

# Pratiche urbanistiche

## Mobilità sostenibile e grandi interventi di pedonalizzazione

### Sustainable Mobility and Pedestrian Plans

a cura di **Fiorella de Ciutiis**

Laboratorio TeMALab - Territorio Mobilità Ambiente  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [fiorella.deciutiis@unina.it](mailto:fiorella.deciutiis@unina.it)

#### In questo numero

Negli ultimi anni, le Amministrazioni locali hanno posto sempre più attenzione alle tematiche ambientali soprattutto per adempiere ad obblighi di legge (es. la normativa sulla qualità dell'aria, D.M. 60/2002). Da questa attenzione è discesa l'esigenza, sempre più sentita, di governare e gestire il sistema della mobilità urbana per limitarne le esternalità negative (inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, congestione da traffico veicolare). La pianificazione urbanistica è stata così chiamata a rispondere alla necessità di garantire una mobilità sostenibile nelle grandi città, che ha assolto in molti casi attraverso l'introduzione di misure volte a migliorare il trasporto pubblico urbano e a potenziare la rete pedonale. A tal riguardo, un primo esempio è costituito dal progetto di pedonalizzazione della cittadella universitaria di Bologna, partito nel 2008 e previsto nell'ambito del sistema di interventi del nuovo Piano Generale del traffico urbano, approvato nel 2006. Il progetto è volto non solo a favorire la mobilità pedonale, ma anche a riorganizzare i percorsi ciclabili, entrambi interventi funzionali a migliorare il livello di qualità dell'aria e a favorire lo scambio modale con il trasporto pubblico. Altro caso significativo è rappresentato dal *Pedestrian Plan* di Ginevra (1995), finalizzato a rilanciare la pedonalità come modalità di trasporto valorizzando i diversi percorsi pedonali già presenti in città e

puntando sul miglioramento della qualità urbana degli spazi pubblici, non più solo luoghi di attraversamento ma aree in cui si svolgono diverse attività della vita cittadina.

In ultimo, altro caso interessante è rappresentato dal *Pedestrian Master Plan* di San Diego (2006): il piano mira alla creazione di un ambiente pedonale sicuro, connesso e accessibile, ma anche economicamente vantaggioso, puntando contemporaneamente al potenziamento del trasporto pubblico e di modalità alternative, come la bicicletta.

Il piano ha inoltre trovato il consenso dei cittadini, che sono stati informati sul lavoro in itinere attraverso diversi incontri e invitati ad esprimere un proprio parere.

Il progetto dell'Harbor Drive Pedestrian Bridge di San Diego, che scavalca Harbor Drive e la linea ferroviaria garantendo la continuità del percorso pedonale.



## Il progetto di pedonalizzazione della cittadella universitaria di Bologna

Nel maggio 2008 è partita l'attuazione del progetto di pedonalizzazione della cittadella universitaria storica di Bologna, nell'ambito del sistema di interventi previsto dal nuovo Piano Generale del traffico urbano, approvato nel 2006. La cittadella universitaria si estende su una superficie di circa 50 ha ed è localizzata nel quadrante Nord-Est del Centro, compreso tra via Irnerio, via Indipendenza e via Rizzoli, in un'area già inserita nella Zona a traffico limitato.

In quest'area, il progetto di pedonalizzazione, che riveste carattere sperimentale, ha l'obiettivo di promuovere la mobilità sostenibile e di favorire l'integrazione della struttura universitaria nella città storica.

Nello specifico, il progetto è volto non solo a favorire la mobilità pedonale, ma anche a riorganizzare i percorsi ciclabili, entrambi interventi funzionali a migliorare il livello della qualità dell'aria e a favorire lo scambio modale con il trasporto pubblico.

Riducendo, infatti, l'entità dei flussi veicolari all'interno della zona, sarà possibile adottare provvedimenti che consentano il raggiungimento di un duplice obiettivo: da un lato la ricucitura degli itinerari ciclabili all'interno dell'area e dall'altro il miglioramento delle condizioni di circolazione, trasferendo la mobilità ciclabile dalle principali arterie veicolari alle strade secondarie poco trafficate.

Il provvedimento di limitazione del traffico, che interessa anche i motocicli, è esteso dalle 0 alle 24 e l'accesso all'area è garantito solo ai residenti e ai titolari di attività economiche e culturali, garantendo al contempo un'efficiente accessibilità alternativa per gli utenti esterni.

### Tra gli interventi previsti :

- inserimento di un nuovo servizio di navetta (linea B) che collega il quartiere universitario con i parcheggi di interscambio esterni all'area
- introduzione di servizi di *bike sharing* e *car sharing* per residenti, studenti e personale di servizio dell'università
- inserimento di due nuovi vigili elettronici ai varchi di accesso, per evitare attraversamenti impropri del centro
- iniziativa per l'accesso serale di parenti e amici dei residenti, i cui veicoli possono accedere dalle 20.00 alle 7.00 previa comunicazione



Il progetto di pedonalizzazione della cittadella universitaria storica di Bologna, che interessa una superficie di circa 50 ha, ha l'obiettivo di promuovere la mobilità sostenibile favorendo l'integrazione della struttura universitaria nella città storica.

Oggi, nella zona universitaria, già servita dalle principali linee del trasporto pubblico che si attestano ai confini dell'area, sono in atto una serie di interventi necessari per il raggiungimento degli obiettivi fissati dal progetto, quali l'inserimento di un nuovo servizio di navetta (linea B), che attraverserà il cuore del quartiere universitario collegandosi con i più importanti parcheggi di interscambio esterni all'area; l'estensione agli studenti, compresi quelli non residenti a Bologna, e al personale del servizio dell'università di servizi di bike sharing e il car sharing; l'inserimento di due nuovi vigili elettronici ai varchi di accesso, per evitare attraversamenti impropri del centro.

Il progetto di pedonalizzazione, frutto di un lungo percorso di studi, si inserisce nella più ampia cornice delle politiche per la mobilità urbana sostenibile adottate dall'Amministrazione comunale, e nasce in un clima di collaborazione e concertazione tra l'Amministrazione stessa e l'Università di Bologna. Tale collaborazione ha avuto inizio già in fase di elaborazione del Piano Generale del traffico Urbano del 2006 ed è proseguita in seguito con un'azione sinergica che ha portato alla realizzazione di alcuni interventi, tra cui l'estensione della linea 35 per servire il nuovo plesso di Ingegneria al Lazzaretto in una zona non coperta dal servizio di bus. L'Amministrazione comunale ha inoltre attuato un piano di comunicazione dell'iniziativa con un mese di anticipo rispetto all'entrata in vigore delle norme, mettendo a disposizione dei cittadini un servizio informazioni presso l'Urban Center.

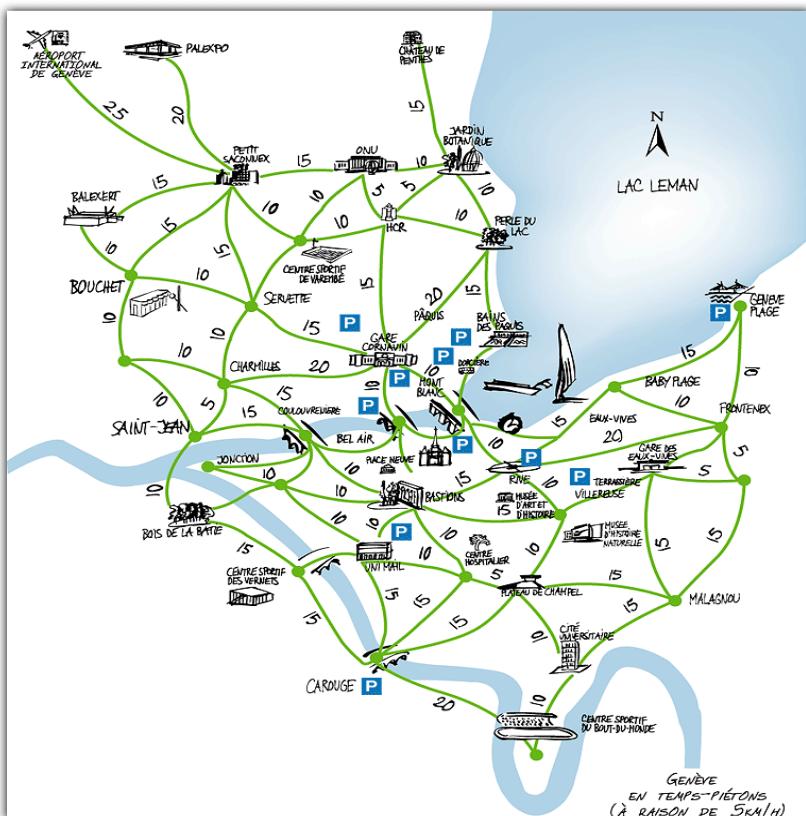
## II Planning Directive for Pedestrian Routes di Ginevra

Il *Planning Directive for Pedestrian Routes*, elaborato dal Dipartimento di Urbanistica del comune di Ginevra, si configura come un piano di ampio respiro e individua un programma di misure a lunga scadenza (da realizzarsi nell'arco di 10-15 anni) per rilanciare la pedonalità come modalità di trasporto. Il piano, approvato nel 1995, è tutt'oggi sottoposto ad aggiornamento e propone una serie di misure volte a favorire i pedoni in termini di sicurezza, di continuità e di comodità degli spostamenti, siano essi quotidiani o occasionali, sulla base dei seguenti obiettivi:

- promuovere la pedonalità;
- migliorare la qualità degli spazi pubblici nei diversi quartieri cittadini;
- facilitare il traffico pedonale;
- eliminare le barriere architettoniche;
- governare la mobilità veicolare in ragione delle dimensioni dei quartieri.

In particolare, in relazione al primo obiettivo, il Piano intende valorizzare l'alto potenziale, ancora poco sfruttato, dei diversi

percorsi pedonali già presenti in città; Ginevra è volto a valorizzare l'alto potenziale, ancora poco sfruttato, dei diversi percorsi pedonali già presenti in città, che consentono di raggiungere grandi spazi verdi e boschi a pochi passi dal centro abitato.



### Gli obiettivi del *Planning Directive for Pedestrian Routes* di Ginevra:

- promuovere la pedonalità
- migliorare la qualità degli spazi pubblici nei diversi quartieri cittadini
- facilitare il traffico pedonale
- eliminare le barriere architettoniche
- governare la mobilità veicolare in ragione delle dimensioni dei quartieri

percorsi pedonali già presenti in città; Ginevra possiede infatti un paesaggio urbano molto vario e a pochi passi dal centro abitato è possibile raggiungere a piedi grandi spazi verdi e boschi. Il secondo obiettivo, invece, è legato a migliorare la qualità degli spazi pubblici, intesi non solo come spazi da attraversamento, ma anche come luoghi in cui si svolgono diverse attività della vita cittadina, da migliorare quindi con l'inserimento di adeguato arredo urbano.

Il terzo obiettivo è legato all'esigenza di superare la difficoltà di percorrere a piedi molte strade urbane, caratterizzate da attraversamenti pericolosi e dall'inadeguatezza di marciapiedi e percorsi protetti.

Il quarto obiettivo, invece, riguarda l'eliminazione delle barriere architettoniche per permettere a tutti i cittadini, soprattutto a quelli diversamente abili, di potersi muovere facilmente in città. Infine, l'ultimo obiettivo riguarda l'adozione di misure di moderazione del traffico veicolare, in ragione della scala urbana: zone 30 e sensi unici per i quartieri, miglioramento dei meccanismi di sicurezza del traffico stradale pesante per le reti principali (incroci con barriere centrali).

Il sistema degli interventi previsto dal piano ha finora condotto alla costruzione di più di un centinaio di nuovi attraversamenti pedonali, alla riorganizzazione dei marciapiedi con numerosi interventi di adeguamento e allargamento, alla modifica di alcuni punti di conflitto come gli incroci.

Inoltre, durante tutta la fase di elaborazione, il Piano ha mantenuto un dialogo con diverse associazioni operanti sul territorio e con i cittadini, con l'obiettivo di integrare le esigenze di tutte le parti interessate e di coinvolgerle attivamente nel processo decisionale.

## II Pedestrian Master Plan project di San Diego

Al fine di pianificare la mobilità pedonale, la città di San Diego ha elaborato il *Pedestrian Master Plan*, approvato nel 2006. Attraverso questo piano, l'Amministrazione cittadina ha inteso migliorare le condizioni di qualità fisica dei quartieri e al contempo favorire la mobilità, facilitando l'attuazione di diversi progetti di miglioramento della rete pedonale.

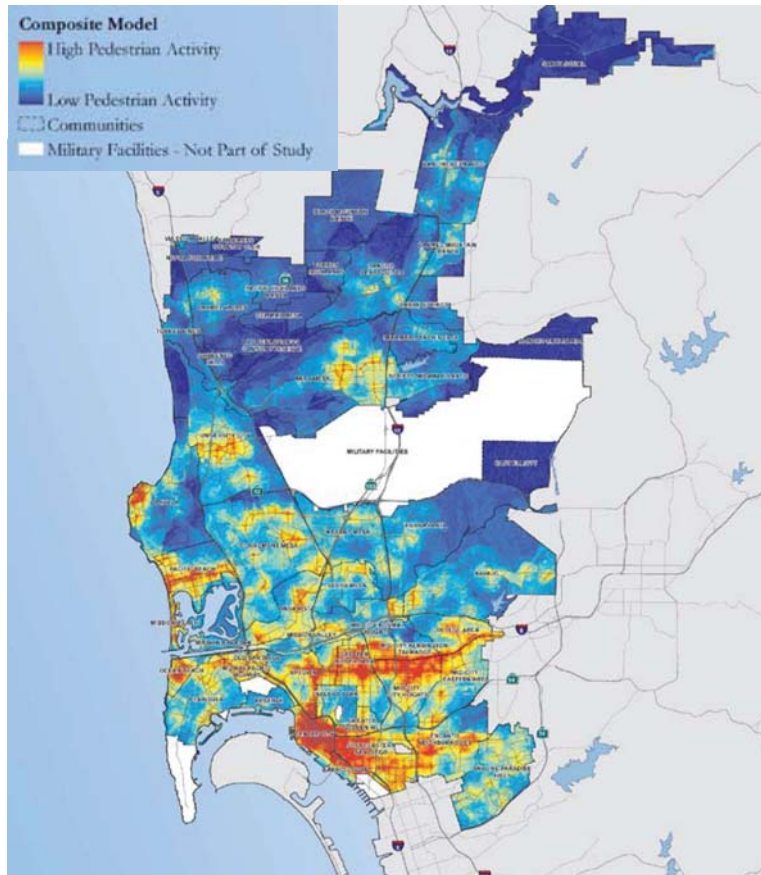
Il Piano identifica e classifica i diversi progetti già elaborati, e individua i canali da poter attivare per ricevere finanziamenti per l'attuazione di tali progetti. Per l'elaborazione del piano, l'Amministrazione ha messo su un gruppo di lavoro interno e un team di consulenti, che hanno individuato quale *vision* del piano la creazione di un ambiente pedonale sicuro, connesso e accessibile, che contribuisca a migliorare la qualità fisica della città e promuova la pedonalità come una modalità di trasporto pratica, conveniente ed efficace in termini di costi.

Gli obiettivi di supporto alla *vision* indicati dal Piano, adeguati sulla base degli input ricevuti dalla comunità locale, sono 4:

- sicurezza, cioè creare una rete sicura e priva di barriere architettoniche, che abbia sufficienti passaggi pedonali e zone cuscinetto per i pedoni e disponga di spazi sufficientemente ampi per smaltire i picchi di flusso pedonale;
- accessibilità, ovvero rendere accessibili a tutti i pedoni (soprattutto a quelli diversamente abili) i servizi presenti sul territorio, cercando di soddisfare tutti i requisiti richiesti dai governi locali, statali e federali;
- connessione, vale a dire sviluppare una rete pedonale che fornisca un collegamento diretto e conveniente con i diversi quartieri residenziali, con le aree in cui sono concentrati uffici e servizi, con le stazioni ferroviarie, con gli spazi pubblici;
- capacità, cioè creare servizi per incoraggiare gli utenti nell'utilizzo delle reti pedonali migliorino le condizioni di uso da parte degli stessi.

In ragione di tali obiettivi, i risultati attesi individuati dal piano sono:

- la creazione di qualità urbana nei quartieri, così da offrire opportunità di interazione sociale, un maggiore sviluppo economico e stili di vita sani;
- il potenziamento di mezzi di trasporto pubblico, per sostenere la scelta della mobilità pedonale, che resta la principale modalità di trasporto, grazie anche al ricorso al trasporto pubblico, o a modalità alternative, come la bicicletta;
- l'esistenza di un rapporto costo-efficacia, poiché il miglioramento della mobilità pedonale può contribuire a



Il Pedestrian Master Plan di San Diego, approvato nel 2006, si è posto l'obiettivo di migliorare la qualità fisica della città e di promuovere la pedonalità come una modalità di trasporto pratica, conveniente ed efficace in termini di costi.

ridurre le spese relative al transito veicolare e i relativi investimenti. Il Piano è stato elaborato da un team di consulenti sotto la guida del *Planning Department* e del *Pedestrian Master Plan Project Working Group* (PWG).

Quest'ultimo è costituito da un gruppo che rappresenta diversi portatori di istanze: dalla *Community Planners Committee* (commissione di pianificatori delle diverse comunità) alla Subcommittee for the Removal of Architectural Barriers (commissione per la rimozione delle barriere architettoniche), fino ad arrivare ai rappresentanti dei cittadini. Tra i suoi compiti, vi è stato il controllo periodico del lavoro (il PWG si è riunito mensilmente) per valutare la qualità e l'efficacia dei risultati di volta in volta prodotti e per orientare l'elaborazione complessiva del Piano.

### Referenze immagini

L'immagine a pag. 101 è tratta dal sito <http://www.ccdc.com>, l'immagine a pag. 102 è tratta dal sito <http://www.urp.comune.bologna.it>, l'immagine a pag. 103 è tratta dal sito web <http://www.ville-ge.ch>.

L'immagine in questa pagina è tratta dal sito <http://www.sandiego.gov>.