

DI NUOVO IN CENTRO

Progetto per una nuova pedonalità del centro città

Sintesi dei contenuti della proposta, 1 dicembre 2011

1. Bologna ha un centro vivace, pieno di attività e di persone, che può e deve migliorare mantenendo le specificità che la rendono unica.

Il centro è **attraente** (ci si va per vedere/incontrare persone, per acquistare prodotti e vedere negozi, per mangiare e bere, per imparare, per ricrearsi, per accedere a servizi pubblici, per la cura del corpo, per turismo) e **abitabile** (in centro si abita): 3 parchi e 17 giardini di vicinato, 2.800 esercizi commerciali di vicinato, 80 supermercati, 70 edicole, 700 pubblici esercizi, 52 musei e 47 biblioteche, 284 cartigli descrittivi di altrettanti edifici monumentali, 20 scuole superiori e 20 dell'obbligo, 57 luoghi per lo spettacolo e l'intrattenimento, 48 strutture alberghiere. 53.000 abitanti, 45.000 visitatori "occasionali", 20.000 che abitano senza risiedere, 65.000 entrano per motivi di studio e lavoro.

Un centro molto grande: entro le antiche mura 400 ettari di città (500 a Venezia, 250 a Vienna e 200 a Barcellona).

2. Nel centro si osservano sintomi di disagio: sporcizia, mancanza di cura per lo spazio pubblico, mancanza di rispetto delle regole di convivenza.

Le **regole** che dovrebbero governare l'accesso al centro sono spesso oggetto di abuso, da parte di automobilisti e motociclisti: accessi incontrollati, velocità eccessive, sosta selvaggia; gli accessi di auto e moto alla "zona a traffico limitato": 48.000 auto, 16.700 moto entrano ogni giorno nella ZTL, 199.000 passeggeri salgono o scendono dal bus in fermate nella ZTL, 32.000 sono le auto di residenti autorizzate ad entrare e parcheggiare (che sono circa il 33% dei veicoli accedenti alla ZTL); dal 2000 al 2010 nella sola T sono stati registrati 482 incidenti stradali, il 70% dei quali ha visto coinvolta almeno una moto, il cui traffico rappresenta d'altra parte il 60% dei transiti nella T; gli incidenti hanno provocato la morte di 2 pedoni e oltre 600 feriti, tra i quali 184 pedoni.

La **sosta** delle auto e delle moto occupa molto spazio e non risolve i conflitti tra le differenti esigenze degli abitanti e degli utilizzatori del centro: un fenomeno esteso di sosta "morta" ostacola l'uso dinamico degli spazi dedicati alla sosta sulla strada e nelle strutture. Nella ZTL sono disponibili 9.181 posti auto su strada: 6.647 per sosta a pagamento, 1.223 riservati ai residenti, 440 riservati handicap, 369 riservati carico/scarico, 502 riservati altre motivazioni.

Il totale della offerta di sosta gratuita su strada per residenti è pari a 7.870 posti auto, mentre i permessi rilasciati a residenti sono 32.138: un posto auto ogni quattro auto autorizzate.

I ciclomotori hanno a disposizione 5.577 stalli, mentre le rastrelliere offrono sostegno a 1.722 biciclette.

I posti auto disponibili nelle sette strutture che consentono l'accesso a piazza Maggiore a piedi o in autobus in tempi ragionevoli (meno di 20') sono oggi 3.698. Le strutture più utilizzate sono VIII Agosto (55%), Staveco (50%) e Tanari (35%); quelle meno utilizzate Nuovo Carracci e Sferisterio (10%), Riva Reno (15%) e Zaccherini-Alvisi (20%).

Il centro è **inquinato** dal traffico: **cattiva qualità dell'aria** (le giornate di superamento del limite giornaliero relativo alle polveri sottili Pm10 è in calo rispetto al 2006, ma sempre sopra il limite di 35 superamenti/anno, ad oggi siamo a 50 superamenti nel 2011; a fronte di un significativo calo nei flussi veicolari su strade come via Belle Arti, si è registrato un conseguente significativo calo nelle concentrazioni di benzene e, più in generale, nelle emissioni di inquinanti – rilevazioni su aree pedonali come via Zamboni o di traffico veicolare molto limitato dimostrano che le concentrazioni di benzene subiscono un calo drastico) e **forte rumore** (la metà della popolazione residente è

esposta ad emissioni superiori a 65 decibel).

La **discontinuità nei percorsi pedonali** e le barriere architettoniche, gli **oggetti** che ingombrano i percorsi, talvolta per difenderli dalle auto troppo invasive comunicano sensazioni lontane dalla comodità e dal confort che dovrebbe caratterizzare lo spazio pubblico.

Un rilievo degli oggetti che occupano inutilmente lo spazio pubblico ha portato alla individuazione di 1.200 oggetti, nella sola zona interna alla "cerchia del Mille". Sono stati eseguiti 450 interventi di rimozione di questi oggetti; si tratta di interventi sulla segnaletica stradale, sulla cartellonistica di indicazione, su armadietti e volumi tecnici, di rimozione di ostacoli o elementi pericolosi, piccole sistemazioni di pavimentazioni.

I cassonetti per la raccolta dei rifiuti nella ZTL sono oggi 1.523 e occupano uno spazio di circa 3.500 mq; spesso sono punti di accumulo di immondizie che, assieme all'imbrattamento dei muri, fanno percepire il centro come **sporco e maltrattato**.

3. Per affrontare e risolvere questi problemi e confermare/incentivare le caratteristiche di vivacità e abitabilità del centro l'Amministrazione intende attivare un percorso condiviso di cambiamento, di responsabilizzazione di tutti (rispettare le regole, curare lo spazio comune, modificare comportamenti) per la riqualificazione pedonale del centro storico.

Lo sviluppo della **pedonalità** come qualità antica e nuova della città è l'obiettivo generale di un progetto di interventi e di azioni per il centro storico.

La pedonalità è una qualità che la struttura urbana della città antica consente di sviluppare affidandosi prima di tutto al sistema dei percorsi porticati, che sono il punto di partenza per la realizzazione di un sistema continuo di percorsi continui e privi di barriere architettoniche.

Il progetto "Di nuovo in centro" propone la realizzazione di un'area "**ad alta pedonalità**" nel nucleo più antico e denso della città, corrispondente per larga parte alla "Cerchia del Mille". In questa area, sul modello diffuso in tante città europee, si applicano regole che, tutta la settimana e durante l'intera giornata, consentono l'accesso alle auto e alle moto dei soli residenti, al trasporto pubblico sugli assi portanti, ai taxi e ai mezzi operativi in orari strettamente definiti. Nell'area ad alta pedonalità, dunque, il pedone e il ciclista godono di percorsi continui, aria più pulita, maggiore silenzio e sicurezza stradale, spazio pubblico riqualificato.

Le restrizioni attivate su scala più ampia consentiranno di confermare e tutelare maggiormente le aree pedonali già esistenti, protette da fittoni mobili, ma soprattutto di realizzare **nuove strade e piazze pedonali** all'interno del centro, in aree che non consentirebbero la sicura fruibilità pedonale o in luoghi oggetto di particolari politiche di valorizzazione culturale, commerciale, architettonica o di aggregazione sociale. In esse il pedone è sostanzialmente libero di camminare e sostare in sicurezza anche in mezzo alla strada.

La "**T**" avrà una regolamentazione che segue i ritmi di vitalità del centro. Durante la settimana, quando il centro è frequentato soprattutto per motivi di lavoro e servizio, sarà garantita la possibilità di accesso con mezzi pubblici ma "ecologici" (filobus elettrici o bus a metano). La "**T**" diventerà invece completamente pedonale in tutti i week-end, per sottolinearne il diverso modo d'uso legato agli acquisti e alla fruizione per il tempo libero; in quest'ottica l'apertura straordinaria a pedoni e bici evolverà a modo normale di vivere il cuore della città il sabato e la domenica, mentre i T-days saranno eventi periodici in occasione di particolari momenti (feste, fiere, etc...).

L'insieme di area ad alta pedonalità, piazze e strade pedonali e T misura **130 ettari** sui 400 dell'intero centro, pari a circa il **32%**.

Nella parte rimanente del centro, all'interno dei viali, l'accesso dei veicoli a motore è soggetto alle

restrizioni già previste dall'attuale Piano del Traffico per la **Zona a Traffico Limitato** (dalle 7 alle 20 tutti i giorni escluso il sabato).

4. L'istituzione condivisa di nuove regole d'uso delle strade consente di avviare la realizzazione di interventi che il progetto individua come decisivi per la realizzazione dei suoi obiettivi di qualità.

Per quanto riguarda la **mobilità** gli interventi proposti sono:

- la qualità e l'efficienza del **sistema di trasporto pubblico** si perseguono con interventi di rinnovamento e selezione della flotta che circola nel centro (nella direzione di mezzi meno inquinanti e più adeguati alle caratteristiche dello spazio urbano centrale) e con la introduzione di modifiche alla circolazione dei bus che alleggeriscano la loro presenza nei punti più critici (sotto le Due torri e su via Indipendenza, ad esempio), senza diminuirne l'accessibilità;
- il sistema di trasporto pubblico deve essere integrato ad una nuova e più diffusa offerta di **servizi per la mobilità sostenibile**: sistema ferroviario, taxi, un nuovo sistema di bike sharing (1.000 bici pubbliche a noleggio gratuito in centro), car sharing, stazioni di ricarica mezzi elettrici...
- altri interventi devono essere progettati e programmati per la realizzazione di una **diffusa accessibilità ciclabile**, che consenta ai ciclisti di accedere in sicurezza alla zona centrale dove potranno circolare liberamente, anche contromano in alcune strade non interessate da quantità significative di veicoli, grazie alla diminuzione del traffico; l'accesso avverrà dalle principali piste ciclabili radiali che confluiscono sull'anello ciclabile dei viali in corso di progettazione, che fungerà da vera e propria "tangenziale delle biciclette" smistando i flussi da/per il centro;
- per risolvere i problemi relativi alla sosta è necessario un nuovo sistema di governo che faccia affidamento a **parcheggi di attestamento al centro** potenziati e ben collegati, anzitutto rendendo quelli esistenti più efficaci rispetto ad una strategia complessiva e più efficienti dal punto di vista della loro effettiva utilizzazione, e in secondo luogo realizzando a nord e a sud del centro nuove strutture, alla Staveco e nell'area Hera;
- la **sosta nel centro città** verrà riorganizzata in armonia con le regole di accesso, con attenzione agli obiettivi di qualità urbana stabiliti: alcuni nuovi parcheggi pertinenziali (Baraccano e Porta Saragozza) e il riordino di piazza Roosevelt (con l'obiettivo di ridurre l'impatto della sosta di servizio oggi presente) contribuiranno ad alleviare le problematiche di sosta per i residenti e per le attività del centro;
- per quanto riguarda la **sosta "operativa"** finalizzata alla gestione della logistica a servizio delle attività nel centro si prevede la revisione delle categorie che accedono, differenziate sulla base della compatibilità ambientale, la introduzione delle fasce orarie di accesso a tutta la ZTL differenziate per compatibilità ambientale dei veicoli, la revisione delle tariffe, la ottimizzazione dei percorsi (con incremento dei carichi per ciascun vettore) e dell'uso degli stalli di carico/scarico e la contestuale eliminazione della sosta in doppia fila, lo sviluppo di politiche coordinate finalizzate ad agevolare la consegna delle merci agli acquirenti a domicilio o esternamente alla ZTL.

La riorganizzazione delle modalità di accesso e sosta è finalizzata alla realizzazione di obiettivi di **qualità urbana**, che verranno conseguiti con l'attuazione di progetti di riqualificazione di differente entità, da parte del Comune, di cittadini organizzati o di altri operatori economici:

- interventi estesi di **riorganizzazione dello spazio pubblico** saranno realizzati nei luoghi "cerniera" individuati come particolarmente significativi dal punto di vista funzionale in relazione alle modalità di accesso al centro e di interscambio tra mezzi e servizi di mobilità. I luoghi individuati (le piazze Malpighi, XX Settembre, Aldrovandi, dei Tribunali, via Augusto Righi, porta Saragozza, piazza Roosevelt) sono destinati a cambiare il ruolo che svolgono nel sistema di accesso al centro e nel contempo a garantire una elevata qualità fruitiva e una corretta valorizzazione del paesaggio urbano storico. Altri interventi devono riguardare luoghi di grande valore architettonico-ambientale che vengono "liberati" dalla presenza eccessiva di mezzi che oggi li rendono non fruibili (due torri, Mercanzia...);
- **microinterventi per la realizzazione della continuità pedonale** consentono invece di

realizzare l'obiettivo della continuità e dell'abbattimento delle barriere architettoniche nello spazio pubblico, attraverso la progettazione di piccoli interventi diffusi già individuati e programmabili in relazione alle risorse disponibili; la progettazione di questi interventi di bonifica consentirà poi di avviare l'uso del *Manuale di gestione dello spazio pubblico nel centro storico*, che consentirà di eliminare gli oggetti incongrui, armonizzando tutti gli elementi di arredo.

In una accezione ampia della qualità "pedonale" dello spazio pubblico, sono stati considerati altri aspetti che incidono sulla fruibilità e sul comfort della città, quali i servizi igienici di uso pubblico e il sistema di orientamento e indirizzamento dei pedoni.

- Il progetto prevede la realizzazione di nuovi **servizi igienici** di uso pubblico, di differente tipologia, localizzati in punti significativi che devono essere considerati integrativi dell'offerta diffusa legata alla presenza di attività che offrono questo servizio come integrativo di quello ordinariamente svolto;
- un sistema di **orientamento e indirizzamento dei pedoni** che accedono al centro può essere realizzato facendo leva su oggetti che già impegnano lo spazio pubblico, utilizzandoli per le loro potenzialità "comunicative" in una logica di coordinamento dell'immagine e dei messaggi: le fermate del bus costituiscono un sistema riconosciuto e diffuso di comunicazione, che può essere integrato di questo nuovo compito, assieme ad altri sistemi di indicazione analogica e digitale.

5. Nel centro della città si possono individuare parti caratterizzate da una specifica e riconoscibile offerta di attività, che possono essere valorizzate con azioni integrate di diverso tipo (interventi di riqualificazione fisica ma anche interventi di incentivazione di attività culturali o ricreative o commerciali...); in questi "distretti" l'integrazione dei progetti di mobilità, ambiente, commercio e cultura può contribuire a rendere il centro ancora più vivace e attrattivo.

I distretti per ora individuati sono quelli della T (commerciale), della zona Universitaria attorno a via Zamboni (culturale), del Ghetto (artigianale), della Manifattura delle Arti (artistico), del Quadrilatero (commerciale) e del Pratello-San Francesco (ritrovo).

Oltre ai distretti un'azione basata su iniziative di trasformazione non fisica riguarda la sperimentazione di pratiche d'uso finalizzate all'abitare sostenibile del centro, nella zona di San Vitale: raccolta sperimentale di rifiuti differenziati porta a porta, pratiche di mobilità sostenibile, di gestione di spazi comuni...

6. Associando le immagini relative ai luoghi da riqualificare come cerniera e per il valore storico-ambientale, ai microinterventi di riqualificazione dello spazio pubblico, alla valorizzazione di distretti, si intravede quale possa essere l'esito complessivo del progetto di "nuova pedonalità" del centro che si propone: un centro più abitabile, dotato di alti livelli di accessibilità e comfort, che sia il contesto all'interno del quale si continuino a sviluppare quelle caratteristiche di vivacità così peculiari di Bologna. Un centro migliore per chi lo visita e per chi lo abita ma anche per chi vi lavora offrendo servizi.

7. Un progetto così ampio e strategico deve poter coinvolgere in maniera significativa la città per poter essere effettivamente realizzato. la "vivacità" è frutto della collaborazione e della dialettica tra tutti i soggetti pubblici e privati che agiscono e vivono il centro.

A breve partirà quindi un percorso di confronto che chiamerà istituzioni, associazioni e cittadini a

confrontarsi sulle scelte contenute nel piano e dare il via alle attività e ai progetti proposti.

Una fase di consultazione, articolata in un tavolo dei rappresentanti, in laboratori territoriali, in una piattaforma di discussione web, avrà inizio a gennaio 2012 e si concluderà a marzo 2012. Tale attività affianca e non sostituisce le forme tradizionali di discussione proprie degli organi istituzionali, in Comune e nei Quartieri. In questi tre mesi chiunque potrà partecipare sia personalmente - durante gli incontri di ascolto che saranno organizzati - sia online sulle piattaforme web previste.

Alla fine di questa fase verrà elaborato il piano nella sua forma definitiva e partirà l'iter di approvazione delle scelte generali, mentre proseguirà il confronto sui singoli progetti in vista di una progressiva realizzazione, che potrà essere avviata in alcune parti fin dalla primavera dell'anno prossimo, per poi proseguire per step successivi.

Il centro di Bologna è ricco di buone pratiche di collaborazione fra attori diversi (cittadini, commercianti, associazioni, istituzioni, ecc) che devono essere valorizzate e diffuse per contribuire al rilancio della città intera.

Time line

- Dicembre: presentazione della proposta alla città e definizione del percorso di discussione
- Gennaio-Marzo: fase di consultazione
- Aprile: definizione del piano definitivo, avvio dell'iter di approvazione, proseguimento delle attività di confronto sui progetti, avvio dell'attuazione di prime misure previste dal piano

Per saperne di più:

potete scrivere a: dinuovoincentro@comune.bologna.it