ad eccezione di tutto il tratto in corrispondenza dell'abitato della birra)
- Via Don Sturzo
- Via Due Madonne
- Via Ferrarese (limitatamente al tratto periferico, dalla linea ferroviaria di cintura verso il conine comunale)
- Via Firenze
- Via Francesco Zanardi (limitatamente al tratto non abitato tra Via Carracci e via Manzi)
- Via Giuseppe Saragat
- Via Gagarin
- Via Luigi Longo
- Via Marco Polo
- Via Michelinò
- Via Ondina Valla
- Via Paolo Fortunati
- Via Piero Gobetti
- Via Pietro Nenni
- Via Po

- Via Prati Di Caprara
- Via Sabotino
- Via San Donato (limitatamente al tratto periferico, dalla linea ferroviaria di cintura verso il conine comunale)
- Via Simone dei Croceissi
- Via Stalingrado
- Via Tazio Nuvolari
- Via Tolmino
- Via Torino
- Via Toscana (limitatamente al tratto periferico, da Via Foscherara verso il conine comunale)
- Via Umberto Terracini
- Viale Aldo Moro
- Viale Angelo Masini
- Viale Antonio Aldini
- Viale Antonio Silvani
- Viale Carlo Berti Pichat
- Viale Carlo Pepoli
- Viale Della Fiera
- Viale Della Repubblica
- Viale Enrico Panzacchi
- Viale Europa
- Viale Gaetano Salvemini
- Viale Giambattista Ercolani
- Viale Giosue' Carducci
- Viale Giovanni Gozzadini
- Viale Giovanni Vicini
- Viale Gandhi
- Viale Palmiro Togliatti
- Viale Pietro Pietramellara (ad eccezione di tutto il tratto davanti alla stazione Fs)
- Viale Quirico Filopanti
- Viale Roma
- Viale Sandro Pertini
- Viale Sabena
- Viale Lenin

INCROCI, MARCIAPIEDI, PISTE CICLABILI

Così le strade si rifanno il trucco

Investimenti per 24 milioni di euro

Tra i lavori, l'abbattimento delle barriere architettoniche, dissuasori e interventi di sicurezza
E poi una campagna informativa massiccia, oltre a 'bolloni' e cartelli che segneranno i divieti

La sperimentazione di Città 30 è iniziata lo scorso 1 luglio, così come, passo passo, è partita la trasformazione della città, con «il progetto di segnaletica stradale, che in questi giorni si sta allestendo, realizzando materialmente il cambiamento della segnaletica – spiega l'assessora alla Nuova mobilità, Valentina Orioli –. E dovremmo finire i lavori entro settembre». Il Settore Mobilità sostenibile, infatti, sta procedendo con l'installazione della segnaletica orizzontale e verticale sulle strade cittadine e adatterà le relative ordinanze stradali, che entreranno formalmente in vigore a partire dal 1° gennaio 2024.

Si tratta di oltre 500 cartelli, ai quali si aggiunge la realizzazione di circa 300 'bolloni' su strada. Nonostante la segnaletica orizzontale non sia obbligatoria per legge, risulta molto efficace per la fruibilità degli spazi stradali da parte degli utenti della strada. La ripetizione dei segnali che indicano i 30 chilometri orari come limite di velocità sulla maggior parte delle strade, quindi, aiuterà la comprensione del comportamento richiesto. Per i nuovi cartelli, si spenderanno circa 150mi-

I primi cantieri completati a fine mese. L'obiettivo è far adottare ai bolognesi il nuovo stile di guida



↑ Nel riquadro in alto a sinistra, l'assessora alla Nuova mobilità, Valentina Orioli, in prima fila nel portare avanti la Città 30

la euro, ma in più il Comune ne spenderà oltre 600mila per interventi nei punti critici della mobilità pedonale e per la moderazione della velocità.

L'investimento totale sul progetto ammonta però a ben 24 milioni di euro, per realizzare in tutti i quartieri interventi di sicurezza stradale, con cantieri su incroci e attraversamenti, nuove piazze pedonali e scolastiche, piste e corsie ciclabili, riqualificazione di marciapiedi e abbattimento di barriere architettoniche.

A queste risorse verranno aggi-

unti circa 1,5 milioni annui per la manutenzione stradale che arrivano dai proventi delle multe. L'obiettivo del provvedimento è garantire maggiore sicurezza sulle strade, adottando uno stile di guida più sicuro e regolare.

Con l'inizio dell'anno nuovo, poi, partiranno anche i primi verbali ai conducenti che non rispetteranno il nuovo limite di velocità. Ma c'è da dire che quando Città 30 diventerà operativa, si concluderà un percorso che Bologna ha iniziato molto tempo fa: «Le prime zone 30 in città risalgono

al 1989», evidenzia Orioli.

Per accompagnare il percorso di transizione, in più, il Comune ha intrapreso una grande campagna di sensibilizzazione e di informazione della cittadinanza, anche attraverso iniziative sul territorio da parte della polizia locale. «Il sito di bolognacitta30.it contiene tutti i dettagli del provvedimento (mappe, elenco di strade che restano a 50 km/h, ecc.), per far sì che il cittadino arrivi preparato all'appuntamento», osserva infine dall'amministrazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Da Bruxelles a Grenoble

Gli esempi europei



In Europa sono diverse le esperienze innovative di mobilità a 30 chilometri all'ora. Tra le città che hanno adottato un provvedimento simile a quello di Bologna ci sono, ad esempio, Bruxelles, già nel gennaio del 2021, che nel tempo ha registrato una diminuzione del 30% degli incidenti mortali. In tutta la Spagna, da maggio dello stesso anno, il 70% di tutte le strade hanno un limite di 30 km/h o perfino inferiore. Bilbao (350.000 abitanti), con un provvedimento simile, ha dimezzato i feriti e gli incidenti mortali, riducendo (leggermente, -2%) anche il traffico e gli inquinanti. Nell'agosto del 2021 è stata Parigi a introdurre il nuovo limite e poi, sempre in Francia, Grenoble, Nantes, Lille. E ancora Helsinki (che, nel 2019, anno di introduzione del provvedimento, ha registrato zero morti sulle strade), Zurigo in Svizzera e Graz in Austria. In Italia, sono già diverse le amministrazioni che intendono seguire l'esempio di Bologna, come Torino, Milano e Parma (dal 2024). La dove anche la struttura di Gorki con il tram diventerà più centrale e accessibile. Anche su questa è in programma un percorso con i cittadini per darle una nuova vita.

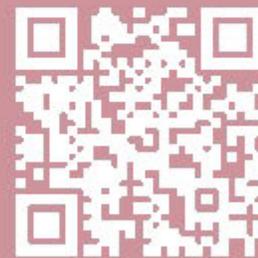
© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Tram
Bologna**
Cantieri Linea Rossa

30
BOLOGNA
CITTÀ 30
PIÙ spazio alle persone

Partiti i cantieri del Tram



Per informazioni
su cantieri attivi
e viabilità visita il sito
trambologna.it

Call center
800078611



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU



Ministero
della Infrastruttura
e dei Trasporti



Italiadomani
PIANO NAZIONALE
DI SPESA E INVESTIMENTI



Comune
di Bologna

Partiti dai Terminal Borgo e Michelino i cantieri del tram, poi in zona Maggiore e Fiera

Come saranno i Terminal e come funzionano i cantieri in linea: almeno una corsia rimane sempre aperta per ridurre al minimo i disagi

I primi cantieri della linea rossa del tram sono stati avviati il 27 aprile 2023 dal Terminal Emilio Lepido di Borgo Panigale e da quello Fiera Michelino, due cantieri che non avranno impatti particolari sulla viabilità.

A Borgo Panigale l'area a ovest della Persicetana, tra la tangenziale e la via Emilia, è destinata a ospitare 14 nuovi edifici: gli uffici e i servizi tecnici dell'infrastruttura tranviaria, ma anche un parcheggio di interscambio con oltre 380 posti auto e una sala polivalente per la città. Di contro, l'area sul lato est della Persicetana adiacente al Villaggio Ina sarà trasformata in un parco pubblico che vedrà oltre 300 nuovi alberi e prati su una superficie di oltre 38 mila mq, comprendente anche spazi e percorsi pedonali, spazi per lo sport e il relax connessi all'abitato. Il nuovo parco urbano rappresenterà anche l'approdo ovest della Linea Rossa, dove il tram giungerà

alla fermata di capolinea, per poi dirigersi su binari con sede inerbata verso il deposito situato sul lato opposto della Persicetana, attraversandola mediante un sottopasso dedicato. Un sottopasso pedonale, poi, consentirà agli utenti del parcheggio di interscambio di prendere il tram raggiungendo la città, sottraendo traffico auto. A nord del deposito sarà invece realizzata un'area boscata con ulteriori 856 nuovi alberi.

Anche il Terminal Fiera-Michelino costituirà un vero e proprio centro di mobilità integrata al servizio della città e dei visitatori della Fiera, capace di connettere la rete del tram a quella del trasporto pubblico urbano ed extraurbano. I lavori prevedono anche la riorganizzazione della viabilità della zona e della parte a raso del parcheggio Michelino, che dovrà assumere la funzione di interscambio (con circa 400 posti auto) per svolgere un servizio alla città non più limitato al solo calendario fieristico.

BORGO PANIGALE
Al Villaggio Ina un parco pubblico con 300 nuovi alberi



↑ Il progetto della Linea Rossa in via Riva di Reno

A inizio maggio sono partiti anche i primi cantieri in linea in viale Europa, via della Fiera e in zona

Ospedale Maggiore. E dal 18 luglio in via Serena e viale della Repubblica. Durante i cantieri su strada resteranno sempre percorribili una corsia per senso di marcia.

Il percorso della linea rossa è suddiviso in 7 macrocantieri: Cantiere A (Capolinea Emilio Lepido di Borgo Panigale), Cantiere B (Borgo Panigale-Porta San Felice), Cantiere

C (Centro storico: Porta San Felice, via Riva Reno, via Indipendenza), Cantiere D (Bolognina: ponte Matteotti, Piazza dell'Unità), Cantiere L (Bolognina-Iera), Cantiere F (San Donato-Pilastro: viale della Repubblica, Pilastro, Caab, Capolinea Facoltà di Agraria), Cantiere G (opere complementari: Borgo Panigale, area via Caduti d'Amola, Via Bragaglia). A loro volta i macrocantieri sono suddivisi in sotto cantieri (con un fronte dai 350 ai 550 metri) che saranno realizzati per fasi allo scopo di mantenere aperta la viabilità ed avere delle cantierizzazioni permeabili e flessibili. Con i cantieri del tram verranno costruite diverse opere per migliorare la viabilità tra cui: 3 sottopassi (uno stradale, uno pedonale, uno tranviario), opere di adduzione stradale nelle zone di via Bragaglia e Caduti di Amola o la costruzione di una nuova rotonda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ILAVORI
Il percorso della Linea Rossa diviso in 7 macrocantieri

La linea rossa: 34 fermate, 16,5 km, l'80% in sede riservata

Tram / 40 minuti per raggiungere la Fiera dal capolinea Emilio Lepido

La prima linea tranviaria di Bologna misurerà 16,5 km: 34 le fermate, collocate a una distanza media di 500 metri una dall'altra, che collegheranno Borgo Panigale alla zona Caab in San Donato. I tempi di percorrenza saranno di 40 minuti del capolinea

Emilio Lepido al capolinea Fiera Michelino e di 52 minuti da Emilio Lepido al capolinea Facoltà di Agraria.

L'80% del tracciato è in sede riservata, elemento che garantirà particolare affidabilità e puntualità negli orari di percorrenza del tram nelle varie tratte. I cantieri del tram porteranno alla riqualificazione di 18 km di strade (pavimentazioni, illuminazione e 53 km di nuovi sottoservizi). Inoltre tutto centro storico sarà libero

da linee elettriche aeree.

Il saldo sarà positivo sia per quel che riguarda le alberature (1.528 le nuove piantumazioni con un saldo di +848) che per i parcheggi (+120). In particolare saranno realizzate, ampliate o riqualificate 19 aree di parcheggio e il nuovo parcheggio di interscambio al Capolinea Emilio Lepido di Borgo Panigale avrà 388 posti auto. Le fermate: Capolinea Emilio Lepido, Villaggio Ina, Ducati, Maruzio, Borgo Panigale Stazione,

Fiorini, Ponte Lungo, Santa Viola, Prati di Caprara, Ospedale Maggiore, Saffi, Porta San Felice, Riva Reno, Dalle Lame, Ugo Bassi, Indipendenza, VIII Agosto, Porta Galliera, Matteotti Alta velocità, Piazza dell'Unità, Zucca, Liberazione, Fiera Aldo Moro, Repubblica, Centro Zanardi, San Donato, San Donnino, Cadriano Bivio, Pirandello, Pilastro, Sighinolfi, Capolinea Facoltà di Agraria, Viale Fiera, Fiera Michelino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Grazie al cantiere tram risolto in tempi record il problema sul torrente Ravone

Lavori / posizionata anche una griglia a monte del tratto coperto

A seguito dell'alluvione di maggio, il Comune ha deciso di anticipare i lavori per il rifacimento della copertura del torrente Ravone, già previsti dal progetto della linea rossa del tram. Il cantiere straordinario si è svolto in tempi record - dal 21 giugno al 1 settembre -

grazie anche a turni intensivi degli operai e alla chiusura completa del tratto di via Saffi interessato, approfittando del periodo estivo per ridurre i disagi alla viabilità.

Dopo la rimozione del manto stradale è stato demolito il manufatto preesistente, sostituito da una nuova e più ampia struttura scatolare in calcestruzzo armato. La struttura mantiene invariato il fondo dell'avec per contenere il flusso del torrente e incrementarne la portata idrica, portandola fino a 20 metri

cubi al secondo, come prescritto dal nulla osta idraulico rilasciato dalla competente agenzia regionale. Alla costruzione dello scatolare e alla maturazione del calcestruzzo sono seguite le prove di carico volte a collaudare la struttura, con la riasfaltatura del tratto stradale come ultimo step dell'intervento. Contestualmente a questo cantiere è stata posizionata una griglia a monte del volta a contenere con certezza sia il rischio occlusione dell'imbocco che il trasporto soli-



↑ Il cantiere sul Ravone in via Saffi (agosto 2023)

do nel tratto tombinato del torrente, appartenente al demanio idrico regionale. L'intervento, realizzato a cura del Consorzio della Bonifica Renana e cofinanziato da Comune di Bologna e Governo, è stato approvato in sede di Conferenza dei Servizi il 16 febbraio scorso e i lavori sono partiti il 15 maggio.

Nell'ambito del Piano Nazionale del Dissesto Idrogeologico 2014-2020 il Comune di Bologna aveva richiesto il finanziamento di interventi a scala di bacino sui rii collinari che negli ultimi anni hanno evidenziato potenziali criticità. Diversi interventi sono già stati realizzati, inclusa la pulizia e il ripristino dell'efficienza idraulica del canale Navile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Linea Verde del tram, lavori entro la primavera 2024

Pronto il progetto definitivo del tratto nord, al via la conferenza dei servizi

Dopo l'avvio dei lavori per la Linea Rossa, il Comune sta procedendo anche con le attività riguardanti il tratto nord della Linea Verde, dal centro di Bologna a Corticella. L'obiettivo, indispensabile per il rispetto delle scadenze PNRR dal quale l'opera è finanziata con 222 milioni di euro, è dare inizio ai cantieri nella primavera del 2024 per concluderli nel 2026.

Il progetto definitivo della seconda linea tranviaria è stato pubblicato il 16 agosto, avviando il procedimento per l'approvazione del progetto stesso mediante conferenza dei servizi.

Vista la necessità di contrarre i tempi di realizzazione dell'opera e di compensare l'incremento dei costi di materiali ed energia, il Comune ha deciso di contenere il tracciato della linea completamente all'interno del territorio comunale, con collocazione del capolinea nord in prossimità della stazione SFM di Corticella e lo

spostamento dell'area comprendente il parcheggio di interscambio e la fermata bus a nord di via Shakespeare.

Il 29 agosto, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha assegnato 50 milioni di euro per gli extra costi della Linea Verde del tram a seguito della richiesta di finanziamento del Comune attraverso il FOI (Fondo Opere Indifferibili), dedicato agli interventi PNRR.

Contestualmente alla pubblicazione del progetto definitivo verrà anche avviata la procedura espropriativa per acquisire le aree necessarie a realizzare l'opera, con le comunicazioni individuali a tutti coloro che risultano proprietari di aree private oggetto di esproprio e/o di asservimento nell'ambito del progetto della linea tranviaria. Come già avvenuto per la Linea Rossa, nella maggior parte dei casi gli espropri interessano porzioni limitate di proprietà privata, alcune delle quali già aperte all'u-



↑ Come sarà via Ferrarese con il Tram

so pubblico, come marciapiedi, parcheggi o altre aree antistanti gli edifici privati, altre di pertinenza degli edifici stessi. Altre proprietà saranno invece oggetto di asservimento per l'apposizione di ganci agli edifici, oppure saranno interessate da occupazioni temporanee necessarie a svolgere le

attività di cantiere.

I tecnici del Comune sono a disposizione per visionare insieme la documentazione di progetto, fornire informazioni e assistenza e chiarire il dettaglio dei singoli espropri. Per informazioni: info-tram@comune.bologna.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Navile

Le prossime tappe

Grazie al tram, il quartiere Navile sarà rigenerato in modo diffuso. A partire da Via Matteotti e Piazza dell'Unità che verrà riqualificata sia grazie ai cantieri del tram che a un progetto ad hoc che metterà in campo il Comune, per offrire alle persone spazi pubblici più vivibili. Proseguendo c'è l'area dell'Ippodromo, sul quale nel 2024 si avvierà un percorso partecipato per capire con i residenti come rilanciare questo luogo. La linea verde toccherà un altro luogo strategico in trasformazione: l'ex parcheggio del Giuriolo che ospiterà un nuovo polo tecnologico per la conservazione, digitalizzazione e restauro del patrimonio cinematografico e fotografico, affidato alla Cineteca che ne farà la sua casa, con aree didattiche, sala cinema, area espositiva, area verde esterna. Una zona che sta diventando una nuova centralità culturale avendo di fronte anche il parco delle Caserme rosse. Fino ad arrivare verso Corticella dove anche la struttura di Gorki con il tram diventerà più centrale e accessibile. Anche su questa è in programma un percorso con i cittadini per darle una nuova vita.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In tram dal centro di Bologna a Corticella

Il percorso / da Via dei Mille alla stazione SFM

Il tracciato della Linea Verde in progettazione misurerà complessivamente circa 6,7 chilometri, di cui 1,2 chilometri in sovrapposizione con la Linea Rossa, e avrà in totale 17 fermate (2 fermate di ca-

polinea e 15 intermedie), di cui 3 in comune con la Linea Rossa. Dal capolinea Sud, posto nel centro di Bologna in via dei Mille, il tracciato interesserà via dell'Indipendenza, via Matteotti e via Ferrarese, sovrapponendosi alla Linea Rossa fino a piazza dell'Unità. Il percorso si svilupperà quindi verso nord lungo via di Corticella e via Bentini. Giunta nel cuore di Corticella la linea svolgerà su via Sant'Anna, via

Byron e via Shakespeare, per poi raggiungere la Stazione SFM di Corticella in prossimità della quale è prevista la realizzazione di un parcheggio di interscambio multipiano al capolinea. Il primo tratto della Linea Verde andrà a servire una delle aree più popolate della città, oggi attraversata dall'asse di trasporto pubblico più utilizzato dai cittadini bolognesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



30
BOLOGNA
CITTÀ 30

**Più spazio
alle persone**



Fondazione
Innovazione Urbana



bolognacitta30.it



Il tram riqualificherà la città e migliorerà la qualità del trasporto pubblico

“Bologna ha sempre sofferto di un gap tra pianificazione urbanistica e mobilità, lo stiamo colmando”

di **Valentina Orioli**

“Anche le città credono d'essere opera della mente o del caso, ma né l'una né l'altro bastano a tener su le loro mura”. Lo scriveva Italo Calvino, autore di cui a breve ricorre il centenario della nascita, ne “Le città invisibili”. A più di cinquant'anni dalla prima edizione del libro, queste parole restano più vere che mai.

Le città contemporanee, lo sappiamo, difficilmente sono protette da mura e, a Bologna, le mura erette nel Trecento sono state in buona parte abbattute all'inizio del secolo scorso. Non per questo, però, chi come me si occupa di urbanistica non si pone il problema di come trovare il giusto equilibrio tra il bisogno di “proteggere” la città e quello di aprirla al mondo, rendendola accessibile e prospera.

La mobilità è, certamente, un pezzo importante dell'orizzonte che definisce questa sfida e, come assessora alla Nuova Mobilità, sento tutta la responsabilità dell'aver in mano una leva in grado di trasformare Bologna oggi e per il prossimo futuro.

Storicamente Bologna ha sempre

sofferto di un gap tra la pianificazione urbanistica e quella della mobilità: un divario che stiamo colmando in questo mandato, ricongiungendo questi due aspetti in una visione di città che tiene presente, da un lato, l'esigenza di preservare e migliorare le qualità funzionali, ambientali e paesaggistiche degli spazi pubblici. Dall'altro, come tradizione di Bologna, operiamo per aprire la città al mondo, migliorandone la sua capacità di connessione e di relazione con l'esterno.

In questo disegno un tassello fondamentale è costituito dalle nuove infrastrutture che permetteranno un più efficiente attraversamento della città - penso al Passante di Nuova Generazione e al Servizio Ferroviario Metropolitano in via di potenziamento - e a quelle, come la rete tramviaria, che garantiranno maggiore attrattività ed efficacia del trasporto pubblico locale.

Il re inserimento del tram nel tessuto bolognese è stato deciso con il PUMS 2019, in linea con le scelte delle altre città europee della dimensione di Bologna, per sostituire il sistema di autobus e filobus



sulle linee di maggiore carico, in modo da avere maggiore efficienza e qualità ambientale, ma anche per poter intraprendere un percorso di riqualificazione della città. Man mano che avvanzeranno i cantieri, infatti, lungo il percorso del tram saranno completamente rifatti tutti i sottoservizi e tutto lo spazio pubblico e questo rappresenta una straordinaria occasione per riqualificare la città, dalle periferie fino al centro.

Il tram, oltre ad essere un mezzo per efficientare il trasporto pubblico riducendo gli impatti sull'ambiente, rappresenta in effetti la linea che unisce i luoghi in cui avviene la riqualificazione della città: penso, ad esempio, alla zona di Riva Reno dove il tram passerà lungo il canale riscoperto.

In questa parte della città si trova già il Museo delle Acque, sorgerà il Museo del Basket e rientrerà in funzione la centrale del Cavaticcio, esempio unico in Europa di generazione idroelettrica in un centro urbano. Tutte queste trasformazioni restituiranno ai cittadini una parte del centro storico rinnovata e diversa da come la conosciamo oggi.

Il tram, dunque, oltre ad essere un sistema di trasporto rapido di massa adatto alle caratteristiche e ai numeri di una piccola metropoli come Bologna, è un vero e proprio sistema connettivo che tiene insieme il mutamento della città, perchè nè la mente nè il caso, “bastano a tener su le mura” future di Bologna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

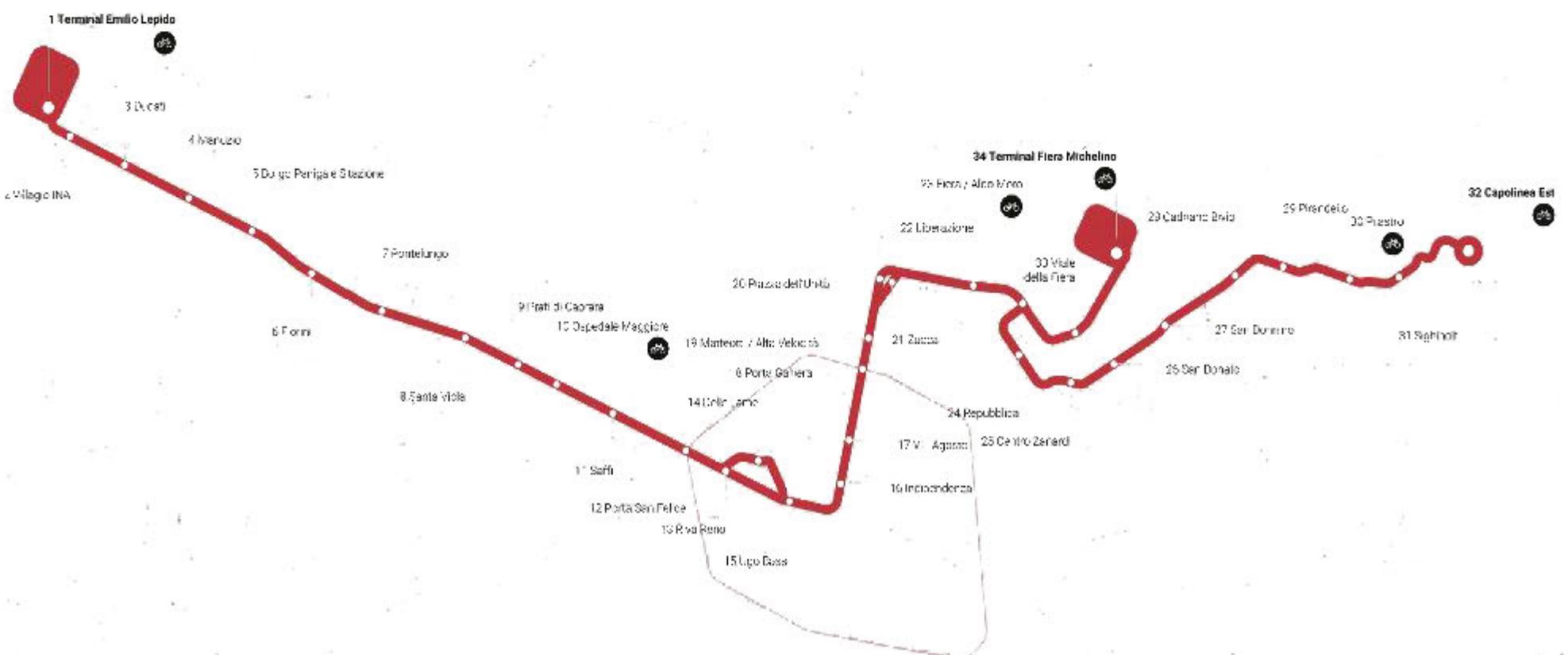
La linea Blu in progettazione

La Linea Blu Bologna (via dei Mille) - Stadio Dall'Ara - Casalecchio di Reno, attualmente in fase di progettazione, si collegherà alla tratta nord della Linea Verde (via dei Mille-stazione SFM Corticella) andando così a costituire di fatto la seconda linea tranviaria della rete bolognese, che collegherà Casalecchio a Corticella e Castel Maggiore passando per il centro di Bologna.

Il servizio di progettazione dovrà comprendere un nuovo sistema di trasporto con impianto a fune per collegare via Porrettana con il Santuario di San Luca, con un'integrazione e una connessione tra i due sistemi.

Questa configurazione della rete composta da due linee (la Rossa sulla direttrice ovest-nord/est e i primi due rami delle linee Verde e Blu sulla direttrice nord/sud) costituirà l'assetto della prima fase di attuazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile che, a regime, prevede 4 linee tranviarie così costituite: la Rossa (Terminal Emilio Lepido - Michelino - Facoltà di Agraria/CAAB), la Verde (Corticella - Deposito Due Madonne), la Blu (Casalecchio - San Lazzaro) e la Gialla (Rastignano - Casteldebole).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pimbo, 323 milioni di euro per la nuova mobilità metropolitana

Mobilità sostenibile / Completamento delle stazioni SFM e filoviarizzazione delle linee del trasporto pubblico urbano al centro di questo importante finanziamento

Una rivoluzione per la mobilità bolognese e il trasporto pubblico in un'ottica sostenibile e intermodale. È questo il cuore di P.I.M. BO (Progetto Integrato della Mobilità Bolognese) che integrerà il sistema della Nuova Mobilità della città con una serie di interventi: completamento delle stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitan, filoviarizzazione delle linee del trasporto pubblico urbano di Bologna e interrimento della tratta urbana della linea SFM Bologna-Portomaggiore.

Con un intervento della Corte dei Conti, a giugno 2023, sono state definitivamente sbloccate le importanti risorse che permetteranno l'avvio del progetto per un importo di 323 milioni di euro: di cui 237 circa di risorse ministeriali, già stanziati nel 2012 e confer-

mate nel 2017 e 2020. La restante parte è a carico di Comune, TPER e RFI e Regione Emilia-Romagna. Gli interventi, infatti, fanno capo a tre diverse stazioni appaltanti: TPER per la filoviarizzazione e le opere di accessibilità alle fermate Sfm; RFI per le opere di completamento del Servizio Ferroviario Metropolitan e di accessibilità alla fermata SFM Borgo Panigale Scala; FER per l'interrimento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore e per il progetto di riconoscibilità delle fermate Sfm. Già in corso l'intervento a carico di FER, grazie alle risorse aggiuntive stanziati dalla Regione che

SFM / Zanardi e Prati di Caprara le due nuove fermate



↑ La stazione SFM di via Rimesse (Bologna)

hanno permesso di anticipare alcuni lavori e di garantire il completamento dell'opera.

Gli interventi a carico di RFI, particolarmente significativi, consentiranno di realizzare nuove stazio-

ni del Servizio ferroviario metropolitano su Bologna e di completare quelle esistenti, a beneficio di tutto il territorio metropolitano. In particolare è prevista: la realizzazione di due nuove fermate (Za-

nardi e Prati di Caprara); il completamento delle fermate Borgo Panigale Scala e San Vitale-Rimesse; l'adeguamento di San Ruffillo e Fiera; la realizzazione delle opere per il miglioramento dell'accessibilità a Borgo Panigale Scala (sottopasso Bencivenni). RFI realizzerà le opere secondo un cronoprogramma che prevede dapprima il completamento di tutte le stazioni e la creazione della nuova stazione Zanardi e, in seguito, la costruzione della stazione Prati di Caprara e l'adeguamento della Fiera. A seguito di un adeguamento progettuale, normativo e dei prezzi, RFI ha recentemente comunicato che questi interventi inizialmente stimati in 33,53 milioni, risultano ora pari a 83 milioni: RFI ha confermato il proprio impegno a reperire le risorse aggiuntive a cominciare da una prima tranche di 20 milioni, disponibile a valere sul Contratto di Programma vigente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Prosegue la transizione elettrica della flotta bus

Trasporto Pubblico / in arrivo altri 24 bus elettrici da 18 metri

Prosegue a Bologna la marcia per il rinnovo della flotta, in linea con la sfida della carbon neutrality al 2030, tra le prime 100 città in Europa.

Sono in arrivo i primi 24 autobus elettrici da 18 metri con ricarica opportunity: una fornitura del valore di circa 18 milioni di euro connessa ad un progetto finanziato con Risorse del Programma Operativo Città Metropolitane 2014-2020 (PON Metro) incrementate da fondi dell'Unione europea ReactEU. Questi mezzi, che potranno ricaricarsi direttamente ai capo-

linea senza bisogno di uscire dal servizio, rappresentano una novità per Bologna che andrà a caratterizzare alcune importanti linee urbane. Nel decennio 2020-2030 la flotta elettrica in città registrerà un ulteriore forte incremento. La fornitura è solamente uno degli importanti tasselli della nuova mobilità. Come è noto, infatti, Tper ha in corso di aggiudicazione anche un'altra gara molto importante per la fornitura dei primi mezzi ad idrogeno (con i relativi impianti di ricarica). Nel 2030 i mezzi a idrogeno rappresenteranno il 12% dell'intera flotta come parte dell'energy mix pensato da Tper e dalle istituzioni in chiave ecologica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sharing mobility

Corrente gratis per abbonati Tper



Novità importante per gli abbonati Tper. Sarà possibile aprire una corsa e utilizzare la vettura o lo scooter di Corrente, lo sharing del gruppo Tper, per 41 minuti gratuitamente. E questo ogni volta che si apre un nuovo noleggio. Fino ad esaurimento dei fondi regionali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Davvero a 30 all'ora ci metto circa lo stesso tempo?

SICURO

30



BOLOGNA
CITTÀ 30

Più spazio alle persone

Il Servizio ferroviario diventa una metropolitana di superficie

SFM / Più corse, anche di notte, più treni e meno cambi



↑ Simona Largetti, consigliera delegata della Città metropolitana

Il Servizio ferroviario metropolitano di Bologna (Sfm) si avvicina ancora di più alle esigenze di chi viaggia per lavoro o per piacere e mette in campo una serie di misure per i prossimi tre anni, per potenziare le linee dove c'è più domanda, aumentare le corse e realizzare infrastrutture utili nel medio-lungo periodo a collegare meglio, attraverso servizi passanti, il

capoluogo al territorio.

Ecco i principali interventi contenuti nell'intesa tra Regione, Città metropolitana e Comune di Bologna: sono già operativi dal giugno scorso i servizi notturni con autobus sostitutivo nei fine settimana, su quattro linee (Bologna-Porretta, Bologna-San Benedetto, Bologna-Vignola e Bologna-Poggio Rusco), servizio che da dicembre 2024 sarà garantito dai treni. Si intensificheranno inoltre le corse e i servizi passanti tra Casalecchio-Bologna-Pianoro, a partire da giugno 2024, con una frequenza di 1 corsa ogni 15 minuti circa. Da dicembre 2024 è previsto poi il potenziamento dei servizi della Modena-Bologna con 2 corse all'ora, con fermate ogni ora a Valsamoggia e Anzola, e 3 corse all'ora per Castelfranco, l'interramento della Bologna-Portomaggiore. L'impegno di risorse da parte della Re-



↑ La stazione SFM di Castel San Pietro in Casale

gione, per l'attuazione di questi servizi è di circa 12 milioni di euro l'anno, ai quali si aggiungono i costi per tre nuovi treni elettrici: uno per la linea Porretta-Pianoro e due per la Modena-Bologna per un impegno di circa 19,5 milioni di euro. L'accordo prevede altri interventi infrastrutturali: raddoppio fino a Sasso Marconi della linea Por-

retta Terme-Bologna; realizzazione della fermata di Toscanella di Dozza in seguito al quadruplicamento della Bologna-Castel Bolognese; raddoppio fino a Via Lunga della linea Casalecchio-Vignola; potenziamento tecnologico della Ferrara-Bologna (per consentire il prolungamento delle corse ogni ora della linea Bologna-Imola

I centri di mobilità

Sono trenta (9 nel capoluogo e 21 dislocati nei comuni metropolitani) i Centri di Mobilità previsti dal PUMS-Piano Urbano della Mobilità Sostenibile in corrispondenza delle stazioni SFM in cui sono previste corse almeno ogni 15 minuti. Sono pronti i progetti di fattibilità tecnico economica per la realizzazione dei Centri di Vergato, Castel San Pietro Terme, Castel Maggiore, San Giorgio di Piano e San Pietro in Casale, oltre a San Benedetto Val di Sambro che è in corso di attuazione finanziata da PNRR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

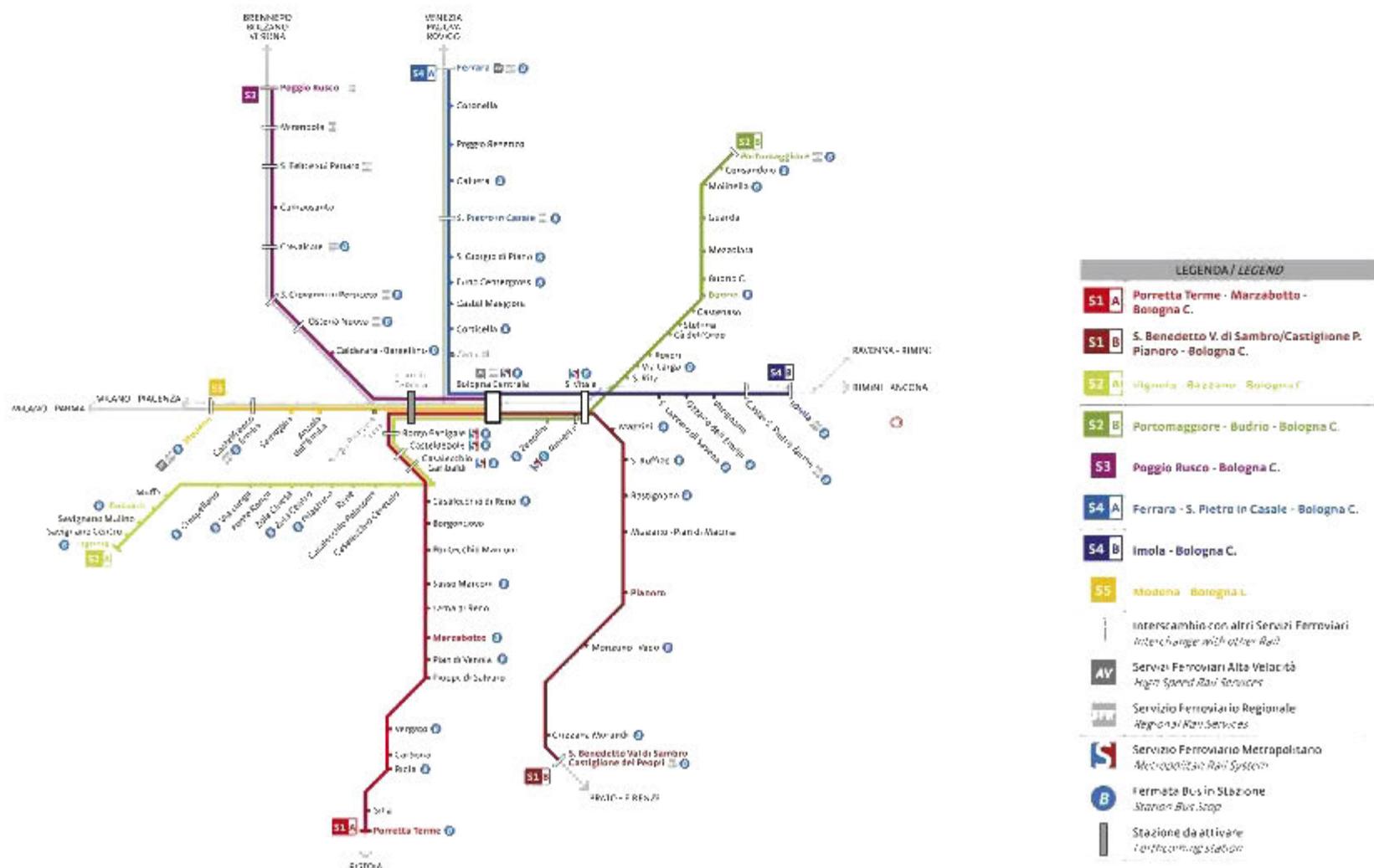
a San Pietro in Casale). Questi interventi consentiranno l'attuazione dei servizi passanti previsti dal PUMS, cioè senza cambio treno al passaggio nella stazione del capoluogo, e interesseranno i percorsi Porretta Terme-Bologna-Prato, Vignola-Bologna-Portomaggiore e Ferrara-Bologna-Imola.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



servizio
ferroviario
metropolitano
bologna

Schema Rete SFM



Sei nuove linee bus attraversano Bologna di notte nei festivi e prefestivi

Bus notturni / 130 corse ogni fine settimana con una media di 30 passeggeri da un capolinea all'altro

La notte di Capodanno 2023 ha debuttato la rete delle sei linee notturne che vanno a coprire e raggiungere tutte le principali direttrici urbane.

Il trasporto pubblico si estende oltre i consueti orari per accompagnare le esigenze di mobilità di Bologna con un'alternativa ai veicoli privati concreta e strutturata. Le sei linee notturne sono contrassegnate dalla lettera N davanti alla numerazione e sono state progettate, con corse ogni 30 minuti, come un sistema di collegamenti in grado di assicurare la mobilità durante tutto l'arco della notte, garantendo anche le no-

cessarie interconnessioni: infatti, le linee N che percorrono via dei Mille, vi effettuano la fermata ai minuti 00 e 30 di ogni ora per permettere l'interscambio da una linea all'altra. Sui servizi notturni sono in vigore gli abituali titoli di viaggio Tper.

Le linee N sono in servizio con inizio compreso tra 00.30 e l'1.30 e termine tra le 5 e le 5.30 (orari riferiti ai transiti in centro) nelle notti dei T Days: tra venerdì e sabato, tra sabato e domenica e tra prefestivo e festivo infrasettimanale. In questi giorni sono sospese le linee notturne abituali 61 e 62. La rete notturna non copre solo Bologna, ma collega anche alcuni comuni della cintura cittadina arrivando a servire Castel Maggiore, Funo di Argelato, San Lazzaro di Savena, Rastignano, Casalecchio di Reno e Zola Predosa, fino



↑ La vicesindaca Emily Clancy inaugura la prima corsa notturna a capodanno

a Ponte Ronca.

Nel complesso, il servizio notturno percorre 200mila chilometri all'anno: un impegno importante che coinvolge mezzi e risorse di Tper al fine di garantire la continuità del servizio pubblico urbano esteso all'intera città, ciclicamente notte-giorno senza interruzione.

Ogni fine settimana circolano 130 corse, che trasportano una media di 30 passeggeri da un capolinea all'altro. Le linee più utilizzate sono la N3 (Pilastro-Zola Predosa) e la N4 (Barca - Fossolo) con circa 50 passeggeri per corsa e oltre 1100 persone trasportate in media nella notte tra sabato e domenica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le sei linee notturne

I percorsi

N1: collega la stazione di Funo e San Lazzaro, passando per Via dei Mille

N2: da via dei Mille alla zona Dozza.

N3: parte da Ponte Ronca e arriva San Sisto, passando per via dei Mille.

N4: collega piazza Giovanni XXIII alle Roveri.

N5: da Bertalia percorre via dei Mille e arriva fino a via della Battaglia.

N6: è divisa in due tronconi che collegano Rastignano e piazza Cavour e piazza dei Martiri con Borgo Panigale/Normandia.

Tutti i dettagli: www.tper.it/n

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I DATI

N3 (Pilastro-Zola Predosa) e N4 (Barca-Fossolo) le linee più usate

SI ACCENDE LA NUOVA RETE DI BUS NOTTURNI



www.tper.it/n



Bicipolitana bolognese: 1.000 km di percorsi ciclabili a Bologna e sul territorio

Circa 200 km di percorsi già realizzati nel capoluogo, altri 30 in corso di realizzazione e 50 entro il 2026

La ciclabilità è un elemento centrale nella mobilità urbana di Bologna metropolitana. In questi anni molti sono stati gli investimenti per lo sviluppo di una rete integrata, pensata per rendere sempre più agevole, veloce e sicuro lo spostamento in bicicletta.

Da qui nasce la Bicipolitana bolognese, oltre 1.000 km di percorsi e due reti principali: una per gli spostamenti di tutti i giorni e una per il tempo libero. Ad oggi, grazie agli sforzi congiunti di Città metropolitana, Comune di Bologna e Comuni del territorio, risulta realizzata circa al 40%, di cui 75% su sede protetta e il resto su sede condivisa.

La rete ciclabile urbana di Bologna, connessa con il territorio metropolitano attraverso dieci direttrici radiali principali, negli

ultimi cinque anni è passata da un'estensione di circa 170 km agli oltre 200 km attuali, così strutturati: 120 km di percorsi ciclabili in "sede protetta", 50 km di percorsi ciclabili in carreggiata e circa 30 km di "percorsi verdi" (itinerari per lo più in aree verdi o fluviali, con fondo pavimentato o sterrato).

E' inoltre in corso la realizzazione di circa 30 km di percorsi ciclabili in carreggiata, una parte eseguita nel 2022 e una parte in cantiere entro la fine del 2023. Si tratta di

RETE CICLABILE
Linee per gli spostamenti di tutti i giorni e per il tempo libero



↑ La Tangenziale delle biciclette

interventi su collegamenti strategici come via Zanardi, via Toscana, via Salvemini e la Tangenziale esterna delle Biciclette, la linea T2, e di collegamenti di supporto come ad esempio via degli Orti, via Nanni Costa, via Triumvirato.

Sono inoltre in progettazione ulteriori ciclabili con fondi PNRR e collegate alla realizzazione del tram e del Passante. Pertanto si stima di poter concludere entro la fine del 2026 altri 50 km di percorsi nell'area urbana di Bologna.

La Bicipolitana ha una segnaletica uniforme su tutta la rete per garantire leggibilità e riconoscibilità ai percorsi ciclabili su tutto il territorio e una grafica studiata ad hoc, per massimizzare la visibilità per i ciclisti senza risultare eccessivamente impattante.

La segnaletica è stata realizzata in alcune tratte del Comune di Bologna, lungo il percorso Navile-Mare, ed è in fase di realizzazione nella Reno-Galliera.

Su bicipolitanabolognese.it è consultabile la mappa interattiva delle linee della Bicipolitana e delle ciclabili comunali dei principali comuni, oltre che scaricare le mappe schematiche della rete metropolitana e quelle di dettaglio del comune di Bologna e di altri 11 comuni del territorio. Ogni linea della Bicipolitana è caratterizzata da un colore diverso, le connessioni dalle linee sono visibili in colore grigio, mentre la rete ciclabile comunale è rappresentata in rosso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Rastrelliere, colonnine, marchiatura, incentivi...

Miniguia ai servizi del Comune di Bologna per i ciclisti

Per incentivare l'utilizzo delle due ruote a Bologna sono presenti diversi servizi. L'ultimo attivato, da ottobre 2022, sono le colonnine di gonfiaggio e prima riparazione installate in una decina di punti della città per poter gonfiare gratuitamente le gomme della propria bici ed eseguire in autonomia piccoli interventi manutentivi. Per difendersi dai furti di biciclette il Comune rende invece disponibile la marchiatura antifurto, al costo calmierato di 6 euro, inci-

dendo sul telaio della bicicletta un codice identificativo alfanumerico (calendario e luoghi sul sito del Comune di Bologna).

Inoltre il Comune sta progressivamente installando nuove rastrelliere più robuste e funzionali del modello precedente. Le vecchie rastrelliere sono reimpiegate fuori dal centro storico o utilizzate per le manutenzioni. L'offerta di sosta ciclabile sull'intero comune, a metà del 2023, è stimata intorno ai 12.800 stalli.

Anche quest'anno infine sono disponibili (fino a metà ottobre) gli incentivi del Comune per l'acquisto di bici elettriche e cargo bike. Già quasi 3mila i contributi erogati nel 2023.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Stazione Roveri

Aperta la prima Ciclostazione



Dall'estate 2023 è in funzione la prima ciclostazione di Bologna alla stazione Roveri: un luogo coperto e accessibile h 24 tramite app: 64 posti, servizio di ricarica elettrica, videosorveglianza, pompa di gonfiaggio e attrezzi per riparazioni. Altre ne nasceranno nelle stazioni SFM e fermate del tram.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

#BICIPOLITANA

RETE CICLABILE BOLOGNA METROPOLITANA

CICLOSTAZIONE ROVERI



LA PRIMA CICLOSTAZIONE BOLOGNESE CON ACCESSO AUTONOMO!

Accesso consentito a tutti gli abbonati
24 ore su 24 / 7 giorni su 7 tramite l'apposita app.

TARIFFE giornaliera 3€ / mensile 10€ / annuale 30€

- 1 SCARICA E INSTALLA L' APP**

Inquadra il QRCode e visita il sito cicloapp.bomob.it. Una volta visualizzata la pagina, registrati seguendo la procedura indicata per attivare il tuo account.
- 2 DEPOSITA LA BICI PRESSO LA CICLOSTAZIONE**

Acquista un biglietto o un abbonamento tramite l'app. Premi il tasto 'Apri parcheggio' e inquadra il QRCode presente nella porta della ciclostazione, poi premi su 'Deposita bici'. Accedi alla struttura e metti la bici in uno degli stalli liberi.
- 3 RITIRA LA BICI**

Una volta eseguito l'accesso all'app, premi il tasto 'Apri parcheggio' e inquadra il QRCode presente nella porta della ciclostazione. Premi su 'Ritira bici'. Accedi alla struttura e ritira la tua bici dallo stallo in cui era stata depositata.

Per ulteriori informazione visita il sito bologna.iovivo.eu/ o contatta il numero **800 10 80 88**







Scopri la mappa e fai girare le ruote!

bicipolitanabolognese.it

#BICIPOLITANA
RETE CICLABILE BOLOGNA METROPOLITANA



Navile

L'esperimento di via Procaccini

In via Procaccini, all'angolo tra via Di Vincenzo e Andrea da Faenza, in prossimità delle scuole medie Testoni-Fioravanti è nata la prima piazza scolastica temporanea di Bologna. L'allestimento, inaugurato nell'aprile 2022, ha l'obiettivo di offrire un nuovo spazio pedonale di circa 300 mq, garantendo a studenti e studentesse maggiore autonomia e sicurezza nei percorsi tra casa e scuola e nuovi spazi dedicati al gioco e all'incontro. L'intervento sperimentale e temporaneo ha realizzato uno spazio attrezzato attraverso l'utilizzo di verniciature bianche a terra e segnaletica verticale, rastrelliere, panche a semicerchio, un gioco disegnato a terra, panchine tubolari, sfere e semi-sfere in cemento, vasche in legno contenenti piante officinali e ornamentali.

Alla realizzazione del progetto hanno collaborato i ragazzi e le ragazze che frequentano la Scuola secondaria di primo grado Testoni Fioravanti. Dalle loro proposte è emersa in particolare l'idea di connotare la nuova piazza con alcuni messaggi che mettono al centro i temi dell'inclusione, della libertà, dell'amicizia e dell'incontro. Il progetto è frutto della collaborazione tra Comune di Bologna, Quartiere Navile e Fondazione Innovazione Urbana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



↑ La piazza scolastica via Procaccini

Bologna avrà 5 nuove piazze scolastiche pedonali

Quasi concluse quelle di via Populonia, via Perti e via di Vincenzo presto anche in giardino Guido Rossa e Largo Brescia



↑ I lavori in via Perti

Dopo le sperimentazioni di urbanistica tattica di via Milano e via Procaccini e l'intervento definitivo davanti alle scuole Tambroni (vedi box accanto) Bologna avrà altre 5 nuove piazze scolastiche. Tre interventi sono quasi conclusi e riguardano: via Populonia (Savena) davanti alla scuola secondaria di I grado Farini e alla primaria Padre Marella; via di Vincenzo (Navile) davanti alla scuola primaria Federzoni; via Perti (Porto-Saragozza), davanti alla primaria Bombicci. Le altre due piazze scolastiche saranno realizzate prossimamente al giardino Guido Rossa (Navile) nei pressi della scuola primaria Casaralta e della materna il Flauto Magico e in largo Brescia (Savena) alle scuole dell'infanzia Ciari Bruno.

In tutti questi interventi l'obiettivo è la risoluzione delle problematiche di viabilità che interes-

sano il conflitto tra auto e pedoni negli orari di entrata e uscita e la creazione di spazi sicuri per i bambini e le bambine per poter raggiungere la scuola a piedi in autonomia. Al fine di favorire una confortevole modalità pedonale e ciclabile, i nuovi spazi pedonali saranno allestiti con rastrelliere, giochi, arredi, panchine e linee a terra.

Il progetto, nato sulla base dei bisogni segnalati dal territorio, è finanziato da fondi REACT EU. La creazione di nuove piazze scolastiche si inquadra nella trasformazione di Bologna in Città 30 e - più in generale - nelle politiche di mobilità scolastica sostenibili del Comune di Bologna come l'attivazione sempre più frequente di nuove linee di pedibus e le attività di educazione all'autonomia e alla sicurezza stradale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Al Quartiere Santo Stefano

La prima piazza pedonale permanente davanti alle scuole Tambroni

Si trova tra via Murri e via Romagnoli, tra le scuole Tambroni e il Mercatino rionale di Chiesa Nuova ed è stata la prima a Bologna ad essere trasformata in modo permanente da spazio carrabile in piazza scolastica.

Un nuovo spazio pedonale più vivibile, accessibile e accogliente dove dove studenti e studentesse, le loro famiglie, i fruitori del mercato e tutte le persone che frequentano l'area possono passare, sostare, giocare e fare la spesa in sicurezza.

L'intervento - inaugurato a inizio febbraio 2023 - ha previsto la pedonalizzazione di circa 700 mq, l'inserimento di sedute e di altri arredi e giochi disegnati a terra che invitano al gioco e al movimento. Per mitigare e adattarsi agli effetti dei cambiamenti

climatici, nella zona pedonale è stata sostituita la vecchia pavimentazione in asfalto con materiale drenante per garantire la permeabilità del terreno e la riduzione dell'effetto dell'isola di calore, permettendo all'acqua di scorrere direttamente nel sottosuolo e dunque di rispondere meglio a eventuali fenomeni di piogge estreme. È stato inoltre piantato un nuovo albero e inserite nuove piante sia in vaso che in piccole aree verdi a terra dove prima c'era asfalto, per aumentare il comfort termico e l'assorbimento di diossido di carbonio. L'intervento fa seguito a una prima sperimentazione di area pedonale scolastica durante alcune fasce orarie portata avanti dal 2020.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



↑ La piazza pedonale delle scuole Tambroni (foto Margherita Caprilli)

Il primo esperimento di trasformazione temporanea di una strada in Via Milano

Savena / Inaugurato nel 2021 dopo un percorso partecipativo

Il primo intervento di trasformazione temporanea di una strada, precursore delle piazze scolastiche alla bolognese, è stato in via Milano, nel quartiere Savena, inaugurato il 23 ottobre 2021.

Obiettivo: sperimentare nuovi usi creativi e non convenzionali dello spazio per aumentare la vivibilità e la bellezza di un tratto di strada

che non aveva prima nessuna particolare funzione, accogliendo persone di diverse età, con una particolare attenzione ai bambini e alle bambine delle scuole vicine. Con questo obiettivo è stato pensato e portato a termine l'intervento di trasformazione temporanea di via Milano, nel quartiere Savena. Il progetto era stato approvato nella seduta del 13 luglio 2021 dalla giunta comunale, ed è curato dalla Fondazione per l'Innovazione Urbana. Nell'area sono stati realizzati: giochi disegnati a terra per il gioco

e l'interazione, vasche sensoriali, un'area per orto didattico con pedane in legno e panche in cerchio per l'aggregazione informale dei più piccoli, un tavolo multi-sport, un tavolo da pic-nic inclusivo, un paio di panchine tubolari, un'area con pedane e vasche alberate per l'aggregazione libera delle persone o per l'organizzazione di piccoli eventi.

Le scritte verniciate a terra sono ispirate alla Convenzione sui diritti del fanciullo approvata dall'Assemblea generale dell'ONU e invitano



↑ Via Milano

a riflettere sul tema dei diritti dei bambini, mentre uno dei riquadri a terra è a disposizione dei bambini per disegnare liberamente.

Con l'intervento di via Milano si vuole replicare fuori dal centro storico la sperimentazione condotta in piazza Rossini, e rafforzare un approccio sperimentale nel quale l'allestimento è uno strumento processuale e di partecipazione utile a stabilire un dialogo tra lo spazio urbano in trasformazione e le persone che lo vivono.

Il Comune di Bologna potrà valutare di trasformare definitivamente l'area, tenendo conto degli usi che le persone avranno fatto dello spazio durante questa prima sperimentazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Con 38 linee e oltre 400 bambini a Bologna si diffonde il Pedibus

A piedi / Il progetto "Bologna a scuola si muove sostenibile" coinvolge sempre più famiglie

Come per uno scuolabus, c'è un percorso con fermate, orari fissi e un regolamento da seguire. Al capolinea o alla fermata più comoda, all'orario stabilito, bambini e bambine trovano i loro compagni e genitori o volontari che fungono da autisti. Il pedibus parte e alle fermate successive accoglie altri studenti in attesa.

Ogni scuola può avere più linee di pedibus che accompagnano gli studenti in tempo per l'inizio delle lezioni.

I primi pedibus a Bologna sono nati nel 2012 e oggi sono coordinati nel progetto "Bologna a scuola si muove sostenibile", coordinato da centro Antartide e Comune, che punta a diffondere la mobilità scolastica sostenibile e sicura, e a ridurre l'uso delle auto in prossimità delle scuole e lungo gli itinerari casa-scuola.

Un progetto di comunità rivolto alle scuole primarie, in cui studenti, famiglie e scuole sono pro-

tagonisti di un cambiamento delle abitudini di mobilità, che poi si mantiene nel tempo contribuendo a diffondere una cultura della ciclopeditività. Nell'ultimo anno scolastico il progetto ha dato vita a 38 linee pedibus, sono state 17 le scuole coinvolte per un totale di oltre 424 bambini e bambine, circa 145 accompagnatori e 12.328 km percorsi.

Un pedibus nasce per iniziativa della scuola e dei genitori che, con il supporto di operatori del Comune e dei Quartieri, predispongono insieme percorsi, fermate e tutto ciò che si ritiene utile per la sicurezza dei partecipanti.

Il percorso può prevedere anche l'attivazione nella scuola di laboratori di educazione alla sicurezza stradale e alla mobilità scolastica sostenibile, per rendere i bambini più consapevoli e protagonisti di questa esperienza.

I pedibus sono una scelta comoda per le famiglie, un cambiamento



↑ Una linea Pedibus

nell'organizzazione mattutina che presenta almeno due vantaggi: la collaborazione con gli altri genitori fa sì che non si debba accompagnare i figli a scuola tutti i giorni e, per chi di solito usa l'auto anche per andare a lavoro, evitare il traffico di avvicinamento alla scuola. Una scelta ecologica e salutare,

che fa bene alla comunità, ai genitori e ai bambini: oltre a ridurre il traffico e le emissioni inquinanti, offre l'opportunità di essere fisicamente attivi, di stare insieme ai compagni, di diventare pedoni più consapevoli e competenti e di conoscere meglio il proprio quartiere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pedibus

Le voci dei protagonisti

La mobilità scolastica è un vero progetto di comunità con benefici per tutti e tutte e tanto divertimento.

Come ci ricorda Francesca Strozzi, 8 anni, partecipante al pedibus delle scuole Fortuzzi, "andare a scuola con il pedibus è un'esperienza bellissima. Si conoscono anche dei bambini che non sono della nostra classe e possiamo osservare la natura, cantare insieme e chiacchierare. Se si va a piedi si protegge la natura e anche le macchine che ci vedono, rallentano e ci fanno passare". "Il Pedibus è un atto di gentilezza. I 20 minuti dedicati all'accompagnare gli alunni hanno un effetto positivo. I partecipanti si sentono coinvolti in un progetto di socializzazione e buon vicinato. Si impara ad essere gentili" sottolinea Gianluigi Grieco, accompagnatore Pedibus, Comitato Genitori Primaria Chiostrì.

"Lavorare sull'autonomia dei bambini, vuol dire lavorare su socializzazione e capacità di incontrare l'altro. Questo progetto ci permette di fare educazione coinvolgendo attivamente le famiglie anche nella cura degli spazi intorno alla scuola e nel quartiere" aggiunge Giovanna Bruccoleri, insegnante della primaria Aciri e mobility manager scolastico dell'IC5.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

A scuola in bus con l'abbonamento gratuito

Bimbi / Contributi di Comune di Bologna e Regione

Come avviene ormai da alcuni anni, anche per quest'anno scolastico il Comune di Bologna, in collaborazione con Tper, sta distribuendo abbonamenti gratuiti per le bambine e i bambini bolognesi a partire dal penultimo anno della scuola dell'Infanzia. Le lettere stanno ar-

rivando direttamente a casa. Chi non avesse ancora ricevuto l'abbonamento fino al 5 ottobre può comunque viaggiare senza incorrere in sanzioni.

Tutti i bambini più piccoli e comunque alti meno di un metro, se accompagnati da un adulto possono viaggiare senza alcun titolo di viaggio. I bambini nati dopo l'1 gennaio del 2020 alti più di un metro possono invece fare richiesta dell'abbonamento gratuito attraverso il

sito Tper. Agli abbonamenti per le scuole primarie e secondarie di primo grado pensa invece la Regione Emilia-Romagna con il progetto "Salta su".

Mediamente ogni anno sono circa 6 mila i bambini bolognesi frequentanti le materne a ricevere l'abbonamento gratuito dal Comune. Sono invece tra i 25 ed i 30 mila gli studenti di Bologna che ricevono l'abbonamento dalla Regione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



30
BOLOGNA
CITTÀ 30

**Più spazio
alle bambine
e ai bambini**





Comune
di Bologna

L'IMPRESA ECCEZIONALE È ESSERE NEUTRALE

**Insieme costruiamo
un clima migliore.**



Scopri come su
comune.bologna.it/missione-clima

Bologna Missione Clima



Bologna Cresce. Traiettorie pedagogiche per lo sviluppo dei Servizi ZeroSei

Progetti / Con "Ambientamento partecipato" e "Lavoro aperto" al centro bambini e genitori

I cambiamenti sociali e culturali di questi ultimi anni hanno fatto emergere con forza la centralità dei servizi educativi nel nostro sistema economico-sociale.

È in questo contesto che nasce il documento programmatico *Bologna Cresce. Traiettorie pedagogiche per lo sviluppo dei Servizi ZeroSei*, come forte volontà politica del Comune di Bologna di valorizzare la qualità e l'importanza dei Servizi ZeroSei a gestione diretta. Queste traiettorie raccontano la buona quotidianità e il patrimonio di esperienze e intelligenze che la città offre ai più piccoli, raccontando i valori fondanti del pensiero pedagogico che guida ogni prassi educativa e allo stesso tempo tracciano le direzioni lungo le quali si intende procedere per implementare la qualità attraverso percorsi innovativi.

Gli ambiti di sviluppo individuati dalle Traiettorie sono fortemente connessi con i grandi temi sociali

e le sfide del presente come la sostenibilità, la transizione digitale, la cittadinanza consapevole, l'intercultura, l'inclusione e il rispetto delle differenze.

Uno degli ambiti di maggior impatto sulla conciliazione dei tempi di cura e lavoro delle famiglie, è il progetto di *Ambientamento Partecipato*, una nuova metodologia per l'accoglienza al nido. Questo tipo di ambientamento, che coinvolge 28 nidi, prevede per i primi giorni la presenza continua di un adulto di riferimento, che accompagna e affianca il proprio bambino nella scoperta di un mondo nuovo. Bambina/o e adulto trascorrono al nido l'intera giornata per alcuni giorni, insieme esplorano il nuovo ambiente vivendone la

AMBIENTAMENTO PARTECIPATO

Un nuovo metodo per conciliare i tempi vita/lavoro



giornata tipo. La possibilità per i genitori di vivere la giornata al nido è molto rassicurante e cruciale nel favorire un legame di fiducia con il personale del nido, con ricadute positive sulle esperienze dei bambini, oltre che nell'ambito della conciliazione dei tempi di cura e lavoro delle famiglie.

All'interno dell'ambito di ricerca e innovazione delle pratiche educative, trova spazio l'approccio del *Lavoro Aperto*, una prospettiva in cui bambine e bambini sono al centro della riflessione pedagogica, come soggetti attivi e portatori di diritti in una visione olistica che inquadra l'infanzia non

come un periodo di preparazione alla vita adulta, ma come una fase dell'esistenza umana dotata di piena dignità. Questo approccio mette al centro la libertà decisionale di bambine e bambini nella quotidianità dei servizi educativi, assicurando un alto livello di iniziativa personale e autodeterminazione. La prospettiva del *Lavoro Aperto* invita a non porre i bambini in un mondo artificiale, strutturato dall'adulto a priori, ma li coinvolge nella vita reale, riconoscendoli competenti, fidandosi di loro e lasciandoli più liberi di decidere come investire secondo la propria motivazione.

Si è avviato, inoltre, un progetto di partenariato con la Svezia nell'ambito del programma Erasmus Plus che permetterà al personale coinvolto nella ricerca sul *Lavoro Aperto* di svolgere un periodo formativo all'estero.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LAVORO APERTO

Un progetto che punta a coinvolgere bambini e bambine

Educare all'aperto: da Zanardi a oggi, Bologna riscopre l'outdoor

Il giardino scolastico come ambiente di apprendimento

Nella cultura educativa di Bologna esistono radici profonde sull'educazione all'aperto, a partire dalle audaci iniziative pedagogiche avviate tra il 1914 e il 1919 dal sindaco Francesco Zanardi e dal suo assessore Mario Longhena che realizzarono scuole elementari pensate

per permettere ai bambini di fruire al massimo delle opportunità date dal trovarsi in un ambiente fortemente connotato da uno spazio esterno in natura (le attuali scuole Longhena e Fortuzzi). Successivamente vennero promossi altri progetti di educazione in natura, quali le esperienze estive nei parchi cittadini (come villa Guastavillani) o le Settimane Verdi alle quali potevano aderire le scuole dell'infanzia. Dal 2013 il progetto di outdoor education ha ripreso vitalità gra-

zie all'interesse convergente da parte del coordinamento pedagogico del Comune di Bologna che, insieme a educatori, collaboratori, bambini e genitori, ha ricominciato a fare ricerca sulle pratiche educative in natura. Questo avvio sperimentale, grazie alla fertile collaborazione con il Dipartimento di Scienze dell'Educazione e della Qualità della Vita dell'Università e con la Fondazione Villa Ghigi, nel tempo è diventato uno dei tratti caratterizzanti la progettualità pe-

dagogica dei nidi e delle scuole dell'infanzia comunali.

Attualmente, infatti, la maggior parte dei servizi educativi comunali vede i propri giardini come contesti di apprendimento a cui dedicare, come per gli ambienti interni, uno spazio di riflessione e progettazione. Nello sviluppo di questo ambito, grande rilievo hanno avuto le realizzazioni ideate insieme alle famiglie, nell'ambito del progetto *Qualifichiamo la nostra scuola*. Un vero giardino scolastico, inteso

come ambiente di apprendimento significativo e importante tanto quanto l'ambiente interno, deve poter rispondere ai bisogni di esplorazione e di ricerca da parte dei bambini; deve consentire loro di riappropriarsi degli elementi naturali (terra, acqua, piante...) e di poter cogliere con tutti i sensi gli aspetti vegetali, animali e minerali che compongono la natura e dai quali sempre più la vita sociale e culturale ci allontana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Scuole in natura e Scuola nel Bosco: due progetti per riportare la scuola all'aperto

Verde / Da Villa Aldini ai giardini scolastici

Rispetto al rapporto bambini-natura, abbiamo in attivo due progetti molto importanti, ad alto impatto educativo.

Il primo è Scuole in natura, che offre ad alcune scuole dell'infanzia comunali la possibilità di vivere regolarmente durante l'anno scolastico dei contesti naturali come il parco di Villa Ghigi o altri parchi

limitrofi alla scuola, al fine di realizzare una progettazione educativo-scolastica che abbia come filo conduttore l'esperienza in natura. La Scuola nel Bosco, è invece un progetto che verrà realizzato all'interno del complesso di villa Aldini con cui il Comune riprende il lavoro realizzato dagli Amministratori che più di 100 anni fa dedicarono risorse e impegno per la scuola in collina. Nascerà così una scuola dell'infanzia nel bosco per bambine e bambini da 3 a 6 an-

ni e un Centro per l'Educazione in Natura, in grado di ospitare classi delle scuole di ogni ordine e grado provenienti dalla città ed offrire opportunità per tutto il territorio. Una offerta che riguarderà anche l'estate e più in generale l'extrascuola, coinvolgendo anche le famiglie affinché lo spazio possa essere fruito da un pubblico, il più ampio possibile. Il Centro sarà aperto tutto l'anno, anche per la libera fruizione di iniziative culturali, formative e artistiche, in col-



↑ Educazione all'aperto

laborazione con l'Università di Bologna, Fondazione Villa Ghigi e altre agenzie artistico-culturali, che mettano la natura al centro dell'esperienza formativa, dell'espressività e dell'arte rivolte a bambine e bambini, alle ragazze e ragazzi della nostra città

È in via di definizione un nuovo documento sulle Linee Guida per la progettazione dei giardini scolastici, utili sia per la riqualificazione progressiva di quelli esistenti, sia per la realizzazione delle aree esterne presso nuove scuole e servizi educativi per l'infanzia, al fine di rendere coerenti le nuove strutture con gli indirizzi pedagogici dell'educazione all'aperto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Scuole aperte, lotta alla dispersione, cura degli adolescenti... al via il Piano Adolescenza

Il Comune adotta un Piano per supportare giovani, famiglie e scuole. Sei gli ambiti di intervento

Per la prima volta la città di Bologna adotta un *Piano Adolescenza*, uno strumento di programmazione di servizi, attività e progetti che vuole rispondere ai bisogni di ragazzi e ragazze e delle loro famiglie. Il Piano è frutto di un grande lavoro di collaborazione tra i diversi settori comunali, Azienda Usl, Università di Bologna, ASP Città di Bologna, Ufficio Scolastico e Terzo Settore.

Il *Piano Adolescenza* individua sei ambiti di intervento:

- Servizi extrascolastici: avvio di sperimentazioni di Scuole aperte tutto l'anno, sviluppo integrato dei servizi estivi, ampliamento degli interventi per favorire la frequenza delle attività estive di bambini/e e ragazzi/e con disabilità;
- Collaborazioni e sinergie con le scuole cittadine: sviluppo di ac-

cordi e iniziative per il contrasto alla dispersione ed evasione scolastica, ad ogni forma di discriminazione, progetti per la promozione dell'attività motoria;

- Protagonismo giovanile e partecipazione attiva: implementazione della mappatura degli spazi per adolescenti e promozione di esperienze di volontariato;
- Interventi rivolti alla genitorialità: sviluppo della consulenza educativa per genitori di preadolescenti e adolescenti, di percorsi informativi di supporto alla funzione genitoriale;
- Cura degli adolescenti: azioni per prevenire situazioni di dis-

I PROGETTI

Lavoro di comunità nei quartieri con scuole e famiglie



↑ Gruppo studio

gio adolescenziale, attraverso un sistema integrato di competenze per gestire le tematiche legate all'adolescenza;

- Esperienze nei quartieri: sviluppo del lavoro di comunità nei quartie-

ri, in connessione con scuole e famiglie, potenziamento della figura dell'educatrice/educatore referente di istituto.

Il *Piano Adolescenza* del Comune individua le direttrici verso le quali

sviluppare le politiche educative a favore di adolescenti e preadolescenti (10-19 anni), favorendo l'azione coordinata e integrata tra tutti gli attori in campo, istituzionali e del terzo settore.

Il Piano descrive le azioni e l'impegno del Comune nell'ottica della qualità e della fruibilità delle opportunità educative e formative per le giovani generazioni.

Il Piano si inserisce all'interno di un articolato sistema di opportunità, progetti e servizi per adolescenti, offerti dal Comune di Bologna, attraverso un'importante rete di soggetti, pubblici e privati, che concorrono alla realizzazione di questa offerta e che rendono all'avanguardia la nostra città. Sono tanti i progetti che si andranno ad avviare anche grazie al Fondo Sociale Europeo nell'ambito del Pon Metro 2021-2027: ampliamento del progetto Scuole aperte tutto l'anno, teatro, arti visive, danza, musica, lettura, scrittura e narrazioni, arte partecipata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Comune di Bologna riparte da Zerodiciotto

L'Area Educazione, Istruzione e Nuove Generazioni si rinnova

Grandi novità nel campo della comunicazione in vista del nuovo anno educativo e scolastico. Saranno a disposizione delle famiglie nuovi strumenti per restare sempre in contatto ed essere informati in tempo reale su tutto quello che succede in città per la fascia 0-18 anni. Sta per partire, infatti, Bologna Zerodiciotto (www.bognazerodiciotto.it), un nuovo sito tutto dedicato agli appuntamen-

ti per quella fascia d'età a Bologna. Zerodiciotto sarà anche una APP per dispositivi mobili iOS e Android, con la quale ricevere in tempo reale notizie e aggiornamenti sul mondo della scuola e della formazione e attraverso la quale si potrà anche comunicare l'assenza del proprio figlio o della propria figlia alla refezione, oppure richiedere una dieta leggera.

Bologna Zerodiciotto sarà anche su Telegram, newsletter, YouTube ed avrà una nuova immagine e una nuova identità visiva per tutto il mondo dell'educazione e dell'istruzione bolognesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tornano le Settimane Pedagogiche

Settimane Pedagogiche è la rassegna annuale di eventi sui temi dell'educazione 0-18 per una riflessione pubblica, culturale e scientifica su valori, obiettivi e nuove sfide per la nostra Città.

Le iniziative, in programma dal 22 settembre al 22 novembre, sono coordinate dall'Area Educazione, Istruzione e Nuove generazioni del Comune con il

contributo del Dipartimento di Scienze dell'Educazione dell'Università di Bologna e prevedono il coinvolgimento attivo dei Quartieri e degli altri settori comunali che nei diversi ambiti già collaborano in una logica di sistema formativo integrato. Tutto il programma è consultabile sul sito www.bognazerodiciotto.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

zero
dic
otto

Come funziona il servizio di refezione nelle scuole bolognesi: km zero, biologico e diete inclusive

3 milioni di pasti all'anno con prodotti per l'87% con certificazione biologica

Sono oltre 18.000 i pasti scolastici che ogni giorno vengono prodotti all'interno dei 3 centri di produzione pasti di proprietà del Comune di Bologna. Il servizio è gestito tramite un appalto che, oltre alla produzione (tutta in giornata, senza abbattimento e senza ricorso a semilavorati), include anche approvvigionamento, trasporto e distribuzione nelle 173 scuole servite (infanzia, primarie e le scuole secondarie di primo grado che ne fanno richiesta).

Un articolato sistema di controlli, che coinvolge, oltre agli auditor comunali, anche l'Ausl, laboratori di analisi, Commissioni Mensa, serve a presidiare il rispetto di precisi vincoli contrattuali e di legge, a garantire i più stringenti parametri di igiene e sicurezza e severi standard di qualità fissati per tutti i processi, incluso tipologia e

provenienza delle materie prime. Infatti gli oltre 3 milioni di pasti scolastici all'anno richiedono l'utilizzo di quasi 3 mila tonnellate di prodotti alimentari, che per l'87% hanno certificazione biologica e per l'80% provengono da zone di produzione entro i 200 km, oltre a prevedere prodotti DOP e IGP che valorizzano il territorio locale (dall'asparago di Altedo alla patata di Bologna, dal Parmigiano Reggiano allo squacquerone di Romagna, da nettarine e pere dell'Emilia Romagna all'aceto Balsamico). Km zero e biologico sono solo alcuni degli elementi che connotano la sostenibilità del servizio, che

SOSTENIBILITÀ
Stoviglie lavabili,
trasporti a metano
e recupero rifiuti



↑ Una classe in visita al Centro pasti

è stato analizzato in ogni sua fase per individuare le migliori soluzioni in tema di riduzione dell'impatto ambientale: utilizzo della stoviglie lavabile, trasporto con vei-

coli a metano, recupero dei rifiuti, progettazione del menù (in linea con una dieta mediterranea ad ampia base vegetale, secondo le più corrette indicazioni nutriziona-

li e sanitarie), progetti di riduzione degli sprechi. Proprio dal monitoraggio continuativo degli sprechi a scuola (attivo ormai dal 2017) è stato possibile predisporre un modello di analisi che integra la valutazione degli assaggi dei genitori con i risultati delle indagini sul gradimento, così da presidiare la qualità anche dal punto di vista della soddisfazione di famiglie, insegnanti ma, soprattutto, delle bambine e dei bambini che sono al centro del servizio.

Un servizio che connota la capacità inclusiva e democratica di un'intera comunità: oltre a garantire l'accesso ad alimenti sani e di qualità riducendo le iniquità sociali, contrasta le "cattive abitudini alimentari" e tiene in considerazione le esigenze e i bisogni speciali, con oltre 3.900 diete gestite nel 22/23, tra mediche (20%) e per motivazioni culturali e religiose (80%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cosa abbiamo in città: l'offerta educativa e culturale

Il catalogo delle 150 opportunità

Cosa abbiamo in città è un catalogo di oltre 150 opportunità educative, culturali, artistico, scientifiche e ambientali per far sperimentare a bambine e bambini, ragazze e ragazzi e alle loro famiglie le tante opportunità che la città offre. *Cosa abbiamo in città* va dal 27 settembre al 22 novembre 2023 e vuole raccogliere e dare forza all'idea di una città sempre più educante, che si fa carico, accanto e insieme alla scuola, dei processi formativi dei suoi futuri cittadini e che propone una cittadinanza

creativa e partecipa, perseguendo l'obiettivo di un'educazione attiva: le iniziative in programma sono tutte gratuite e permetteranno di vivere la città e di conoscerne i luoghi, valorizzando il rapporto fra le Istituzioni e le realtà territoriali. *Cosa abbiamo in città* è promossa dall'Area Educazione, Istruzione e Nuove generazioni del Comune di Bologna in collaborazione con i Quartieri e gli altri settori e servizi comunali, con il coinvolgimento delle agenzie educative e degli operatori culturali della città. Tutto il programma è consultabile sul sito www.bolognazerodico.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I servizi per bambini e famiglie

Sono nove i Centri per Bambini e Famiglie distribuiti sul territorio cittadino. Sono servizi educativi per la prima infanzia rivolti a bambini, bambine e alle loro famiglie, spazi d'incontro e socializzazione, in cui poter stare in una situazione

dedicata al gioco e alla relazione. Per la fascia di età 0-10 anni sono attivi anche i Servizi Educativi Territoriali che offrono occasioni di incontro e di gioco, laboratori o percorsi su iscrizione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Riqualificazione Energetica Scuole

Per migliorare la scuola, ci mettiamo energia.

SCOPRI LA RIQUALIFICAZIONE ENERGETICA DELLE NOSTRE SCUOLE.
Un piano di manutenzioni e ristrutturazioni per la riqualificazione energetica degli edifici scolastici bolognesi.

Logo: **pon metro**, Comune di Bologna, UNIONE EUROPEA



Il nuovo piano del Comune per migliorare la pulizia della città

- **SPAZZINI DI QUARTIERE:** 55 operatori per pulire aree critiche, monitorare esigenze dei cittadini, raccogliere rifiuti abbandonati e segnalare quelli ingombranti
- **POTENZIAMENTO** della pulizia delle strade e del lavaggio dei portici in centro storico
- **RACCOLTA CARTA E PLASTICA** in centro storico: passaggio dal porta a porta ai cassonetti
- **PULIZIA STRAORDINARIA** di tutti i cassonetti, delle isole ecologiche interrate e dei cestoni stradali in centro storico



Comune
di Bologna

www.comune.bologna.it

