

i Quaderni

Di nuovo
in centro
Programma
per la pedonalità
a Bologna

A programme for a Bologna city centre pedestrian friendly





Crediti

programma

Di nuovo in centro

Sindaco

Virgino Merola

Assessore Mobilità e Trasporti

Andrea Colombo

Assessore Urbanistica, Città Storica e Ambiente

Patrizia Gabellini

Assessore Economia e promozione della Città, Turismo, Relazioni Internazionali, Agenda Digitale

Matteo Lepore

Assessore Lavori Pubblici, Politiche abitative e Protezione Civile

Riccardo Malagoli

Assessore Sicurezza, Legalità, Giovani e Servizi Demografici

Nadia Monti

Presidente Quartiere San Vitale

Milena Naldi

Presidente Quartiere Saragozza

Roberto Fattori

Presidente Quartiere Santo Stefano

Ilaria Giorgetti

Presidente Quartiere Porto

Elena Leti

Direttore generale

Giacomo Capuzzimati

Dipartimento Cura e Qualità del Territorio

Direttore Claudio Paltrinieri

Settore Mobilità sostenibile

Cleto Carlini (Direttore)

Chiara Amadei

Marco Barani

Ivan Bolognesi

Mauro Borioni

Cristina Calzolari

Cinzia Catricalà

Chiara Cavicchi

Andrea Chiodini

Gianmatteo Cuppini

Giusi Forte

Alessio Gazzì

Alessandra Gualducci

Paolo Illice

Raffaella Jannuzzi

Nicola Latronico

Luca MASTRI

Andrea Mazzetti

Carlo Michelacci

Nicola Montanari

Andrea Mora

Antonio Pio Morra

Cinzia Nerastrì

Nadia Orsini

Alice Paolini

Paolo Passarini

Federico Paveggio

Gabriele Pinese

Giancarlo Sgubbi

Tommaso Tagliavini

Silvia Vassura

Valeria Villani

Settore Edilizia Pubblica e Manutenzione:

Fabio Andreon (Direttore)

Attilio Diani

Manuela Faustini Fustini

Francesco Garofalo

Stefania Guadagnini

Fiorenzo Mazzetti

Manuela Mattei

Massimo Sabbioni

Carlo Sarti

Dipartimento Riqualificazione Urbana

Direttore Marika Milani

Settore Piani e Progetti Urbanistici

Francesco Evangelisti (Direttore)

Luciana Africani

Valentina Disaro'

Fabio Farnè

Marco Ferrari

Agnese Fero

Mariagrazia Fini

Federica Legnani

Chiara Manaresi

Gabriella Marra

Alice Prospero

Silvia Scarabelli

Irene Sensi

Lara Sorbini

Anna Vitale

Settore Ambiente e Energia

Roberto Diolaiti (Direttore)

Giuseppina Camellini

Giovanni Fini

Costanza Giardino

Roberta Mazzetti

Dipartimento Economia e Promozione della Città

Direttore Mauro Felicori

Giorgia Boldrini

Silvia Porretta

Settore Agenda Digitale e Tecnologie Informatiche

Osvaldo Panaro (Direttore)

Leda Guidi

Settore Attività Produttive e Commercio

Giancarlo Angeli (Direttore)

Sergio Ramazzotti

Elisa Ravaioli

Settore Marketing urbano e Turismo

Patrizia Minghetti

Ufficio Stampa e Comunicazione

Cristiano Zecchi (responsabile)

Michele D'Alena

Alessandro Dondi

Olivia Pinto

Daniele Tarozzi

Luca Zanelli

Quartiere Santo Stefano

Daniela Gemelli (Direttore)

Raffaele LaSerra

Quartieri San Vitale e San Donato

Romano Mignani (Direttore)

Quartieri Saragozza e Porto

Maurizio Ferretti (Direttore)

Massimo Garuti (Porto)

Polizia Municipale

Comandante Carlo DiPalma

Giovanni Finarelli

MariaGabriella DeMitri

Urban Center Bologna

Giovanni Ginocchini (Direttore)

Fabrizia Petrei

Donato Clausi

con:

Giovanna Casciola

Micaela Deriu

Giulia Allegrini

Agnese Mora

e con la collaborazione di:

BAM! Strategie Culturali

Hanno collaborato

Mauro Bertocchi (ex Direttore Settore Urbanistica)

Berardino Cocchianella (Direttore

Istituzione per l'inclusione sociale)

Enrico Dionisio (Istituzione per

l'inclusione sociale)

Andrea Minghetti (Direttore Settore

Servizi per l'edilizia)

~~~~~  
**i Quaderni**  
~~~~~

Di nuovo in centro

Programma per la pedonalità a Bologna

A programme for a Bologna city centre pedestrian friendly



7 **Presentazione Presentation**

.1

11 **Il centro The centre**

15

Vivacità *Vitality*

17

Disagi *Difficulties*

.2

21 **Il programma The programme**

23

Accessibilità *Accessibility*

25

Trasporto pubblico, car sharing e veicoli elettrici *Public transport, car sharing and electric vehicles*

27

Ciclabilità *Cycling*

29

Sosta *Parking*

31

Riqualificazione di spazi pubblici *Redevelopment of public spaces*

44

Regole per l'uso degli spazi pubblici *Regulations for using public spaces*

47

Valorizzazione *Promotion*

52

Raccolta dei rifiuti *Waste collection*

.3

55 **Il confronto pubblico Public discussion**

55

Consultazione *Consultation*

57

Primi esiti *Initial results*

59

Sviluppi *Follow up*

.4

63 **La pedonalizzazione a Bologna (1967-2006) Pedestrianisation in Bologna (1967-2006)**



Presentazione

Virginio Merola
Sindaco di Bologna

Bologna è cambiata e il cambiamento va guidato. Questo è il punto di partenza per un programma come “Di nuovo in centro” che intende agire su diversi fronti.

I principali fattori del cambiamento della città di Bologna si manifestano nella congestione del centro e sono riconducibili a una concentrazione di attività e di popolazioni temporanee e occasionali (legate alla dimensione metropolitana di Bologna) che si sommano a quelle proprie di una città tradizionale di medie dimensioni molto attiva.

Il livello di traffico e di inquinamento raggiunto (atmosferico e acustico) è l'espressione immediatamente percepita di questo profondo cambiamento. Ma la crisi sul fronte dell'usura degli spazi pubblici, della loro pulizia e del decoro, è altra espressione ugualmente sofferta dai cittadini.

La cura della città è il segno di una comunità che crede in se stessa e nelle sue potenzialità per il futuro.

Il programma per una nuova pedonalità a partire dal centro città è consapevole della complessità della dimensione urbana di oggi, che la città è molto più del suo centro, prende però atto che dal centro è necessario partire per migliorare la città nel suo insieme. Una sfida ambiziosa che ha bisogno del contributo di tutti per produrre le trasformazioni necessarie.

Il programma “Di nuovo in centro” per riqualificare il centro di Bologna intende creare le condizioni che rendono sicuro, confortevole e piacevole muoversi e vivere nel cuore della città. Abitabilità e innovazione sono le qualità da riconquistare.

Presentation

Virginio Merola
Mayor of Bologna

Bologna has changed and change needs to be guided.

This is the starting point for a programme like “Di nuovo in centro” which is aimed at taking action on various fronts.

The key factors involved in the change occurring in the city of Bologna can be seen in the congestion in the city centre, and can be traced back to a concentration of temporary and occasional activities and populations (linked to the metropolitan dimension of Bologna) that add to those already present in an average sized, very busy, traditional city.

The current level of traffic and pollution (air and noise) is the most immediately perceived indication of this radical change. But the crisis regarding the deterioration of the city's public areas, their cleanliness and decor, is another indication that is equally suffered by its citizens. Taking care of the city is the sign of a community that believes in itself and its potential for the future.

The “Di nuovo in centro” programme, starting with the centre of the city, shows awareness of the complexity of today's urban dimension.

The city is more than just its centre, but the programme is based on the realisation that it is necessary to start with the centre in order to improve the city as a whole. This is an ambitious challenge that calls on everyone involved



Lo sviluppo della pedonalità, intesa come creazione delle condizioni affinché il pedone possa muoversi in condizioni di sicurezza e comfort, è l'obiettivo da cui partire.

La pedonalità è una caratteristica che la struttura urbana di Bologna consente di sviluppare per la presenza, unica in Europa, di una rete chilometrica di portici, cui collegare un sistema continuo di percorsi privi di barriere architettoniche.

Parlare di pedonalità invece che di pedonalizzazione significa sottolineare che l'obiettivo è quello di recuperare e sviluppare una caratteristica determinante della città storica, quella, appunto, di essere comodamente percorribile a piedi.

Per migliorare le condizioni di qualità urbana e ambientale della Bologna storica è necessario realizzare politiche integrate (mobilità, riqualificazione degli spazi pubblici, tutela ambientale, valorizzazione delle attività), incentivando modi di fruizione "dolce" basati sul movimento a piedi, sull'uso della bicicletta o del mezzo pubblico, potenziando le aree di sosta degli autoveicoli e dei motoveicoli nelle aree limitrofe al centro, e infine realizzando un sistema di accessibilità facilmente comprensibile e comunicabile.

Occorre partire dal traffico e dalla sua riduzione per rendere possibile un'operazione articolata di riqualificazione del centro che prevede il rinnovamento di numerosi spazi pubblici (strade e piazze), la valorizzazione delle aree a vocazione commerciale o culturale e un nuovo sistema di raccolta dei rifiuti.

to contribute to making the necessary changes. The "Di nuovo in centro" programme to redevelop the centre of Bologna aims to create the conditions that make moving around and living in the heart of the city safe, comfortable and enjoyable. Habitability and innovation are those qualities that need to be regained. The development of a pedestrian friendly environment, that is, creating the conditions that allow pedestrians to move around in safety and comfort, is the goal to be achieved. The urban structure of Bologna is unique in Europe as it offers kilometres of porticoes, allowing us to develop this culture of walking by providing a continuous network of routes with no architectural barriers. When we refer to "pedestrian friendly" rather than "pedestrianisation", we are emphasising that the aim is to recover and develop a defining feature of this historic city, the fact that it can be comfortably explored on foot. Integrated policies are needed if we are to improve the conditions of urban and environmental quality in historic Bologna (mobility, renewal of public spaces, environmental protection, economic and cultural promotion). We must encourage "gentle" ways of using the city, based on travelling on foot, by bicycle or public transport, parking for cars and motorbikes in the areas surrounding the centre must be improved, and

lastly, we need to create a system of accessibility that is easy to communicate and understand. We must start with traffic and its reduction if we are to make effective redevelopment of the centre possible, including renewal of many public spaces (streets and squares), improvement of commercial or cultural areas and a new waste collection system. "Di nuovo in centro" aims to build a different image of the city and suggest a new vision which will then take shape through projects and rules.



.1

Il centro

Bologna è una bella città, con un centro storico ben conservato, ricco di edifici di pregio (su un totale di circa 5.400 edifici presenti in centro, 4.500 circa sono quelli di interesse storico architettonico o documentale) e di spazi singolari come il sistema dei portici. Un paesaggio urbano diversificato ma coerente, ricco di opere d'arte e memoria, permette di percepire la storia della città ed è capace di sviluppare identità e appartenenza ai luoghi, e su questa affezione e cura.

Il centro di Bologna, e con esso tutta la città, nasce attorno alla via Emilia, la strada romana che dal 187 a.C. genera e unisce insediamenti, crea e attraversa paesaggi.

A partire dal III secolo d.C. Bologna fu cinta da mura edificate in tre cerchie successive e di cui ancora oggi rimangono visibili significativi tratti nel centro storico (come ad esempio i torresotti o le porte). La Cerchia del Mille, la seconda in ordine cronologico, identifica ancora oggi il nucleo più centrale della città, mentre la terza cerchia, costruita attorno al 1300 e quasi completamente demolita all'inizio del ventesimo secolo, corrisponde agli attuali viali di circonvallazione.

Elemento caratteristico del centro storico sono i portici, attualmente candidati a diventare patrimonio dell'Unesco, che si sviluppano per circa 40 chilometri e connettono il centro alle altre parti della città.

I portici risalgono al Medioevo, quando la città era tutto un fervore d'arti e mestieri, di botteghe e osterie che s'affacciavano all'esterno rubando spazio alle strade e tuttora rappresentano il luogo della socialità, in cui è possibile passeggiare, anche in

gruppo, fermarsi, conversare, riposare.

I portici, dal punto di vista fisico, si insinuano nella struttura urbana "medievale" della città e permettono di raggiungere le numerose emergenze architettoniche e urbanistiche: la più antica università del mondo occidentale, torri, chiese, monumenti, musei, biblioteche, mercati, zone commerciali, distretti culturali.

Analogamente ai portici, nei sotterranei del centro di Bologna si sviluppa una fitta rete di canali idrici, "le vie d'acqua", che, nate nel Medioevo per convogliare le acque dei fiumi Reno e Savena a servizio delle nascenti attività produttive (mulini, macine, cartiere, peschiere, laboratori tessili) funzionano oggi come importante risorsa turistica della città.

Oggi Bologna ha un centro tra i più grandi in Europa. L'area compresa tra le mura trecentesche misura 413 ettari mentre, ad esempio, il centro di Barcellona ne misura 200, quello di Venezia 500 e quello di Vienna 250.

Dal punto di vista amministrativo il centro città è suddiviso tra quattro quartieri: San Vitale, Santo Stefano, Porto e Saragozza. In ogni quartiere si trovano aree a specifica vocazione culturale, artistica, artigianale o commerciale che possono, e devono, essere messe a sistema per essere opportunamente valorizzate.

Dal punto di vista geografico il centro di Bologna è delimitato a nord dal fascio ferroviario con la stazione centrale porta di accesso verso la città metropolitana, l'Europa e il Mondo e luogo in grande trasformazione; a sud dai colli che, attraverso un'opportuna riqualificazione dell'area ex militare

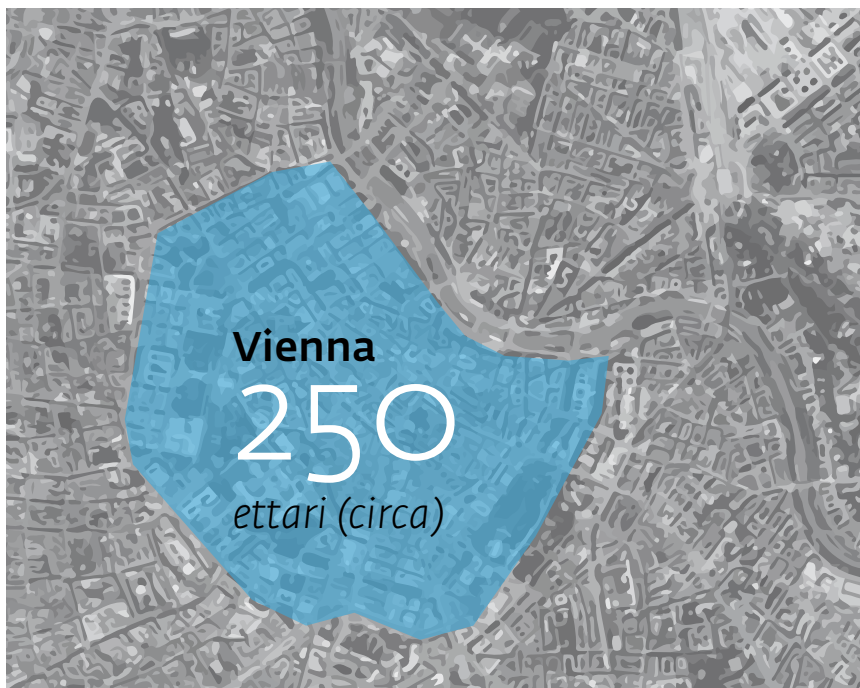
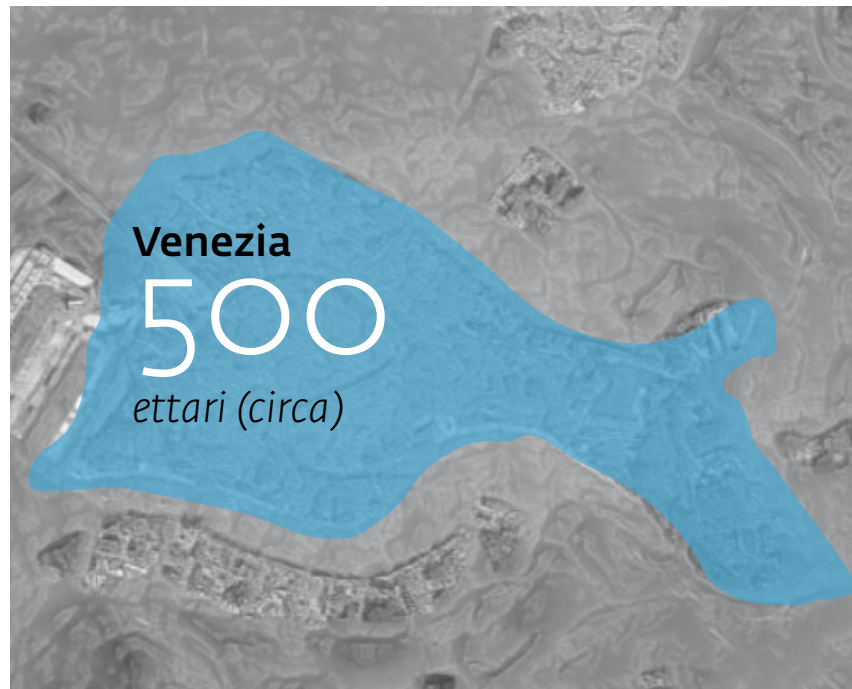
Bologna is a beautiful city, with a well-preserved historic city centre, full of fine buildings (out of a total of approximately 5,400 buildings in the centre, about 4,500 are of architectural and historic interest) and unique spaces, such as the porticoes. An urban landscape that is diversified yet coherent, filled with works of art and memories, offering a sense of the history of the city and thus developing an identity and sense of belonging to places, and with this, care and affection.

The centre of Bologna, and with it, the rest of the city, sprang up around the Via Emilia, the Roman road which since 187 BC has generated and united settlements and landscapes.

From the III century AD onwards, Bologna was surrounded by city walls that were built in three consecutive circles and of which significant traces can still be seen today in the old city centre.

A characteristic element of the old city centre are the porticoes, currently candidates for becoming part of UNESCO's World Heritage, they stretch for over 40 kilometres to link the centre to the other parts of the city. Similarly to the porticoes, underneath the centre of Bologna there is an extensive network of water channels, established in the Middle Ages. Today the centre of Bologna is one of the biggest centres in Europe.

From an administrative point of view, the city centre is divided into four districts: San Vitale, Santo Stefano, Porto and Saragozza.



della Staveco, possono essere maggiormente messi in connessione con la città.

Circa il 50% della superficie del centro di Bologna è costituita da spazi aperti privati (i cortili dei palazzi) e pubblici (giardini e parchi) che possono essere valorizzati sia dal punto di vista della fruizione, sia dal punto di vista della funzione ecologica degli spazi vegetali e umidi.

Gli spazi verdi esistenti sono talvolta oggetto di nuove pratiche di uso (interventi di giardinaggio, piccoli orti, animazioni culturali) che mostrano un modo più giovane e sostenibile di abitare il centro che può essere incentivato con progetti specifici, per combinare città storica e abitare contemporaneo.

Gli abitanti che risiedono nel centro sono oggi oltre 53.000, un dato in lieve aumento negli ultimi dieci anni, ad cui occorre poi aggiungere la popolazione che vive senza risiedervi e il flusso giornaliero di ingressi per studio, lavoro o visite occasionali.

Il centro ha processi rapidi e decisivi di ricambio (il 40% dei residenti non vi abita da più di dieci anni), la popolazione è più giovane della media comunale, con un profilo socio-economico alto e medio-alto (per titolo di studio e reddito) e con una incidenza di stranieri residenti più alta che nel resto della città.

La complessità dei modi di utilizzo nel tempo e la particolarità dell'offerta di spazi pubblici aperti rendono questa parte di città più esposta a problematiche legate alla convivenza tra soggetti con esigenze diverse.

Sono pertanto necessari processi che permettano

la considerazione dei diversi interessi e la gestione degli inevitabili conflitti, per facilitare l'abitabilità senza danneggiare le altre caratteristiche del centro.

Per mantenere e migliorare la vivacità del centro di Bologna servono soluzioni innovative e integrate che rendano meglio fruibile lo spazio pubblico aperto, progettandolo come luogo della convivenza fra le differenti generazioni e popolazioni, come luogo della connessione e dell'accessibilità (anche digitale).

From a geographical point of view the centre of Bologna is bordered to the north by railway tracks with the Central Station providing a gateway to the city's urban area, to Europe and to the entire World, a place that is undergoing great changes; to the south are the hills which, with adequate redevelopment of the former Staveco military area, can be further linked to the city. Approximately 50% of the surface area of Bologna's centre is made up of outdoor spaces that are either private (residential courtyards and gardens) or public and that can be promoted not only in terms of use, but also ecological function of wetlands and planted areas. Today over 53,000 people have their residency in the centre, to this figure we must add the population that lives here without residency and the daily flow of those arriving here to study, work or occasionally visit. The centre sees a quick and decisive turnover (40% of residents have not been living here for more than ten years), the population is younger than in the average city, with a high and medium to high social and economic profile and with a percentage of foreign residents that is higher than the rest of the city. The complexity of different uses over time, and the characteristics of the outdoor public spaces on offer, make this part of the city more exposed to issues linked to the coexistence of different people with different needs.



DI NUOVO IN CENTRO

Progetto per una nuova pedonalità del centro città

tavola 1
UN CENTRO VIVACE

per acquistare o vedere negozi e prodotti		
commercio di vicinato	2.807	
grandi magazzini, supermercati, strutture di vendita medie e grandi	82	
edicole	69	
laboratori alimentari	242	
attività artigianali	129	
per mangiare/bere		
pubblici esercizi di somministrazione mense	719	
18		
per imparare		
▲ musei	52	
▲ architetture storiche (monumenti)	284	cartigli
▲ biblioteche	44	
▲ sedi per la istruzione superiore	20	
▲ sedi per la formazione universitaria	58	
per pregare		
▲ luoghi di culto	21	
per vedere/partecipare a spettacoli		
▲ teatri	19	
▲ luoghi per spettacolo/trattamento	38	
per accedere a servizi pubblici		
▲ amministrativi: altri servizi e sportelli pubblici	3	
▲ sanitari	1	
per la cura del corpo		
h ▲ barbieri, parrucchieri, estetisti	328	
o ▲ palestre/piscine/impianti per la pratica	34	
per turismo		
▲ alberghi	48	
▲ bed & breakfast, affittacamere	76	
▲ case e appartamenti vacanze, case per ferie e altre strutture ricettive	45	
ABITO IN CENTRO		
oltre a tutte le opportunità di cui posso godere, posso comunque usufruire di spazi e servizi di vicinato		
▲ giardino pubblico	17	
▲ scuola dell'obbligo	20	
▲ biblioteca di quartiere	3	
▲ servizi pubblici amministrativi di quartiere	5	
▲ servizi pubblici sanitari di base	13	
▲ luoghi di culto	35	



Vivacità

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

Il centro è attraente, ci si va per incontrare persone, per acquistare prodotti e guardare negozi, per mangiare e bere, per imparare, per ricrearsi, per accedere a servizi pubblici, per la cura del corpo, per turismo. Il centro è anche abitabile.

La parte di città inclusa nei viali di circonvallazione ha oggi 53.000 abitanti, 45.000 visitatori "occasional", 20.000 persone che vi abitano senza risiedere, 65.000 persone che vi entrano ogni giorno per motivi di studio e lavoro.

Entro le antiche mura sono compresi 3 parchi e 17 giardini, 2.800 esercizi commerciali di vicinato, 80 supermercati, 70 edicole, 700 pubblici esercizi, 52 musei e 47 biblioteche, 20 scuole superiori e 20 dell'obbligo, 57 luoghi per lo spettacolo e l'intrattenimento, 48 strutture alberghiere.

La tavola "un centro vivace" rappresenta in maniera sintetica queste informazioni sovrapponendo dati estratti dalle diverse banche dati compilate e aggiornate da differenti unità dell'amministrazione comunale. È una istantanea di una situazione in continuo mutamento, sulla quale impostare e continuare un lavoro di monitoraggio e di confronto sia all'interno dell'amministrazione che tra amministrazione e città.



popolazione / population

53.000
residenti
inhabitants

45.000
visitatori "occasional"
"occasional" visitors

20.000
abitanti temporanei
people who live here without residency

65.000
persone che entrano ogni giorno
per motivi di studio e lavoro
people who come here every day
to study or work

Vitality Bologna has a lively centre, full of activities and people, which can and must improve while maintaining the specific features that make it unique.

The centre is attractive, you go there to meet people, to purchase products and window shop, to eat and drink, to learn, to relax, to access public services, for health reasons, for tourism.

The centre is also for living in.

The part of the city included inside the ring roads currently has 53,000 inhabitants, 45,000 "occasional" visitors, 20,000 people who live here without residency and 65,000 people who come here every day to study or work.

Within the old walls there are 3 parks and 17 neighbourhood gardens, 2,800 local businesses, 80 supermarkets, 70 newsagents, 700 businesses offering services to the general public, 52 museums and 47 libraries, 20 high schools and 20 compulsory education schools, 57 venues for shows and entertainment and 48 hotel facilities.

The table entitled "a lively centre" summarises this information by overlapping data extracted from several databases compiled and updated by different units of the city council. It is a snapshot of a situation that is constantly changing, upon which we can establish and continue a project of monitoring and comparison both within the council and between the council and the city.



2011



Accessi / Access

48.000

accessi giornalieri di auto nella Zona a Traffico Limitato (ZTL)
car access (not including motorbikes) in the LTZ

16.700

accessi giornalieri di moto nella ZTL
motorbike access in the LTZ

199.000

passengeri bus che mediamente ogni giorno salgono o scendono nella ZTL (T inclusa)
estimated number of bus passengers that circulate (getting on/off) daily in the LTZ (T included)

9.500

accessi giornalieri di auto nella zona T (vie ugo bassi, rizzoli, indipendenza)
car access (not including motorbikes) in the T zone

14.000

accessi giornalieri di moto nella zona T
motorbike access in the T zone

77.000

passengeri bus che mediamente ogni giorno salgono o scendono nella zona T
estimated number of bus passengers that circulate (getting on/off) daily in the T

Incidenti / Accidents

482

incidenti stradali registrati dal 2000 al 2010 nella sola T
accidents from 2000 to 2010 in the T zone

70%

dei quali ha visto coinvolta almeno una moto
concerned at least 1 motorbike

2

pedoni morti / *pedestrian dead*

600

feriti, tra i quali 184 pedoni
total injured, 184 pedestrian injured

Sosta / Parking

9.181

posti auto su strada nella ZTL
in LTZ total on-road parking spaces

6.647

posti a pagamento / *paid parking spaces*

1.223

posti per residenti / *parking spaces for residents*

440

posti riservati handicap / *disabled spaces*

369

posti riservati carico-scarico / *loading-unloading bays*

502

posti riservati altre motivazioni
spaces reserved for other reasons

7.870

totale posti auto in cui i residenti possono parcheggiare / *parking spaces*

32.138

permessi rilasciati a residenti
LTZ access permits issued to residents

1 posto auto ogni 4 auto autorizzate
1 parking space for 4 residents cars authorised



Disagi

Nel centro di Bologna si colgono sintomi di disagio: sporczia, mancanza di cura per lo spazio pubblico, mancanza di rispetto delle regole di convivenza. Le regole di circolazione e sosta sono spesso oggetto di abuso, da parte di automobilisti e motociclisti: accessi incontrollati, velocità eccessive, sosta selvaggia sono i fenomeni più evidenti.

Nel centro della città, nonostante le regole di limitazione del traffico, accedono mediamente ogni giorno quasi 50.000 veicoli e oltre 10.000 motocicli.

Questo si traduce in problemi relativi alla sosta, all'incidentalità, al rumore e alla qualità dell'aria.

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" (quella permanente dei veicoli dei residenti) ostacola l'uso dinamico degli spazi dedicati alla sosta sulla strada e nelle strutture.

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 comfort che dovrebbe caratterizzare lo spazio pubblico.

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.

Cattiva qualità dell'aria

Nel comune di Bologna sono attive 3 centraline fisse per il monitoraggio della qualità dell'aria: presso Porta San Felice, ai Giardini Margherita e in via Chiarini. Dai monitoraggi emerge che gli inquinanti che non rispettano i limiti di legge sono le polveri sottili (PM₁₀) e gli ossidi di azoto, che risultano entrambi in calo netto rispetto a dieci anni fa ma ancora alti. Nel 2011 a Bologna si sono registrate 60 giornate di sfioramento del livello di polveri sottili PM₁₀. Il dato è in netto calo rispetto al 2006 (quando le giornate di sfioramento furono 109), ma comunque sopra il limite di 35 superamenti all'anno.

C'è inoltre l'ozono, che è però molto legato alle condizioni di irraggiamento solare.

Il benzene invece, che è più direttamente legato al traffico, negli anni è diminuito fino a scendere sistematicamente sotto i limiti.

In generale comunque la qualità dell'aria del centro storico risulta tipica da contesto urbano ad elevato traffico.

Difficulties In the centre of Bologna there are clear signs of difficulty: dirt, lack of care for public spaces and a lack of mutual respect. Traffic and parking regulations are often abused and ignored by drivers and motorcyclists: uncontrolled access, speeding and illegal parking are the most common issues. Despite the regulations limiting traffic, on average, almost 50,000 vehicles and more than 10,000 motorbikes enter the city centre every day. The lack of continuity in pedestrian routes, as well as architectural barriers and objects blocking routes, sometimes to protect them from intrusive drivers, convey sensations that are far from the convenience and comfort that should characterise this public space. Currently there are 1,523 waste collection containers in the LTZ, or Limited Traffic Zone, occupying an area of about 3,500 square metres; often they are places where rubbish accumulates and, together with graffiti covering nearby walls, give the sense that the centre is dirty and mistreated.

Air quality In Bologna's municipality there are three fixed control units for monitoring the air quality : near Porta San Felice, at the Giardini Margherita and in via Chiarini. Records show that the contaminants exceeding the legal limits are particulate matter (PM 10) and nitrogen oxide, which are decreasing compared to ten years ago results, but they are still high. In 2011



LEGENDA

- Edifici**
Destinazione d'uso
- 1 - Altro
 - 0 - Residenza
 - 2 - Scuola
 - 3 - Ospedale

- Confini comunali
- Barriere acustiche
- Terrapleni
- Schermi orizzontali
- A_Autostrade/Tangenziale
- S_Strade
- F_Ferrovie

- Mappa dei conflitti**
Superamento, in dB
- 0
 - 0 - 5
 - 5 - 10
 - 10 - 15
 - > 15

- Indice ECUden**
- 0 - 50
 - 50 - 55
 - 55 - 60
 - 60 - 65
 - 65 - 70
 - 70 - 75
 - 75 - 80

- 80 - 85
- 85 - 90
- 90 - 95
- 95 - 100
- 100 - 105
- 105 - 110
- > 110

- Livelli di rumore**
in dB(A)
- < 40
 - 40 - 45
 - 45 - 50
 - 50 - 55

- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- > 75

Rumore

Il traffico veicolare si configura come una significativa fonte di inquinamento acustico sul territorio comunale e, in particolar modo, nel centro città. Ciò dipende non solo dall'entità dei flussi veicolari, ma anche dalla particolare conformazione della struttura urbana, caratterizzata dalla presenza di edifici residenziali posti a ridosso di strade dal manto irregolare.

Le simulazioni acustiche elaborate in base alle recenti direttive europee (Mappatura acustica strategica dell'agglomerato di Bologna) hanno stimato che circa la metà della popolazione residente in città è esposta a livelli di rumorosità superiori ai limiti della IV classe (65 decibel diurni e 55 decibel notturni) previsti dalla Classificazione acustica nelle zone del centro storico.

Emblematica, sotto tale aspetto, è la situazione della zona T (le vie Ugo Bassi, Rizzoli e Indipendenza), interessata ogni giorno dall'attraversamento di 15 linee urbane del trasporto pubblico, dalla massiccia e continua presenza di ciclomotori e da un numero rilevante di camioncini e furgoni che riforniscono i numerosi pubblici esercizi.

in Bologna, records show that the level of PM10 for particulate matter exceeded on 60 days. This figure has fallen sharply compared to 2006 (when levels exceeded on 109 days); however it is still above the limit of 35 days a year. Furthermore, there is ozone, which depends on the solar radiation conditions. Whereas benzene, which is more directly linked to the traffic, has decreased under the legal limits. In general, the inner city air quality results as a typical urban contest with high traffic.

Noise Vehicular traffic is configured like a significant source of acoustic pollution in Bologna's municipality and, especially, in the city center. This acoustic pollution depends not only on the entity of the vehicle flows, but also on the particular conformation of the urban structure, characterized by the presence of residential buildings located in the shelter off roads with uneven surfaces. The acoustic simulations processed according to the recent European directives (Strategic noise mapping of Bologna's agglomeration) have estimated that about the half of the resident population in the city is exposed to noise emissions higher than the limits of the IV class (65 decibel daytime, 55 decibel nighttime), provided by the Acoustic classification in the city centre areas.








DI NUOVO IN CENTRO

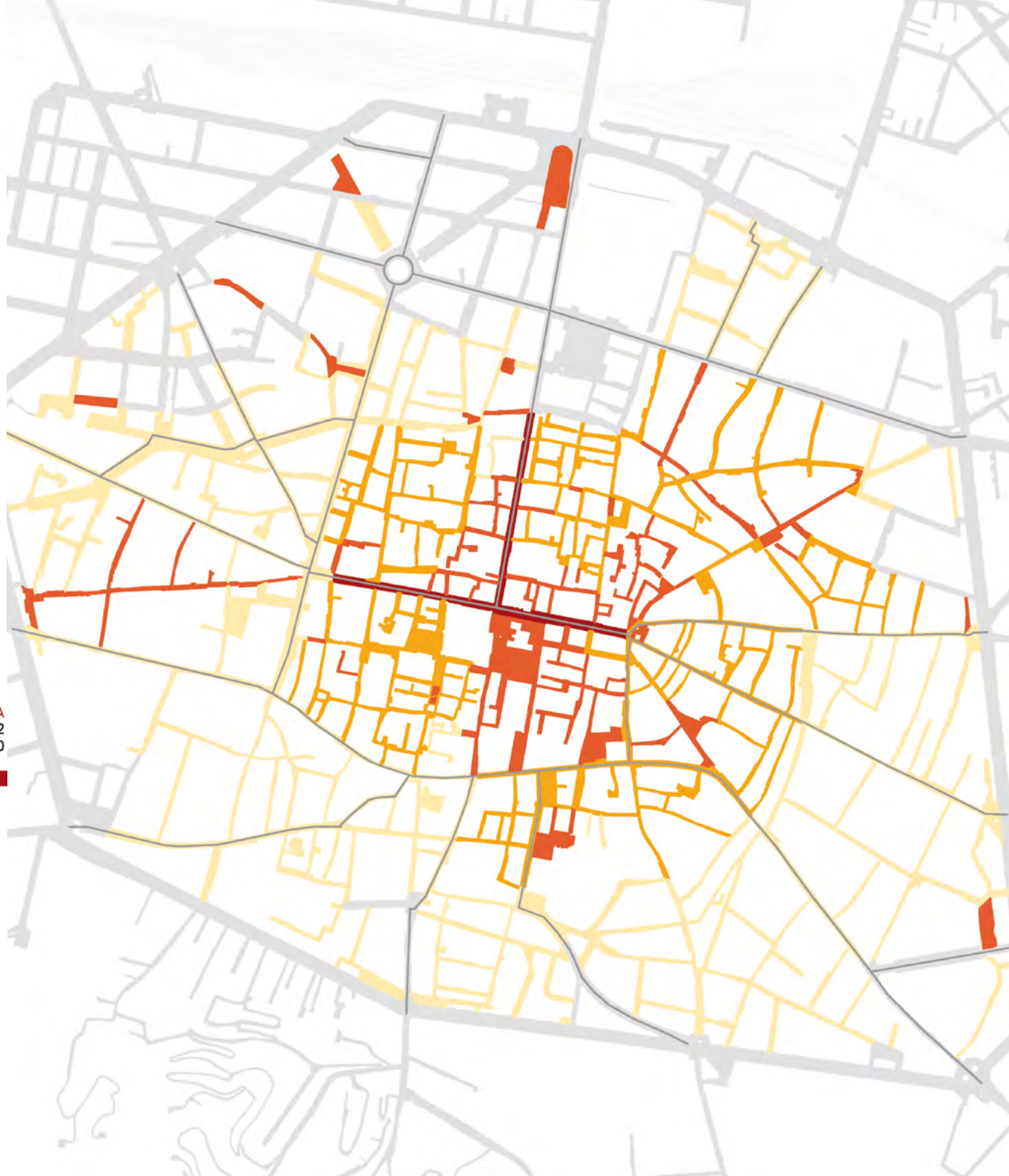
Progetto per una nuova pedonalità del centro città

tavola 5
NUOVA DISCIPLINA D'USO DELLE STRADE

COMUNE DI BOLOGNA
Settore piani, programmi e progetti strategici
Settore mobilità sostenibile

PROPOSTA
23 | 02 | 2012
scala 1:5.000

-  area a traffico limitato.
in cui l'accesso dei veicoli a motore è soggetto a restrizioni
-  area ad alta pedonalità.
in cui il pedone gode di percorsi continui, aria più pulita, maggiore silenzio, spazio pubblico riqualificato -
accesso motorizzato garantito ai residenti
-  area pedonale.
in cui il pedone è libero di camminare e sostare in sicurezza in mezzo alla strada
-  area T pedonale.
completamente pedonale nei week-end
-  assi portanti del sistema di trasporto pubblico



.2

Il programma

“Di nuovo in centro” è di fatto un programma di coordinamento di politiche integrate.

Se l’obiettivo primario è la riscoperta della pedonalità, intesa come condizione naturale e necessaria per vivere bene e muoversi all’interno della città, le azioni per realizzarlo sono molteplici.

Si tratta innanzitutto di aumentare la qualità dello spazio pubblico, con interventi di sistemazione di piazze, strade e giardini, regolandone gli usi, permanenti e temporanei. A ciò si legano iniziative per rilanciare comportamenti responsabili di tutela, ad esempio incentivando la raccolta differenziata dei rifiuti, e per valorizzare le aree a spiccata vocazione culturale o commerciale e la loro specifica identità e funzione all’interno del centro.

Per realizzare tutto ciò occorre ridurre l’impatto delle automobili e dei motorini e incentivare mobilità dolce, trasporto pubblico, car e bike sharing.

“Di nuovo in centro” è stato inizialmente elaborato dall’Amministrazione Comunale basandosi sulla conoscenza dei dati relativi alla utilizzazione e all’accesso nel centro, ma anche su memoria e valutazione di precedenti misure. Il programma è stato ulteriormente sviluppato, recependo e verificando le suggestioni e le proposte emerse dal confronto pubblico avviato dopo la prima presentazione pubblica.

Il programma “Di nuovo in centro” è ambizioso, pur tenendo conto della scarsità di risorse. Gli interventi previsti si basano sull’utilizzo integrato di risorse pubbliche e private (per interventi specifici).

Nelle pagine seguenti sono descritti i macrotemi del programma “Di nuovo in centro”, ognuno dei quali introduce specifiche misure volte a migliorare la vivibilità del centro di Bologna: accessibilità, riqualificazione di spazi pubblici, valorizzazione distretti di qualità, raccolta dei rifiuti, interventi per la ciclabilità, trasporto pubblico, car sharing, veicoli elettrici e riorganizzazione della sosta.

Per ogni macrotema sono descritti i singoli obiettivi e, dove possibile, i primi interventi, alcuni già realizzati, altri in fase di avvio.

Integrated policies “Di nuovo in centro” is actually a programme for coordinating integrated policies. If the primary aim is to rediscover walking, seen as a natural condition, necessary for living well and moving around the city, the measures to achieve this are many.

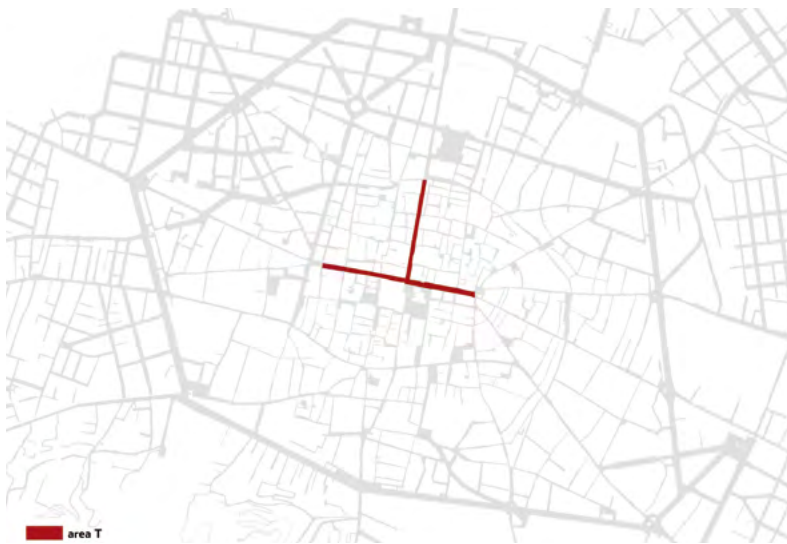
First of all the quality of public space must be increased, with action being taken to improve squares, streets and gardens, while regulating their uses, both permanent and temporary.

This is linked to initiatives to return to protect public space, for example by encouraging separate waste collection, and to improve those areas with a marked cultural or commercial orientation and their specific identity and function within the centre.

To accomplish all this we need to reduce the impact of cars and motorbikes and encourage sustainable transport, public transport, car and bike sharing.

“Di nuovo in centro” was initially developed by the City Council then further developed by examining and implementing the suggestions and proposals that emerged from the public discussion.

The “Di nuovo in centro” programme is ambitious, taking into account the lack of resources. The measures foreseen are based on the integrated use of resources that are both public and private (for specific measures).



1



2



3



4

1

 **AREA T**

DA LUNEDÌ A VENERDÌ:
   

SABATO E DOMENICA:
   


2





 **PIAZZE E STRADE PEDONALI**

7 GIORNI SU 7:
   

SOLO PEDONALI

3

 **AREA AD ALTA PEDONALITÀ**

7 GIORNI SU 7:
   

AUTO E MOTO SOLO RESIDENTI

4

 **ZTL**

Le singole azioni proposte per la nuova disciplina d'uso delle strade, Comune di Bologna, (2011)
Single actions proposed to design new rules to use the streets, Municipality of Bologna, (2011)

Accessibilità

Il programma “Di nuovo in centro” si propone di restituire a pedoni e ciclisti nuovi spazi in cui si possa godere di percorsi continui, aria più pulita, meno rumore, sicurezza stradale e spazio pubblico riqualificato.

Le azioni proposte riguardano:

- > la realizzazione di aree “ad alta pedonalità” nel nucleo più antico e denso della città in cui possono accedere solo le auto e le moto dei residenti. In queste aree pedoni e ciclisti possono circolare in sicurezza;
- > la realizzazione di nuove strade e piazze completamente pedonali all’interno del centro, in aree che attualmente non consentono la sicura fruibilità pedonale o in luoghi oggetto di particolari politiche di valorizzazione culturale, commerciale, architettonica o di aggregazione sociale;
- > la regolamentazione dell’accesso all’area T (le vie Ugo Bassi - Rizzoli e Indipendenza) in due tempi: dal lunedì al venerdì si riduce la circolazione del traffico più invasivo, durante i fine settimana l’area diventa completamente pedonale;
- > la tutela delle attuali aree pedonali protette da fittoni mobili.

Primi interventi

realizzato “T Days”

La zona “T” che comprende le vie Ugo Bassi, Rizzoli e Indipendenza, da maggio 2012 è completamente pedonale in tutti i week-end (con i T Days). La nuova regolamentazione degli accessi segue i ritmi di vitalità del centro:

- > durante la settimana, quando il centro è frequentato soprattutto per motivi di lavoro e servizio, è possibile accedere alla T con i mezzi pubblici (che saranno sempre più “ecologici”);
- > il sabato e la domenica, invece, la T è aperta solo a pedoni e ciclisti, per sottolinearne il diverso modo d’uso legato agli acquisti e alla fruizione per il tempo libero.

Per consentire anche nei fine settimana l’accesso alla T a tutti i cittadini sono state adottate numerose misure, le più significative delle quali riguardano la circolazione di due nuove navette bus (navetta T1 e T2) e l’offerta di oltre 100 stalli per il parcheggio delle vetture dei disabili nelle zone limitrofe alla T. Grazie a questo assetto, che riconnette aree già pedonali con la T chiusa al traffico, il cuore della città durante i fine settimana diventa un grande spazio di oltre 20.000 mq riservato ai pedoni e ai ciclisti. Con l’introduzione dei T Days, nei weekend si sono registrati significativi miglioramenti del clima acustico (diminuzione di rumore di quasi 5 decibel) e di qualità dell’aria (diminuiscono sia gli ossidi di azoto sia il benzene) rispetto ai giorni lavorativi.

Accessibility The “Di nuovo in centro” programme aims to return new spaces to pedestrians and cyclists, where they can enjoy continuous routes, cleaner air, less noise and better road safety, as well as renewed public space.

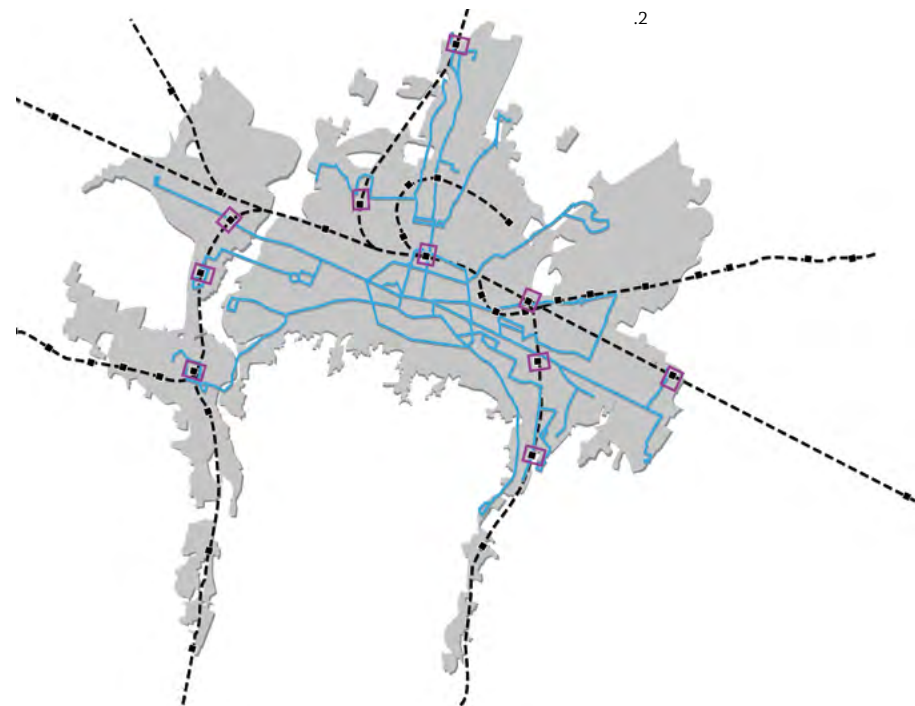
The actions proposed involve:

- > Creation of “pedestrian friendly” areas in the oldest and most crowded part of the city
- > Creation of new roads and squares in the centre that are fully pedestrianised,
- > Regulation of access to the T zone
- > Safeguarding of the current pedestrianised areas protected by removable posts.

First measures / completed / “T Days”

The “T” zone, has been completely pedestrianised every weekend since May 2012 (with the T Days). New access regulations follow the rhythms of city centre life:

- > during the week, when the centre is particularly used for work and for services, the T zone can be accessed via public transport (increasingly “environmentally friendly”);
- > on weekend, the T is only open to pedestrians and cyclists, using the centre for shopping and leisure time. Thanks to this configuration, at the weekend the heart of the city becomes an enormous space of over 20,000 square metres that is fully reserved for pedestrians and cyclists.



Mappa sistema integrato filoviariazione e Servizio Ferroviario Metropolitano
Integrated map of trolleybus system and Metropolitan Rail Service

Schema rete filoviaria in centro.

Linea tratteggiata: rete filoviaria di progetto.

Linea continua: rete filoviaria esistente.

Trolleybuses in the city centre. Dotted line: project of new trolleybus lines.

Continuous line: existing trolleybus lines.

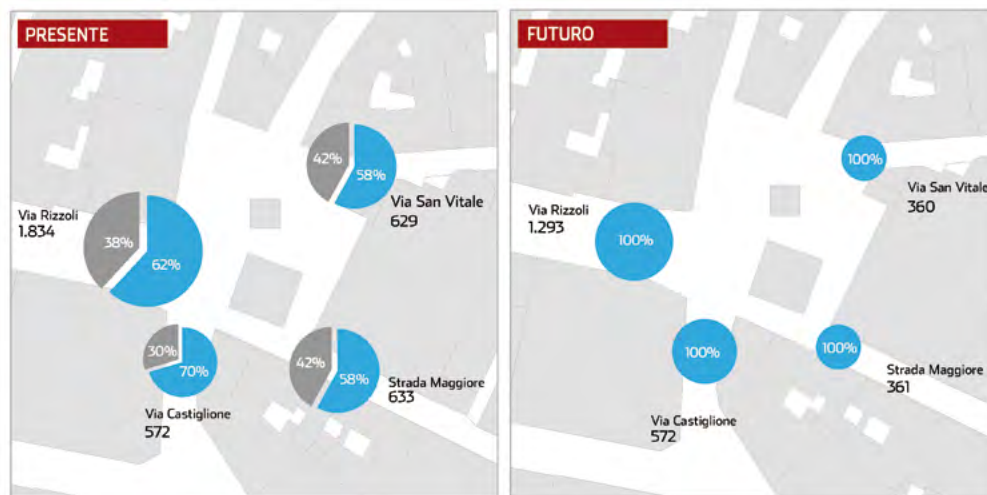
Schema tipologia di bus che passano sotto le due torri.

Grigio: bus attuali. Azzurro: bus ecologici (a metano o elettrici).

Bus under the Two Towers.

Grey: normal buses.

Blu: environmetally friendly buses.



Trasporto pubblico, car sharing e veicoli elettrici

La realizzazione della nuova stazione ferroviaria dell'Alta Velocità, il completamento del servizio Ferroviario Metropolitano e la filoviarizzazione delle principali linee di bus sono le condizioni che rendono possibile il rilancio del trasporto pubblico cittadino. Oltre a ciò, con "Di nuovo in centro" si intendono creare le condizioni perché possano svilupparsi sistemi (pubblici e privati) di accessibilità basati sull'alimentazione elettrica.

Le azioni proposte riguardano:

- > il miglioramento del sistema dei bus, attraverso il rinnovamento della flotta che circola nel centro e con l'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 diminuire l'accessibilità al centro nel suo insieme;
- > il potenziamento del sistema di car sharing;
- > il posizionamento in centro di stazioni di ricarica per le vetture alimentate elettricamente.

Primi interventi

progetto Filoviarizzazione

Grazie alla ridestinazione di fondi statali, Comune di Bologna e Tper (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna) possono investire sul servizio di trasporto pubblico integrato, in particolare in

favore del completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano.

Gli interventi riguarderanno lo sviluppo del sistema filoviario esistente lungo le direttrici nord ed ovest della città (fino a circa 125 km), l'acquisto di mezzi filoviari moderni e confortevoli, la riqualificazione delle banchine (per rendere più comode e accessibili le operazioni di salita/discesa dai bus), il miglioramento delle corsie preferenziali (con innovativi sistemi di telecontrollo) e l'installazione di pensiline e paline intelligenti per l'informazione real time all'utenza.

realizzato

Potenziamento del Car Sharing

Il Comune di Bologna, grazie ad un finanziamento del Ministero dell'Ambiente, ha potenziato il servizio di "car sharing", realizzando nuove postazioni in centro città, nella zona Bolognina, nell'area ospedaliera Sant'orsola Malpighi e sulla direttrice Mazzini.

in corso

Colonnine di ricarica per auto elettriche

Il Comune di Bologna sta portando avanti con Enel un progetto per la collocazione di colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici. La rete di ricarica è composta da una ventina di colonnine per lo più posizionate all'interno del centro storico.

Public transport, car sharing and electric vehicles

The construction of the new High-Speed train station, the completion of the Metropolitan Railway service and the provision of trolleybuses on the main bus routes are the conditions that make relaunch of the city's public transport possible.

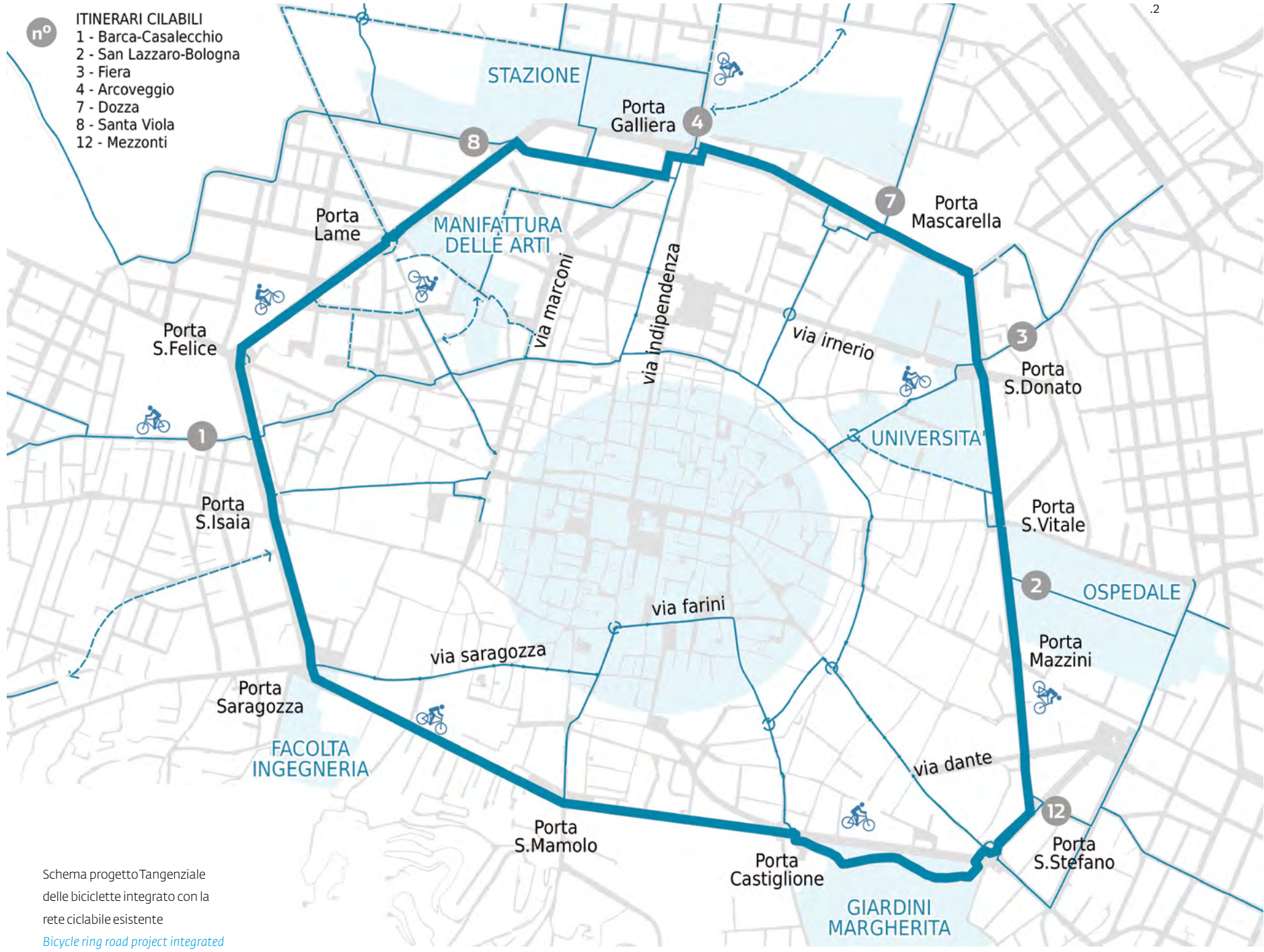
The actions proposed involve: improvement of the bus and trolleybus system, (renewing the fleet that circulates in the centre and introducing changes to the bus routes that will limit their presence in the most critical points); development of the car sharing system; positioning in the centre of charging stations for electric cars.

First measures / project / Trolleybuses

and Metropolitan Rail Service Thanks to the reallocation of state funds, it is now possible to invest in the integrated public transport service, in particular in favour of the completion of the Metropolitan Rail Service and the provision of trolleybuses on the city's main public transport routes. Measures to be taken include development of the existing trolleybus system, purchase of modern and comfortable trolleybuses, upgrading of platforms, improvement of bus lanes and installation of shelters and smart signs that give users information in real time. Other measures concern the complete development of the car sharing service and the providing of charging stations for electric vehicles within the old city centre (project by Bologna City Council with ENEL).

n°

- ITINERARI CICLABILI
- 1 - Barca-Casalecchio
 - 2 - San Lazzaro-Bologna
 - 3 - Fiera
 - 4 - Arcoveggio
 - 7 - Dozza
 - 8 - Santa Viola
 - 12 - Mezzonti



Schema progetto Tangenziale
 delle biciclette integrato con la
 rete ciclabile esistente
*Bicycle ring road project integrated
 with existing bicycle routes*

Ciclabilità

“Di nuovo in centro” intende promuovere una nuova e più diffusa offerta di servizi per la mobilità “dolce”, ovvero per le persone che si muovono a piedi e in bicicletta.

Le azioni proposte riguardano:

- > l'ampliamento e la messa in sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili all'interno del centro;
- > il potenziamento delle piste ciclabili di accesso al centro e di collegamento con il resto della città;
- > il miglioramento dell'attuale sistema di bike sharing;
- > l'aumento degli stalli per le biciclette.

Primi interventi

finanziato

Tangenziale delle biciclette

La “tangenziale delle biciclette” è il progetto di un anello ciclabile lungo i viali che circondano il centro storico di Bologna, che permetterà di collegare al centro le piste e i percorsi provenienti dalle diverse parti della città.

Il progetto prevede di realizzare una pista ciclabile bidirezionale ricavata prevalentemente sullo spartitraffico centrale dei viali.

Per definire il progetto della tangenziale delle biciclette è stato attivato un laboratorio di progettazione partecipata coordinato da Urban Center Bologna (“In bici sui viali”), che ha visto la collaborazione all'elaborazione e alla definizione del progetto delle associazioni di ciclisti attive in città e di cittadini interessati.

La realizzazione del progetto può contare su un rilevante cofinanziamento del Ministero dell'Ambiente.

A giugno 2013 sono iniziati i lavori che interessano il semi-anello nord/est (viale Masini) cui seguiranno quelli del semianello sud/ovest (viale Aldini - viale Pepoli - viale Vicini). I lavori termineranno a marzo 2014.

progetto

Incremento della dotazione di rastrelliere nel centro storico

Dopo un accurato lavoro di monitoraggio della domanda di sosta ciclabile non soddisfatta, che talvolta causa forte disagio nell'occupazione di passaggi pedonali e non, il Comune di Bologna si sta occupando di aumentare il numero degli stalli per le biciclette nei punti più critici del centro città.

Se attualmente il centro storico può contare su un'offerta di sosta ciclabile pari a circa 3.500 posti bici, il progetto mira ad aumentare tale offerta, mediante la realizzazione di circa 400 nuovi posti bici su rastrelliera.

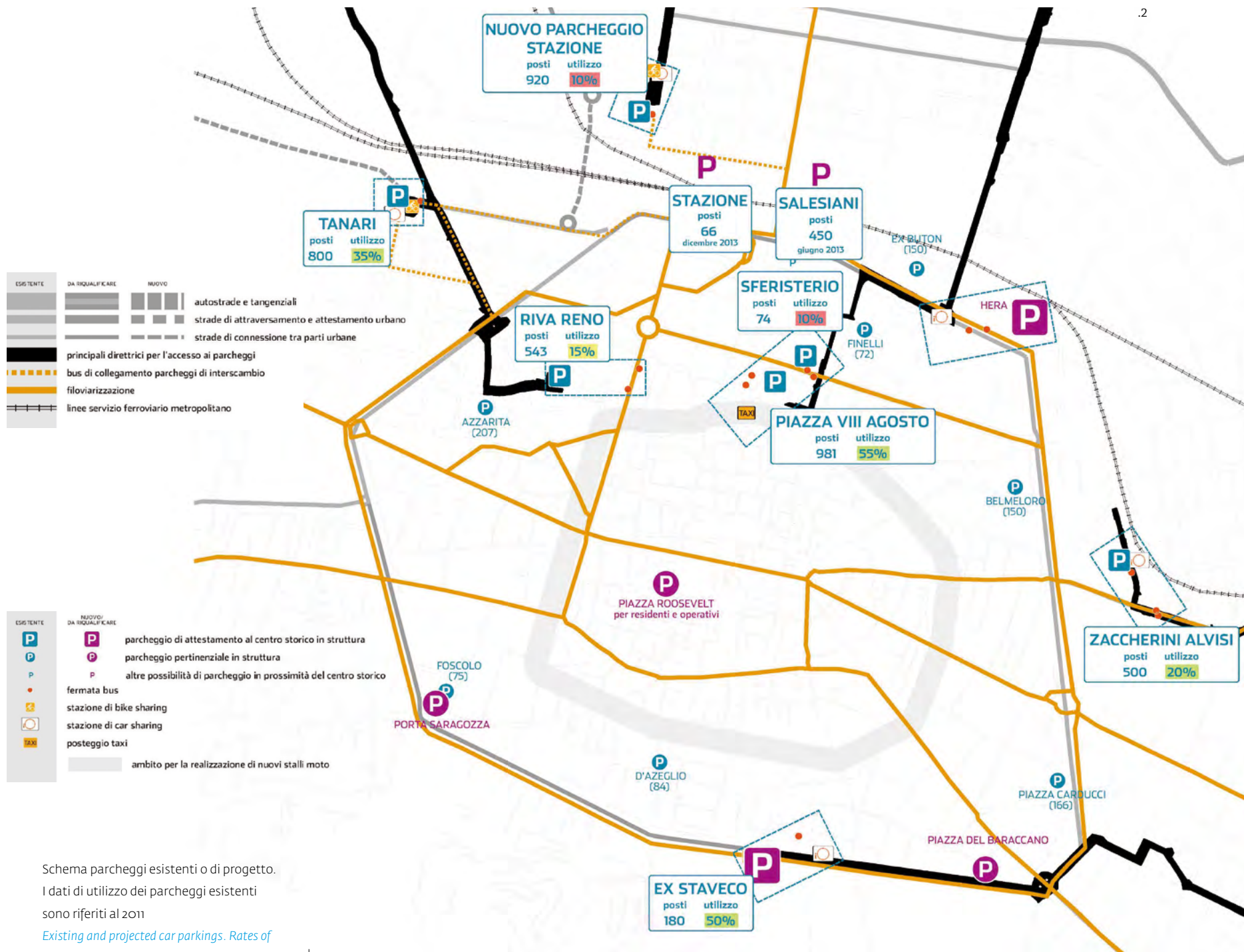
The actions proposed involve implementation of safety measures and expansion of pedestrian and cycle routes within the centre; upgrading of cycle paths accessing the centre and linking to the rest of the city; improvement of the bike sharing system; increasing cycle parking bays.

*First measures / **funded** / **Bicycle ring road***

The “bicycle ring road” is the project for a cycling ring along the avenues surrounding the old city centre of Bologna, allowing the paths and routes from the different parts of the city to link to the centre. A participative-planning workshop, coordinated by Urban Center Bologna, defined the bicycle ring road project that will also rely on significant co-financing from the Ministry for the Environment.

project / Plan for increasing the allocation of bike racks in the old city centre

After careful monitoring of the demand for bicycle parking, which has not been met, thus sometimes causing severe problems with the occupation of pedestrian walkways and the like, Bologna City Council is working to increase the number of bicycle bays at critical points in the city centre. If the old city centre can currently provide bicycle parking with approximately 3,500 individual parking spaces, the project aims to increase this number, by creating about 400 new spaces on bicycle racks.



Schema parcheggi esistenti o di progetto.
 I dati di utilizzo dei parcheggi esistenti
 sono riferiti al 2011
*Existing and projected car parkings. Rates of
 uses of existing car parkings refer to 2011*

Sosta

Per risolvere i problemi relativi alla sosta, “Di nuovo in centro” propone un nuovo sistema di governo che faccia affidamento su 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.

La sosta nel centro città verrà riorganizzata in armonia con le regole di accesso, con attenzione agli obiettivi di qualità urbana stabiliti.

Le azioni proposte riguardano:

- > due nuovi parcheggi legati alla attuazione di due interventi di riqualificazione urbanistica delle aree ex Officine del gas (sede Hera) ed ex Staveco;
- > nuovi parcheggi a servizio dei residenti, come ad esempio al Baraccano o in Porta Saragozza;
- > il riordino di piazza Roosevelt (con l’obiettivo di ridurre l’impatto della sosta di servizio oggi presente);
- > la riorganizzazione della sosta “operativa” (per la logistica a servizio delle attività nel centro).

Primi interventi

realizzato

Sistemazione Piazza Roosevelt

A maggio 2012 in Piazza Roosevelt sono stati eseguiti interventi per la continuità pedonale e per il riordino della sosta, anche in funzione dell’avvio della completa pedonalizzazione della zona T durante i fine settimana (T Days) che ha richiesto nuovi spazi per la sosta dei taxi e dei veicoli dei disabili (gli spazi per la sosta dei veicoli con contrassegno H sono aumentati da 2 a 14). È stato dunque realizzato un tratto di marciapiede sul lato est della piazza per accedere all’area di sosta centrale e per garantire la percorribilità pedonale da piazza Galileo al portico di Piazza Roosevelt.

realizzato

Due nuovi parcheggi a servizio della Stazione Centrale

Due nuove aree di sosta saranno aperte in prossimità della Stazione Centrale in occasione del completamento, in due fasi, della Stazione Alta Velocità. Il primo parcheggio ad entrare in funzione è quello dei Salesiani, da 450 posti e collocato al livello sotterraneo in prossimità dei binari EST. È accessibile da via Serlio, con un collegamento pedonale alla stazione coperto e servito da tapis roulant. Il secondo parcheggio, accessibile dal nuovo sottopassaggio di via Svampa (che aprirà alla conclusione dei lavori della stazione AV) avrà 66 posti e sarà anch’esso interrato.

“Di nuovo in centro” proposes a new management system that relies on newly improved and well-connected car parks close to the city centre. Firstly, existing car parks will be made more effective and more efficient from a point of view of their effective use, and secondly, new facilities will be created to the north and the south of the centre. Parking in the city centre will be reorganised with attention to the urban quality objectives established.

The actions proposed involve: two new car parks linked to the implementation of two initiatives of urban redevelopment concerning the former Gasworks (Hera headquarters) and the Staveco area; new car parks for residents, for example in the Baraccano or Porta Saragozza areas; reorganisation of Piazza Roosevelt (with the aim of reducing the impact of the service parking provided at present); reorganisation of “operational” parking (for logistics to serve the activities in the centre).

*First measures / **completed** / **Reorganisation of Piazza Roosevelt** In May 2012 measures were taken in Piazza Roosevelt to create pedestrian continuity and reorganise parking, also in relation to the start of full pedestrianisation of the T zone at weekends (T Days).*

***completed** / **Two new car parks to serve the Central Station** Two new parking areas will be opened close to the Central Station to mark the completion, in two phases, of the High-Speed Station.*

INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE

LUOGHI CERNIERA

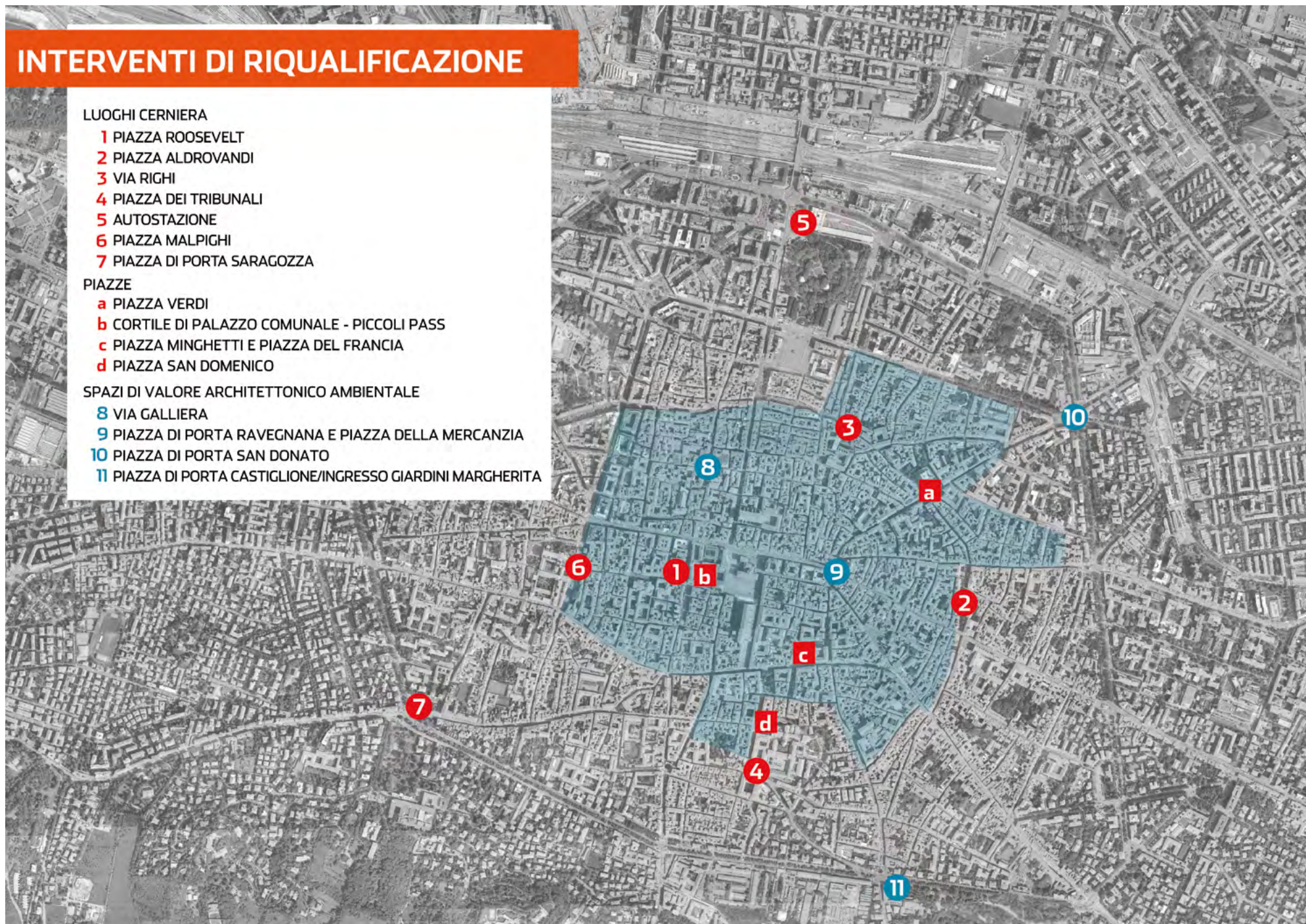
- 1 PIAZZA ROOSEVELT
- 2 PIAZZA ALDROVANDI
- 3 VIA RIGHI
- 4 PIAZZA DEI TRIBUNALI
- 5 AUTOSTAZIONE
- 6 PIAZZA MALPIGHI
- 7 PIAZZA DI PORTA SARAGOZZA

PIAZZE

- a PIAZZA VERDI
- b CORTILE DI PALAZZO COMUNALE - PICCOLI PASS
- c PIAZZA MINGHETTI E PIAZZA DEL FRANCA
- d PIAZZA SAN DOMENICO

SPAZI DI VALORE ARCHITETTONICO AMBIENTALE

- 8 VIA GALLIERA
- 9 PIAZZA DI PORTA RAVEGNANA E PIAZZA DELLA MERCANZIA
- 10 PIAZZA DI PORTA SAN DONATO
- 11 PIAZZA DI PORTA CASTIGLIONE/INGRESSO GIARDINI MARGHERITA



Riqualificazione di spazi pubblici

Gli obiettivi di qualità urbana possono essere conseguiti con l'attuazione di progetti di riqualificazione di diverse entità, promossi non solo dalla pubblica amministrazione, ma anche da cittadini organizzati o da operatori economici privati. La collaborazione fra pubblico e privato è considerata indispensabile per la trasformazione.

Le azioni proposte sono così articolate:

- > riorganizzazione di 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: le piazze Malpighi, XX Settembre, Aldrovandi, dei Tribunali, Roosevelt, e poi via Augusto Righi e porta Saragozza;
- > riqualificazione di luoghi di valore architettonico-ambientale, da “liberare” rispetto alla presenza eccessiva di mezzi che oggi li rendono non fruibili, come ad esempio la zona attorno alle due torri, alcune piazze attorno alle Porte, via Galliera;
- > “microinterventi” diffusi per dare continuità ai percorsi ciclopedonali e per abbattere le barriere architettoniche;
- > realizzazione di nuovi servizi igienici di uso pubblico, di differente tipologia, localizzati in punti significativi della città;
- > progettazione di un nuovo sistema di orientamento e indirizzamento per i cittadini e i turisti che accedono al centro, con riguardo

ad un sistema specifico per pedoni e ciclisti;
> ampliamento dei servizi wi-fi gratuiti e a tempo illimitato offerti oggi da Iperbole Wireless.

The urban quality targets can be met by implementing regeneration projects on different scales, promoted not only by local government, but also by groups of organised citizens or by private traders. Collaboration between the public and private sectors is considered essential for change to come about.

The actions proposed include: extensive measures to reorganise public space, to be carried out in “hinge” areas that are identified as being particularly important from a functional point of view; preservation of sites of great architectural and environmental value from the excessive presence of vehicles which currently make them difficult to appreciate (the area around the two towers, some of the squares around the ancient “Porte” and Via Galliera); widespread “micro-interventions” to give continuity to cycle and pedestrian routes and to eliminate architectural barriers; construction of new public toilets, of different types, located in important areas of the city; planning of a new guidance and routing system, with regard to a specific system for pedestrians and cyclists; expansion of the free Wi-Fi service in public areas, currently offered by Iperbole Wireless, with no time restrictions.



Primi interventi

Il programma “Di nuovo in centro” eredita, riconduce ai propri obiettivi e porta a termine alcune operazioni di riqualificazione di spazi pubblici previste da programmi precedenti. Tra queste: piazza Minghetti, piazza Verdi e piazza S. Domenico. Sono inoltre riprogettati il cortile di Palazzo d’Accursio, l’accesso all’Arco Bonaccorsi in via Saragozza, le piazze Aldrovandi, Malpighi, di Porta Ravegnana e della Mercanzia.



Piazza Minghetti, prima dell'intervento / before

realizzato Piazza Minghetti

A luglio 2012 è stata riaperta, pedonalizzata, piazza Minghetti (e la collegata piazzetta del Francia) rinnovata grazie ad un progetto condiviso dal Comune con la Fondazione Cassa di Risparmio in Bologna, che ha realizzato, nell’ambito del programma Genus Bononiae (percorso culturale, artistico e museale nel centro storico di Bologna), il prospiciente Museo della Città in Palazzo Pepoli Antico, con la Cassa di Risparmio, che ha provveduto al restauro delle facciate dell’edificio del Mengoni; con Banca di Bologna, che ha realizzato la propria nuova sede direzionale nel vecchio Palazzo delle Poste.

L’intervento, progettato nel suo insieme dall’arch. Glauco Gresleri, ha riguardato: una nuova pavimentazione in pietra, il riordino del verde, l’eliminazione di aree di sosta per moto e automobili, paletti di delimitazione e cassonetti, la realizzazione di una nuova e originale fermata dell’autobus. Il nuovo sistema di illuminazione pubblica e degli edifici circostanti è stato progettato da Mario Nanni per Viabizzuno. La piazza è entrata a far parte delle zone di connettività di Iperbole Wireless, consentendo a chiunque di connettersi a Internet facilmente e gratuitamente.

First measures The “Di nuovo in centro” programme has inherited several targets foreseen by previous programmes, which it has made its own, and then completed, to upgrade public spaces.

completed / Piazza Minghetti *In July 2012 the new Piazza Minghetti was returned to the city (along with the adjacent Piazzetta del Francia) after being renovated thanks to a project shared by the Council with the Cassa di Risparmio Foundation in Bologna (Overlooking the square in Palazzo Pepoli Antico, a City Museum was created as part of the Genus Bononiae programme, the cultural, artistic and museum itinerary running through buildings in the historical centre of Bologna), with the Cassa di Risparmio, which assumed responsibility for restoring the facades of the Mengoni building and with Banca di Bologna, which made its new headquarters in the old post-office building, or Palazzo delle Poste.*

The project, designed as a whole by architect Glauco Gresleri, involved: new paving in dark stone, clearing of green areas, elimination of parking areas for motorbikes and cars, posts and waste bins, building of a new underground waste recycling centre and a new, original bus stop. The new public lighting system and that of some of the surrounding buildings was designed by Mario Nanni for Viabizzuno. The square has joined the Iperbole wireless internet free connection zone.





Piazza Verdi, prima dell'intervento / before

realizzato Piazza Verdi

Dopo la totale ripavimentazione della piazza e la pedonalizzazione di via Zamboni nel tratto che va dal Teatro Comunale fino a piazza Puntoni, nell'ottobre 2012 si è conclusa la riqualificazione, con l'inserimento degli elementi di arredo urbano: 35 sedute e 4 tavolini in granito, 12 sedute alberate in acciaio corten. Ad essi si aggiungono 18 sedute e 1 tavolino lungo via Zamboni e nuove panchine in legno di larice in Largo Respighi.

La riqualificazione ha inoltre incluso il potenziamento del collegamento Wi-Fi della rete Iperbole, già presente, e la progettazione di un nuovo bagno pubblico che affaccia sulla piazza.

Il progetto complessivo, promosso dal Comune di Bologna nel 2010, è frutto di un lavoro condiviso. La sua costruzione è stata infatti accompagnata da un percorso di confronto e partecipazione che ha coinvolto le istituzioni, i portatori di interesse, tra cui le associazioni di residenti, studenti e commercianti della zona universitaria, e i soggetti che nel corso degli anni si sono interessati a piazza Verdi. La discussione con i cittadini e utilizzatori della piazza, coordinata da Urban Center Bologna, ha avuto tra i temi la pavimentazione, la mobilità e, in parte, gli usi e i materiali di arredo.

Progetto tecnico dell'intervento:
Comune di Bologna.

completed / Piazza Verdi Following complete repaving of the square and pedestrianisation of Via Zamboni, from the Town Theatre to Piazza Puntoni, in October 2012 regeneration was completed with the introduction of elements of street furniture: 35 seats and 4 tables made of granite and 12 seats in weathered steel decorated with trees. In addition to these there are 18 seats and one table along Via Zamboni and new larch wood benches in Largo Respighi. Renovation also included improvement of the Wi-Fi connection to the pre-existing Iperbole network and design (currently underway) of new public toilets overlooking the square. The entire project, promoted by Bologna City Council in 2010, is the result of extensive collaboration. Work was in fact accompanied by participative workshop coordinated by Urban Center Bologna which saw the involvement of authorities and stakeholders, amongst which, in particular, associations of residents, students and traders in the University zone, and all those who, over the years, have shown an interest in Piazza Verdi.





Piazza San Domenico, prima dell'intervento / before

realizzato

Piazza San Domenico

I lavori di sistemazione di una delle piazze più belle e caratteristiche di Bologna si sono conclusi nell'agosto 2012.

La riqualificazione ha riguardato: la pedonalizzazione dell'area a fianco della basilica e la realizzazione di un'area marginale per la sosta dei veicoli autorizzati; il recupero dei cercini (i cosiddetti collari degli alberi); la sostituzione delle panchine, dei cestini e delle rastrelliere esistenti con nuovi elementi; l'abbattimento delle barriere architettoniche; la riorganizzare delle "carraie", cioè i percorsi pedonali, in lastre di granito; la pavimentazione di via Rolandino per valorizzare il sepolcro di Egidio Foscherari (1290); il restauro delle murature che delimitano la piazzetta progettata da Enzo Zacchioli e il ripristino dell'area verde che circonda piazza San Domenico (sono stati piantati alcuni cipressi).

Progetto tecnico dell'intervento:
Comune di Bologna.

completed / Piazza San Domenico Works to renovate one of the most beautiful and characteristic squares in Bologna were completed in August 2012.

Renovation included: pedestrianisation of the area by the side of the basilica and provision of a marginal area of the square for authorised vehicle parking; recovery of the cercini (or tree collars); replacement of pre-existing benches, waste bins and bicycle racks with new elements; elimination of architectural barriers; reorganisation of "passageways", that is, pedestrian routes, with slabs of granite; paving in Via Rolandino to valorise the tomb of Egidio Foscherari (1290); renovation of the walls that surround the small square designed by Enzo Zacchioli and restoration of the green area that surrounds Piazza San Domenico (several cypress trees were planted).



**realizzato****Cortile del pozzo di Palazzo d'Accursio**

È stato realizzato un nuovo allestimento del cortile del pozzo di Palazzo d'Accursio, per ottenere uno spazio aperto e confortevole per l'incontro delle persone, con particolare attenzione ai bambini. I lavori hanno riguardato: la costituzione di un insieme di pedane in legno per sedersi o per giocare; la collocazione di 15 nuovi alberi da fiore, con relativo impianto di irrigazione, per dare ombra e colore all'ambiente; il posizionamento di un sistema di illuminazione a led adatto a creare un ambiente sicuro anche per un uso serale.

L'intervento ha goduto di un cofinanziamento da parte della Fondazione Rusconi.



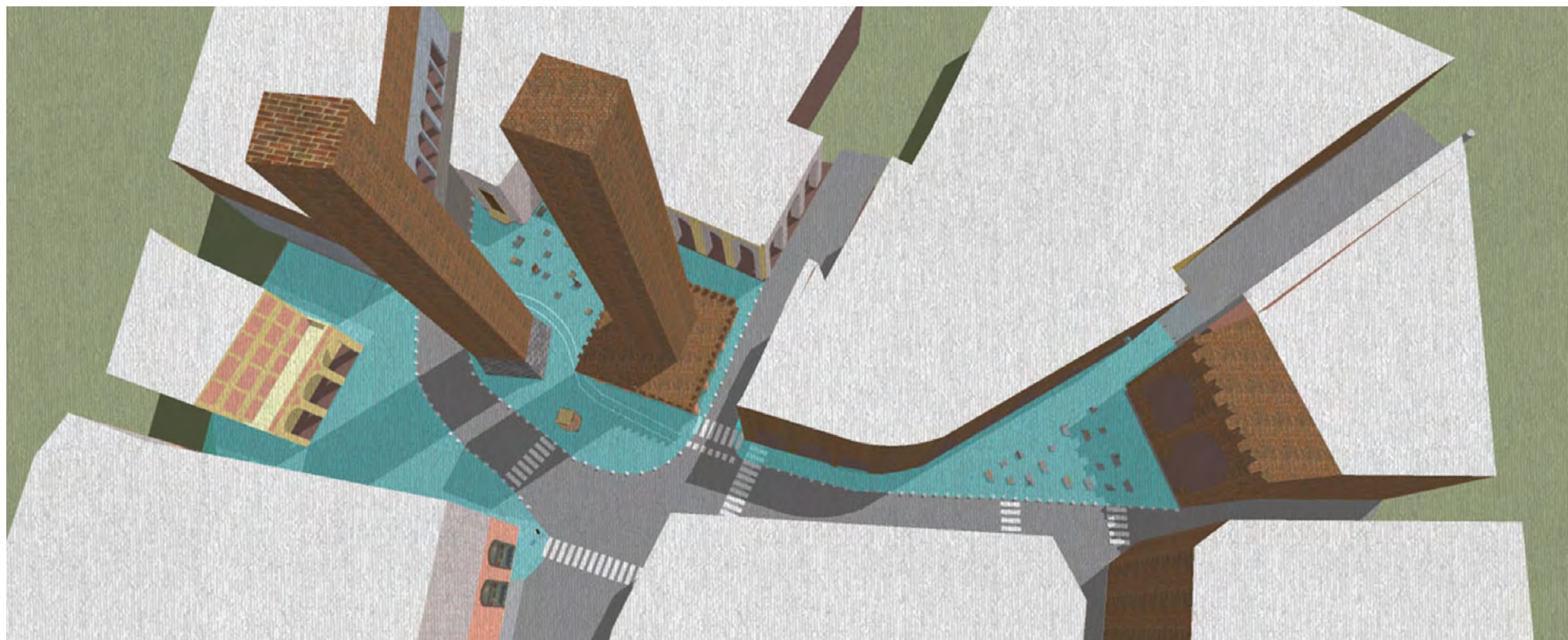
prima dell'intervento / before

completed / Courtyard of Palazzo d'Accursio

The courtyard of Palazzo d'Accursio, that once was used as a car and moto parking, has been refurbished to create a comfortable outdoor meeting place, with special attention to children. The works involved: creating a group of wooden platforms to sit or to play on; planting of 15 new flowering trees with their own irrigation system, to provide shade and add colour to the surroundings; positioning of a LED lighting system to create a safe environment that can also be used in the evening.



Arco Bonaccorsi: Rendering dei lavori previsti / *Rendering of the intervention*



finanziato**Piazza della Mercanzia
e Piazza di Porta Ravennana**

In Piazza della Mercanzia è prevista la creazione di un'area completamente pedonale che coinvolgerà anche il primo tratto di Via Santo Stefano. Il transito dei veicoli a motore continuerà ad essere consentito solo sul lato di via Castiglione.

La Piazza di Porta Ravennana sarà resa più fruibile ampliando l'area già chiusa al traffico e riducendo la corsia di transito dei mezzi a motore.

In entrambe le aree pedonali ampliate e rinnovate saranno inseriti nuovi arredi, sedute comprese, e saranno riordinati gli attraversamenti con le strade circostanti.

progetto**Piazza Aldrovandi e Piazza Malpighi /
San Francesco**

Sono in corso di elaborazione, anche con il contributo dei cittadini, i progetti per la riconfigurazione di piazza Malpighi e piazza San Francesco al quartiere Saragozza e piazza Aldrovandi al quartiere San Vitale. Queste piazze rappresentano gli snodi più importanti fra la parte più esterna e il nucleo interno più antico del centro storico (la cerchia del mille).

finanziato**Arco Bonaccorsi / via Saragozza**

È stato finanziato il progetto di eliminazione delle barriere architettoniche dell'arco Bonaccorsi di via Saragozza, all'incrocio con Viale Panzacchi. Inizialmente sviluppato da Architetti di Strada e poi portato avanti dagli uffici comunali, prevede di eliminare i gradini e di realizzare una pedana nel tratto di portico che finisce sul viale garantendo continuità pedonale da e per il centro città.

funded / Piazza della Mercanzia e Piazza di

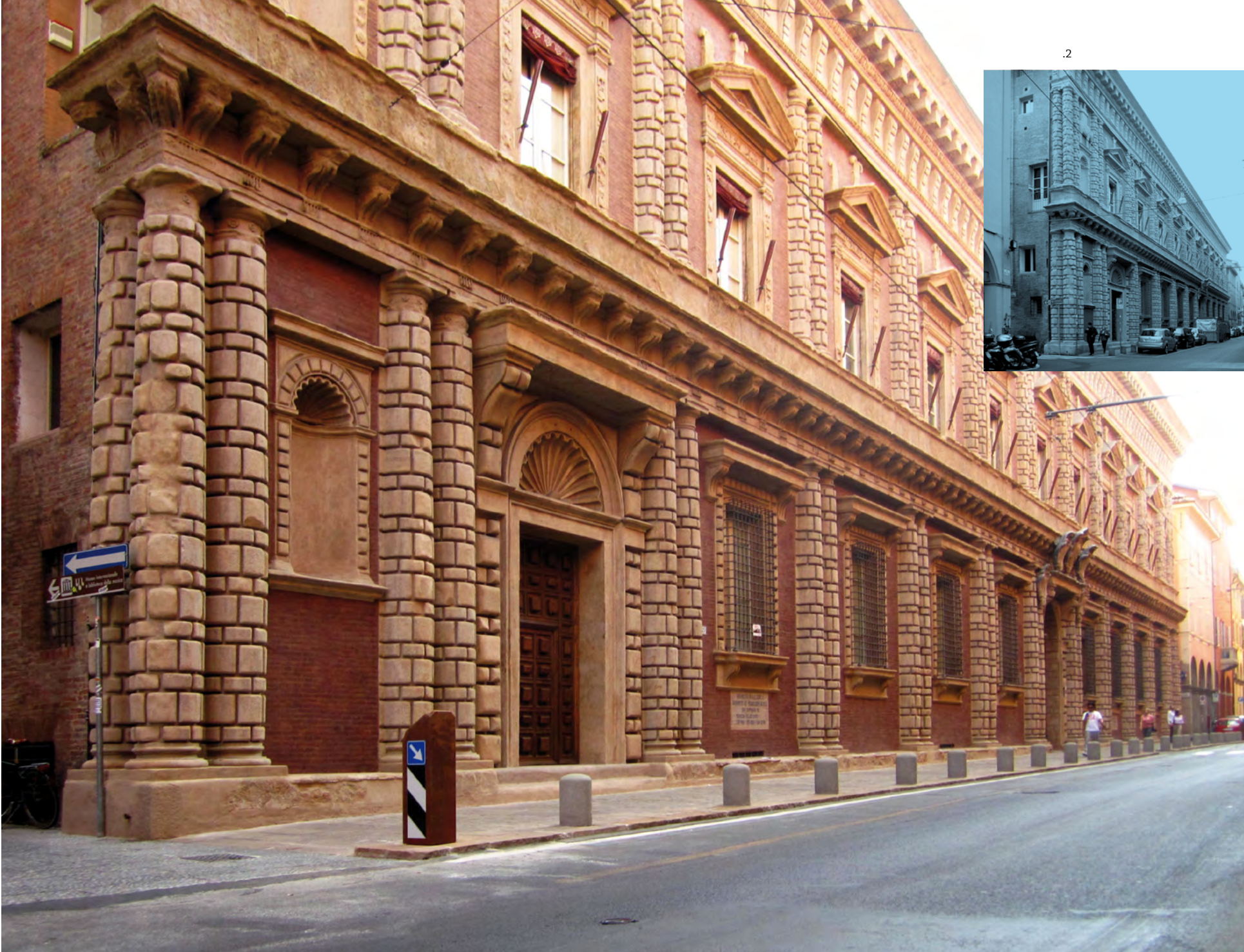
Porta Ravennana In this 2 squares under the two towers completely pedestrian areas will be created, providing also new seats and street furniture and reshaping pedestrian crossing.

project / Piazza Aldrovandi and Piazza

Malpighi / San Francesco Projects to redevelop Piazza Malpighi and Piazza San Francesco in the Saragozza district and Piazza Aldrovandi in the San Vitale district are under development. These squares are the main links between the outer area and the heart of the old city centre (the "Cerchia del mille").

funded / Arco Bonaccorsi / Via Saragozza

The project to eliminate the architectural barriers of the Bonaccorsi Arch in Via Saragozza, at the junction with Viale Panzacchi has been completed. The project, initially developed by Architetti di Strada and then continued by the council departments, will see the steps eliminated and a platform created in the stretch of the portico that finishes in the avenue: pedestrian continuity will be guaranteed to and from the city centre.



progetto Riduzione delle barriere architettoniche

È in corso un lavoro di mappatura e di analisi delle barriere architettoniche presenti nel centro città portato avanti dall'Amministrazione Comunale insieme con la Consulta per il superamento dell'handicap. Attraverso sopralluoghi settimanali in zone definite della città, vengono rilevati tutti gli elementi o le condizioni stradali che ostacolano la continuità pedonale. I dati raccolti sono inseriti in apposite schede dove, per ciascuna barriera architettonica individuata, viene proposta una possibile soluzione, condivisa da tutti i partecipanti al gruppo di lavoro.

realizzato Spazio pubblico antistante Palazzo Fantuzzi

Dopo gli interventi di riqualificazione del proprio edificio, la proprietà di Palazzo Fantuzzi in via San Vitale ha completato i lavori per la sistemazione dello spazio pubblico antistante l'ingresso del palazzo, per valorizzare ulteriormente l'inserimento urbano di un'opera importante dal punto di vista storico architettonico (il Palazzo è del 1571).

Su progetto di Betarchitetti è stata ampliata l'area pedonale davanti all'edificio inglobando tutta la zona adibita a parcheggio con la rimozione dell'asfalto esistente e la posa di una nuova pavimentazione in lastre di arenaria. In corrispondenza dell'ingresso principale è stato realizzato un nuovo attraversamento pedonale di

via San Vitale. La nuova area pedonale è stata raccordata alle campate dei portici degli edifici che fiancheggiano il palazzo con una nuova pavimentazione.

in corso Spazio pubblico attorno a Palazzo Tubertini

La società immobiliare proprietaria del Palazzo Tubertini e dell'annessa torre degli Uguzzoni, in via Oberdan, ha avviato i lavori di restauro dell'edificio (ex sede bancaria) e contestualmente anche un microprogetto per la riqualificazione delle aree pubbliche circostanti: via Oberdan, tratti di vicolo Mandria e vicolo Tubertini sottostanti la torre.

Il restauro del Palazzo prevede la realizzazione, al piano terra, di una galleria con negozi di vicinato e una caffetteria, al primo piano abitazioni. Sarà recuperato e valorizzato il collegamento coperto tra via Oberdan e la galleria Acquaderni.

Il progetto per le aree pubbliche riguarda la realizzazione di un nuovo sistema di illuminazione, la sistemazione della pavimentazione, il riordino delle rastrelliere per le biciclette e l'eliminazione di alcuni oggetti degradati o superflui (cassonetti, pali, stalli per motocicli, vecchie cabine telefoniche).

Il progetto degli interventi è a cura di Iosa Ghini Associati.

project / Towards the elimination of architectural barriers Mapping and analysis of the architectural barriers present in the city centre is currently being carried out by the local Council with the collaboration of the Council for Overcoming Disability. Weekly inspections in certain areas of the city will record all the elements and road conditions that hinder pedestrian continuity.

completed / Palazzo Fantuzzi

Following renovation of their building, the owners of Palazzo Fantuzzi in Via San Vitale decided to refurbish the public area in front of the building's entrance, to further improve on the urban setting of this masterpiece of 1571. The pedestrian zone in front of the building has been extended to include the entire area previously used for parking.

underway / Palazzo Tubertini

The real estate company that owns Palazzo Tubertini and the adjacent Uguzzoni tower, in Via Oberdan, has begun work to renovate the building while, at the same time, initiating a micro-project to upgrade the surrounding public areas that involves installing a new lighting system, repairing paving, rearranging the bicycle racks and eliminating some objects that have deteriorated or are no longer necessary.

Public spaces are very important for the city: they are the stage for the public life of the local people and meeting places that offer direct contact with the surrounding environment. Improving public space to improve the city is one of the aims of the "Di nuovo in centro" programme: those areas that are snatched away, even temporarily, from the transit of motorised vehicles, are given back to cyclists and passers-by, who will be able to enjoy the urban landscape to the full, without the noise, unpleasant odours and visual interference that usually prevent them from appreciating the beauty of the local buildings, churches and monuments. The "Di nuovo in centro" programme aims to define a set of rules for managing public space (and private space to be used by the public). The most urgent issues have been resolved by some recently approved regulations which, once they are all put into operation, will form a single set of rules, a Manual for managing public space. Rules for temporary use of squares The city's squares, parks and gardens are places of free and individual use by the population, but sometimes they host temporary events and exhibitions, so it becomes necessary to temporarily change the normal possibilities of accessing and parking in these places. The Rules include charts which establish some general criteria for allowing certain ordinary

Regole per l'uso degli spazi pubblici

Gli spazi pubblici hanno grande importanza nella città: sono la scena della vita pubblica delle persone, i luoghi dell'incontro e della relazione diretta con l'ambiente circostante.

Strade, piazze, parchi e giardini sono spazi pubblici all'aperto e, a differenza della maggior parte degli spazi racchiusi dentro gli edifici pubblici (come scuole, centri civici e sociali, chiese, biblioteche, centri sportivi, ecc.), non accolgono una funzione specifica, ma sono utilizzati in modo più libero e meno strutturato da vari utenti per lo svolgimento di diverse attività: il passeggio, il riposo, la ricreazione e la contemplazione dei monumenti o della natura.

Migliorare lo spazio pubblico per migliorare la città è uno degli obiettivi del programma "Di nuovo in centro": le aree sottratte, anche temporaneamente, al transito di ogni mezzo motorizzato saranno restituite a ciclisti e passanti, che potranno godere appieno di un paesaggio urbano privo di rumori, cattivi odori e interferenze visive che solitamente impediscono di apprezzare la bellezza di palazzi, chiese e monumenti.

Il programma "Di nuovo in centro" si propone di definire una serie di regole per la gestione dello spazio pubblico (e di quello privato ad uso pubblico), allo scopo non solo di rendere coerenti le azioni di tutti coloro che intervengono, a diverso titolo, nel centro della città (ovvero per tinteggiare facciate, inserire elementi di arredo urbano, organizzare manifestazioni, inserire elementi di servizio ai pubblici esercizi, ecc.), ma anche per consentire a tutti di godere della qualità urbana, sia usufruendo di

servizi, sia partecipando ad eventi, sia semplicemente passeggiando o ammirando monumenti e palazzi.

L'insieme di queste regole si configura come un vero e proprio Manuale per la gestione dello spazio pubblico, organizzato per argomenti: pavimentazioni, facciate, oggetti, portici, strade, piazze, aree verdi. I problemi di maggiore urgenza hanno già trovato soluzione in alcuni regolamenti recentemente approvati che, pur essendo stati anticipati rispetto agli altri contenuti del Manuale, sono con essi coerenti e, una volta che saranno tutti operativi, formeranno un insieme unitario di regole.

Primi interventi Regolamento usi temporanei delle piazze

Le piazze, i giardini e i parchi urbani sono luoghi di individuale e libera fruizione da parte delle persone, ma talvolta ospitano eventi e manifestazioni temporanee, per lo svolgimento delle quali si rende necessario modificare temporaneamente le normali possibilità di accesso e di stazionamento in questi luoghi. Lo svolgimento di manifestazioni ed eventi, anche di grande richiamo, che contribuiscono in modo determinante a diffondere e rafforzare la tradizione di una città aperta, vivace ed ospitale, deve sempre risultare compatibile con le caratteristiche dei luoghi ed essere coerente con le politiche promosse dall'Amministrazione. La tutela dei valori monumentali ed artistici è il primo criterio in base al quale concedere la possibilità d'uso di spazi così importanti, ma anche così fragili.

La “Disciplinare per la gestione di eventi in spazi di particolare rilevanza cittadina” contiene delle schede che stabiliscono alcuni criteri generali per consentire determinati usi ordinari (ovvero quelli che più frequentemente sono richiesti e rappresentano talvolta delle consuetudini consolidate e cadenzate nel tempo), definendo anche le caratteristiche degli allestimenti ordinariamente ammessi.

Ogni spazio è poi descritto in una scheda specifica, che fornisce informazioni sui caratteri monumentali, architettonici e storici dello spazio, sul tipo di vincolo e di tutela cui è sottoposto e, coerentemente, sul tipo di manifestazione e di eventi che può ospitare. La descrizione è accompagnata da un disegno planimetrico nel quale sono indicate con colori diversi zone a diverso grado di tutela: le zone più sensibili devono sempre rimanere sgombre da qualsiasi tipo di struttura e via via quelle meno sensibili possono essere occupate da allestimenti sempre più voluminosi.

Regolamento portici

I portici sono uno degli elementi della scena urbana che da tempo antichissimo caratterizzano la città di Bologna.

Sulla base di regole che risalgono al 1200, poi confermate dal codice civile, lo spazio dei portici è “privato ad uso pubblico”. Questo particolare statuto fino ai nostri giorni non ha mai causato problemi di gestione dello spazio stesso, tanto meno è stato posto in discussione: ogni cittadino bolognese, proprietario di un

portico, si occupava della sua pulizia e manutenzione, contribuendo così direttamente al decoro complessivo della città. Questa consuetudine civica era tanto consolidata da essere un’ovvietà e per cui, finora, non c’è mai stata la necessità di rivedere o ribadire quanto stabilito nel medioevo.

Solo negli ultimi tempi, anche in considerazione di alcuni orientamenti giurisprudenziali, ma anche e soprattutto di alcune cruciali situazioni di emergenza (una fra tutte: i graffiti) è apparso chiaro il bisogno di tornare a disciplinare l’uso dei portici e la loro manutenzione.

Il regolamento in corso di definizione si propone di stabilire un ordine nelle competenze fra pubblico e privato relativamente a temi quali la manutenzione di pavimentazioni, colonne e murature, la tinteggiatura di pareti, la pulizia a terra, ma anche a soffitto (con particolare riguardo a piccioni e ragni), l’illuminazione, il posizionamento di oggetti sul suolo, su pareti e colonne, ecc.

Regolamento acustico

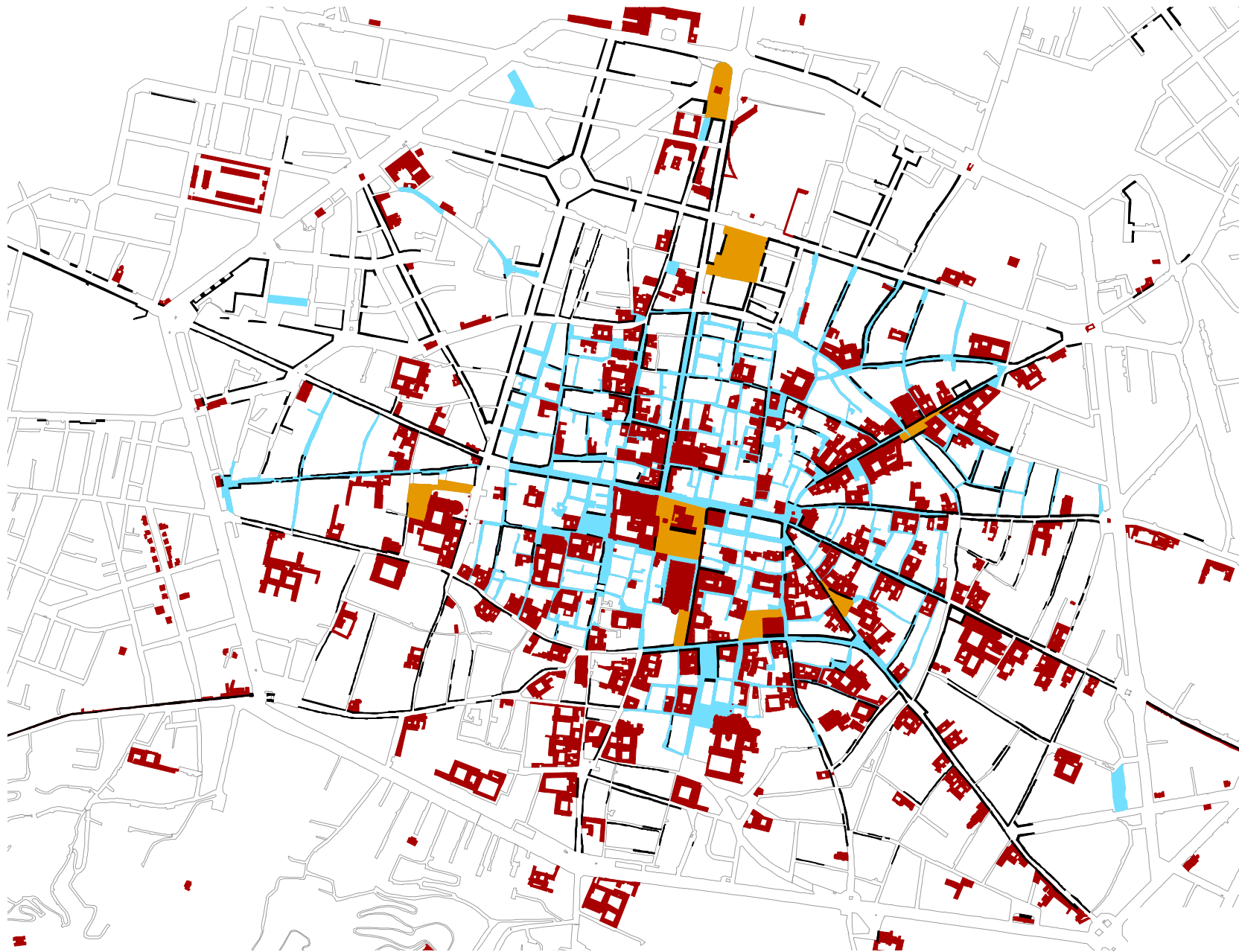
Il “Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose temporanee” discende da un’esigenza di recepimento della normativa nazionale e regionale proponendosi di risolvere il problema serio e delicato di trovare un punto d’equilibrio tra usi diversi della città che generano sistematiche criticità dal punto di vista acustico alimentate da prospettive e bisogni divergenti.

Il regolamento, entrato in vigore a maggio 2013, fornisce le indicazioni per quelle attività che, in tutta la città, compreso il centro, comportino l’impiego di

uses while also defining the characteristics of the equipment routinely allowed. Each space is then described in a specific chart, which provides information on the monumental, architectural and historic aspects of the space, on the type of restrictions and protection that it is subject to and, on the type of exhibition and event that it can host. The more sensitive areas must be kept free of any type of structure and gradually those that are less sensitive can be used for more and more cumbersome equipment.





Portico Rules *The porticoes are one of the elements of the urban scenery that has characterised Bologna since ancient times. Based on rules dating back to 1200 and later confirmed by the Civil Code, the portico space is “private for public use”. The rules aim to establish some sort of order in the responsibilities of public and private parties in relation to issues such as maintenance of paving, columns and masonry, painting of walls, cleaning of floors, but also ceilings, lighting, positioning of objects on the ground, walls and columns, etc.*

Noise Rules *The Noise Regulations, provide indications for those activities which, all over the city, including the centre, involve the use of sound sources or imply noisy operations. The Regulations also include rules for granting permits for events and include times and maximum limits for building sites and road works, while also providing specifications for entertainment*



Regolamento dehors: riferimenti territoriali per l'applicazione delle norme di carattere tecnico ed estetico

Rules for commercial outdoor areas: territorial reference for technical and aesthetic regulations

portici 
 edifici di interesse storico-architettonico 
 piazze ed aree pedonali e ad alta pedonalità 
 piazze di particolare importanza cittadina 

sorgenti sonore o effettuino operazioni rumorose. Il regolamento si occupa inoltre delle regole per il rilascio delle autorizzazioni per le manifestazioni, degli orari ed i limiti massimi per i cantieri edili e stradali, delle specifiche per gli intrattenimenti nei pubblici esercizi e negli esercizi commerciali, con un focus sui dehors.

Nel regolamento sono anche presenti specifiche su controlli e sanzioni pecuniarie.

Regolamento dehors

Alla fine del 2012 è entrato in vigore un nuovo regolamento per l'installazione dei dehors (spazi all'aperto su suolo pubblico utilizzati da bar e ristoranti), fondato sull'idea che la qualità della città, ed in particolare degli spazi urbani pubblici, consista innanzitutto in una equilibrata combinazione di accessibilità, sostenibilità, valorizzazione e innovazione.

Il "Regolamento dell'occupazione di suolo pubblico per spazi all'aperto annessi ai locali di pubblico esercizio di somministrazione" individua solo tre tipi di dehors. Riducendo la varietà delle soluzioni possibili si punta ad una maggiore uniformità soprattutto per le strutture presenti nel centro storico e si auspica di indirizzare gli imprenditori verso soluzioni più ricercate in termini di design degli arredi e delle strutture, di attenzione nell'inserimento nel contesto, di funzionalità (con particolare riguardo alla pulizia e all'igiene) e gestione (facilità nelle operazioni di ricovero degli elementi nei periodi di chiusura degli esercizi).

Tra le novità più significative del Regolamento c'è il contributo per uno sviluppo *intelligente* della città: all'interno dei dehors deve essere disponibile gratuitamente per i clienti un servizio WiFi.

La semplificazione delle procedure e la maggiore chiarezza delle norme è un'altra importante caratteristica del Regolamento.

Valorizzazione

Il programma "Di nuovo in centro" intende portare avanti iniziative di valorizzazione economica e culturale di alcuni importanti luoghi del centro città, storicamente caratterizzati da identità forti, ma talvolta non più riconoscibili.

Molte iniziative di valorizzazione possono essere realizzate in alcuni distretti urbani, cioè zone caratterizzate da specifiche attività, che occorre promuovere e rendere meglio identificabili. I distretti per ora individuati sono quelli della T, della zona Universitaria attorno a via Zamboni, del Ghetto, della Manifattura delle Arti, del Quadrilatero e del Pratello - San Francesco. L'individuazione precisa delle aree interessate sarà oggetto di approfondimenti e di confronto con i soggetti che quelle aree animano e abitano. Le azioni proposte per i distretti riguardano l'attuazione integrata di progetti di mobilità, ambiente, commercio e cultura.

Oltre ai distretti esistono luoghi di dimensioni più limitate a vocazione commerciale più definita, che necessitano di azioni mirate di riqualificazione fisica.

in local establishments and retail outlets, with a focus on outdoor areas.

New indications for commercial outdoor areas

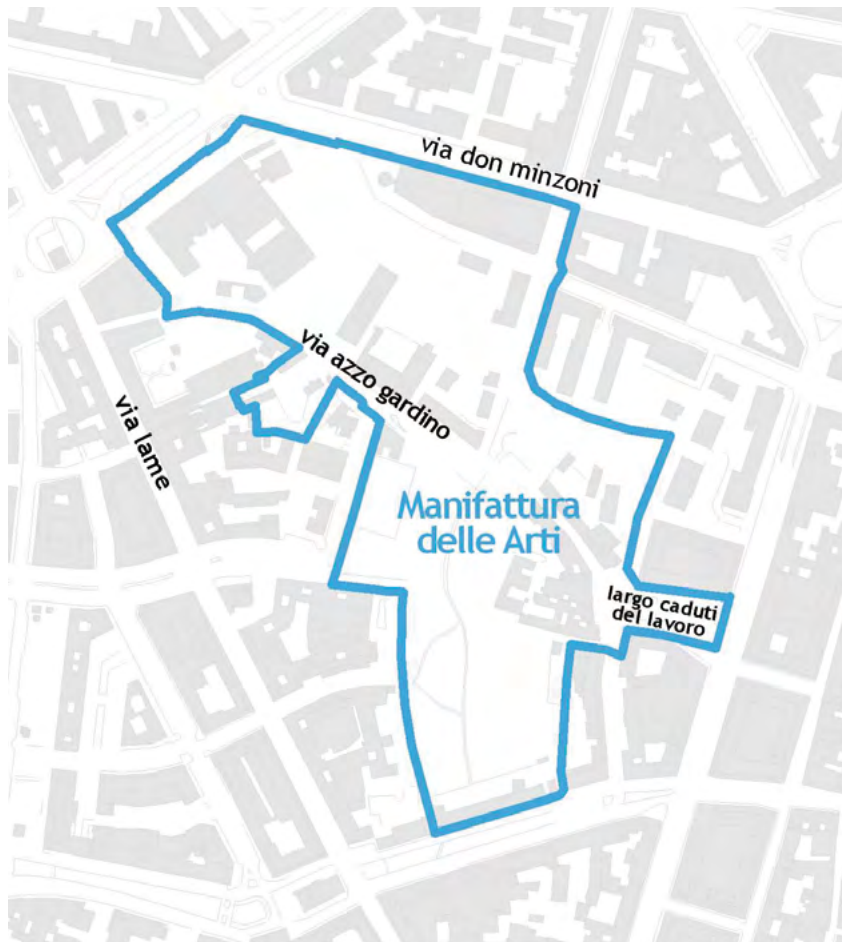
The Rules identify just three types of outdoor space: the aim is to create greater consistency, especially for the establishments in the old city centre and the hope is to direct entrepreneurs towards more sophisticated solutions in terms of furniture design and structures, attention to fitting into the surroundings, functionality and management. One of the most significant innovations is that each the outdoor area must be able to offer a free Wi-Fi service to its customers.

Promotion Many promotional initiatives can be completed in several urban districts, that is, areas characterised by specific activities, which need to be promoted and made more easily identifiable.

The districts that have been identified so far are those of the area T, the University around Via Zamboni, the Ghetto, the Manifattura delle Arti, the Quadrilatero and Pratello - San Francesco.

The actions suggested for the districts involve integrated implementation of projects for mobility, the environment, commerce and culture.

In addition to the districts, there are also places of a more limited size (historical ancient markets) with a more clearly defined commercial vocation and which require targeted actions of physical upgrading.



Studi per la riqualificazione di via Azzo
Gardino alla Manifattura delle Arti
Studies for the renewal of via Azzo Gardino

Primi interventi

finanziato

Manifattura delle Arti

Nella Manifattura delle Arti sono previsti due interventi che riguardano l'accessibilità. Il primo progetto prevede la limitazione del traffico e la sistemazione di via Azzo Gardino nel tratto che va da via Lame fino all'incrocio con via del Rondone. In questo tratto di strada l'accesso sarà consentito solo agli accompagnatori dei bimbi del nido e della scuola di infanzia Viganò e agli operatori autorizzati.

Il secondo progetto riguarda la sistemazione di Largo Caduti del Lavoro per costruire un percorso pedonale continuo tra via Marconi e via Azzo Gardino, che funga da porta di accesso per tutta l'area della Manifattura delle Arti.

progetto

Ghetto

Nel distretto Ghetto si sta sperimentando un approccio integrato al tema della qualità urbana attraverso un progetto pilota elaborato con altre istituzioni della città. Questa piccola area del centro storico, particolarmente caratterizzata dalla presenza di artigiani e botteghe storiche, favorisce appieno l'intento di coniugare qualità urbana, sviluppo economico, promozione turistica e marketing territoriale. Sono in corso di elaborazione progetti per la riconoscibilità degli accessi alla zona e la tutela degli spazi. Segnali di indirizzamento, miglioramento della fruizione pedonale, ripensamento della segnaletica storico-culturale sono solo alcuni dei micro-interventi progettati.

in corso

Mercato delle Erbe

Sono in corso i lavori di recupero della struttura ospitante il Mercato delle Erbe (tra via Ugo Bassi e Via Belvedere), di proprietà del Comune di Bologna e in gestione al Consorzio Mercato delle Erbe. I lavori riguardano la realizzazione di nuovi servizi igienici, di una nuova rampa esterna per l'accesso dei disabili e di un nuovo impianto di climatizzazione. Saranno inoltre sostituite le porte esterne e, negli spazi comuni interni, anche le pavimentazioni e i rivestimenti. L'isola ecologica interrata di prima generazione sarà riqualficata in coerenza col programma generale di introduzione nel centro della raccolta differenziata di ogni rifiuto.

Si tratta di importanti opere di ammodernamento per una struttura di pregio storico-architettonico che svolge anche un ruolo importante per il commercio alimentare di vicinato.

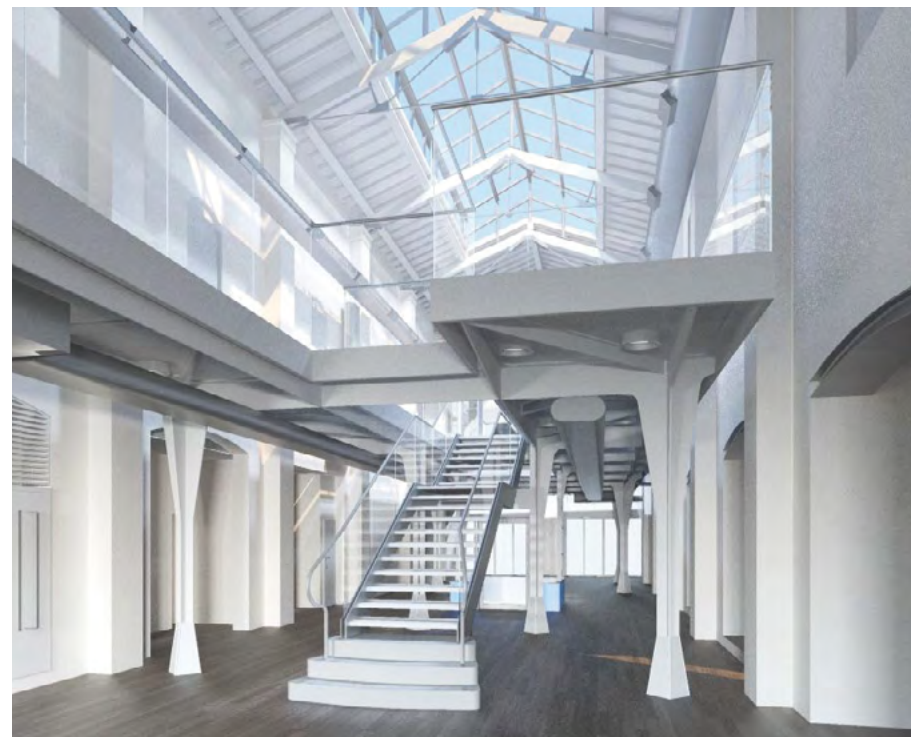
funded / New pedestrian ways in Manifattura delle Arti In Manifattura delle Arti two interventions that concern accessibility are planned.

The first project involves restrictions on traffic and renovation of Via Azzo Gardino.

The second project concerns renovation of Largo Caduti del Lavoro.

project / Ghetto This small area in the old city centre, particularly characterised by the presence of craftsmen and old workshops, fully encourages the intention to combine urban quality, economic development, tourism promotion and territorial marketing. Projects are currently being developed to recognise ways of accessing the area and protecting its spaces.

underway / Mercato delle Erbe Restoration work is underway on the structure that houses the Mercato delle Erbe (between Via Ugo Bassi and Via Belvedere), owned by Bologna City Council and managed by the Mercato delle Erbe Consortium. The works include building new toilet facilities, a new external ramp providing disabled access and a new air-conditioning system.



Mercato di Mezzo: Rendering del nuovo Mercato di Mezzo di CoopAdriatica, studio Engram (2012). Progetto di riqualificazione a cura dello studio Scagliarini

[Rendering of the Mercato di Mezzo project](#)

Progetto vincitore del concorso per la riqualificazione dell'Antica Fiera di Santa Lucia, realizzato da Bianchi Veneto Architetti
[Winning project of the competition for The Santa Lucia Christmas Fair](#)

realizzato**Mercato di Santa Lucia
(Portico dei Servi / Strada Maggiore)**

Il CO.FI.BO. - Consorzio Fieristi Bolognesi - in collaborazione con Confcommercio ASCOM Bologna, Ordine degli Architetti di Bologna, Comune di Bologna e con il patrocinio del Consiglio Nazionale degli Architetti P.P.C. ha indetto nella primavera 2012 un concorso di progettazione per la riqualificazione dell'Antica Fiera di Santa Lucia, una manifestazione che appartiene alla memoria storica di Bologna e che si svolge annualmente sotto il Portico dei Servi nel periodo natalizio.

L'iniziativa è nata dalla necessità di riqualificare lo storico mercatino per restituire alla Fiera un'identità rispettosa della sua storia ma in linea con le funzioni del nostro tempo.

Obiettivo specifico del concorso è stato quello di selezionare un progetto che rendesse più attraenti, omogenei e ordinati i banchetti della fiera, individuando un modello espositivo innovativo, leggero e funzionale realizzato con materiali di riciclo, semplici da montare e a basso consumo.

Il progetto vincitore del concorso è stato messo in opera con contributi in parte a carico degli espositori, in parte a carico di sponsor privati.

in corso**Mercato di mezzo**

In via Clavature è in corso il restauro del fabbricato anticamente adibito a Mercato denominato "Mercato di Mezzo", di proprietà dell'Azienda AUSL di Bologna e affidato in gestione a Coop Adriatica. Il ripristino di questo luogo riprende un percorso di valorizzazione commerciale dell'area del Quadrilatero già attivato all'inizio degli anni 2000 e rilanciato con il programma "Di nuovo in centro".

Il progetto per il Mercato di mezzo prevede la creazione di un centro commerciale di vicinato, costituito da 10 unità commerciali per la vendita al dettaglio di prodotti alimentari e da un pubblico esercizio di ristorazione. Il contenitore può anche ospitare l'organizzazione di eventi ed attività culturali (conferenze, convegni, seminari, ristrette proiezioni cinematografiche, ecc) nelle zone aperte non occupate dalle attività commerciali.

Grazie alla galleria sulla quale si affacciano le attività e che mette in collegamento via Clavature con via Pescherie Vecchie, l'antica "via di Mezzo" potrà nuovamente ritrovare la sua vocazione di spazio pubblico, integrandosi con le vie limitrofe.

**completed / Santa Lucia Christmas Fair
(Portico dei Servi / Strada Maggiore)**

In 2012, the CO.FI.BO. - Consorzio Fieristi Bolognesi, - in collaboration with the Confcommercio ASCOM Bologna, the Order of Architects of Bologna and Bologna City Council, with the sponsorship of the National Council of Architects P.P.C., launched a design competition for the redevelopment of the Antica Fiera di Santa Lucia, an event that is part of Bologna's long history and which is held annually under the Portico dei Servi at Christmas time.

The specific aim of the competition was to choose a project that would make the fair's stalls more attractive, uniform and orderly, by identifying a model that was innovative, light and practical, made from recycled materials, easy to assemble and energy efficient.

underway / Mercato di mezzo *In Via Clavature renovation of the building that was once used for the Market is underway.*

The project for Mercato di mezzo involves creating a neighbourhood shopping centre, made up of 10 retail units that will sell food products, as well as a catering establishment. This venue can also host organisation of cultural events and activities.

In order to contribute to making the centre of Bologna more sustainable and habitable, the reorganisation of the waste collection system is a strategic element.

The actions proposed include: organisation of door-to-door collection of all types of waste produced by those living or working in the old city centre, with separate collection for all categories of products; gradual reduction, until completely eliminated, of waste bins located in public areas; control of the illegal dumping of waste on the streets and in public areas.

completed / Door-to-door collection of paper and plastic *Review of the separate waste collection system in the old city centre involves planning and implementing two different ways of collection: for paper, cardboard and plastic curb side collection is foreseen, whereas for organic waste and for glass separate special underground areas will be provided.*

The different ways of collection require different design solutions and timescales.

The door-to-door collection of paper and plastic is already operational throughout the old city centre. Collection of paper and cardboard began in May 2012 and saw the addition of plastic on 16 October 2012.

A project has also begun with the University of Bologna, which has several branches in the area between Via Zamboni and Via Irnerio, aimed at max-

Raccolta dei rifiuti

Per contribuire a rendere più sostenibile e abitabile il centro di Bologna la riorganizzazione del sistema di raccolta dei rifiuti è elemento strategico e imprescindibile.

Le azioni previste riguardano:

- > l'organizzazione di un sistema di raccolta porta a porta di tutte le tipologie di rifiuti prodotte da chi abita o lavora in centro storico, realizzando nel centro storico la raccolta differenziata di tutte le frazioni merceologiche (così come accade in tutta la città);
- > la progressiva riduzione, sino all'eliminazione, dei cassonetti presenti nello spazio pubblico;
- > il contenimento del fenomeno degli abbandoni abusivi dei rifiuti su strade ed aree pubbliche.

Primi interventi

realizzato Raccolta porta a porta di carta e plastica

La rivisitazione del sistema della raccolta differenziata nel centro storico prevede la progettazione ed implementazione di due differenti modalità di raccolta: per carta, cartone e plastica è prevista la raccolta porta a porta, mentre per i rifiuti organici e per il vetro sono previste apposite isole interrato.

Le differenti modalità di raccolta impongono soluzioni progettuali e tempi differenti.

Il servizio di raccolta domiciliare di carta e plastica è già in funzione in tutto il centro storico:

quella di carta e cartone è partita nel maggio 2012, quella della plastica si è aggiunta dal 16 ottobre 2012.

La raccolta a sacchi di entrambe le tipologie di rifiuti avviene, per le utenze domestiche, una volta a settimana e in fascia oraria serale, per ridurre al minimo la durata dell'esposizione dei sacchi.

Un progetto speciale è stato predisposto per i tanti esercizi commerciali: la raccolta imballaggi in cartone avviene con frequenza almeno giornaliera secondo due diverse modalità. Per le utenze situate nella zona "T" ed in altre radiali il ritiro avviene all'interno del negozio, in orario di apertura; per tutte le altre utenze il servizio richiede il conferimento presso il cassonetto o le isole interrato di riferimento in fasce orarie predefinite.

È stato inoltre avviato un progetto con l'Università di Bologna, che conta numerose sedi nella zona tra via Zamboni e via Irnerio, volto a massimizzare la raccolta interna di carta e plastica con una comunicazione dedicata agli studenti.

I primi dati relativi alla raccolta domiciliare della carta hanno dimostrato da subito un trend di raccolta molto positivo: si è passati da 156.860 kg raccolti nel 2011 ai 693.390 kg del 2012, tenendo in considerazione il medesimo periodo maggio-novembre.

La raccolta del cartone presso le grandi utenze del centro storico, nello stesso arco temporale, ha fatto registrare un aumento percentuale del 15%.

Ancora più positivi i dati relativi alla raccolta della plastica, che nel centro storico non era mai

stata raccolta: si è passati dai 25.640 Kg di ottobre 2012 ai 47.330 Kg di marzo 2013.

Da ottobre 2012 viene effettuato un servizio di raccolta della plastica (cassette) presso le attività commerciali.

Queste iniziative hanno portato la percentuale di raccolta differenziata nel centro storico dal 18,5% del 2011 al 22,8% nel 2012.

in corso

Microisole ecologiche

A completamento del nuovo servizio di raccolta è prevista l'installazione di una rete di mini isole interrata specifica per il conferimento di organico e vetro, tipologie di rifiuti che, per ragioni di igiene e sicurezza, e in considerazione della particolare struttura del centro, si è escluso di poter raccogliere con sacchi.

Il progetto per le microisole ecologiche, coordinato da un tavolo tecnico composto da tutti i settori dell'amministrazione coinvolti, prevede la prima implementazione nel Quartiere San Vitale con la realizzazione di 38 nuove postazioni e la ristrutturazione e modifica di 6 isole esistenti di vecchia generazione e indifferenziate. Successivamente verrà completata l'estensione in tutto il centro storico.

In totale saranno 140 e la loro realizzazione, che si prevede di completare entro i primi mesi del 2016, costituirà un'importante e innovativa infrastrutturazione del centro.



imising the internal collection of paper and plastic with a communication designed for students. The initial data on door-to-door paper collection immediately showed a very positive collection trend: from 156,860 kg collected in 2011 there has been an increase to 693,390 kg in 2012, taking into consideration the same period, May-November.

The data on plastic collection, which had never been done before in the old city centre, are even more positive: from 25,640 Kg in October 2012 there was an increase to 47,330 Kg in March 2013.

underway / Micro-recycling areas To complete the new collection service, installation of a network of underground mini-recycling areas, for organic waste and glass, is being planned.

For reasons of hygiene and safety these types of waste cannot be collected in bags.

The project for the micro-recycling areas, coordinated by a technical committee made up of all the administrative sectors involved, expects to see implementation begin in the San Vitale district with the creation of 38 new stations and restructuring and modification of the 6 existing areas. Subsequently the project will extend to cover the entire old city centre.

DI NUOVO IN CENTRO: COME CAMBIA LA CITTA'?

LA CITTA' CAMBIA SE:

- RIDUCE L'INQUINAMENTO
- SPAZIO OCCUPATO DALLE ZONE PRIVATI
- RUMORE
- SCOMPARSA X CHI VA A PIEDI
- VELOCITA' NEGLI PUBBLICI NEGOZIANTI
- ARTE + ARCHIT.
- VALORE D'USO
- CONDIVISIONE E CIVILTA'

PULIZIA

LA CITTA' PUO' CAMBIARE SE CI SONO REGOLE
E IL CENTRO CAMBIA SE E' ABITATO
ATTENZIONE: NO PROGETTI "TALEGANI"!

E' TUTTA UNA CITTA'
BICI!

CAMBIAIMENTO DEVE ESSERE DIFFUSO!
NUOVE CENTRALITA'

AMMIRENTI
COME CAMBIANO CITTADINI

SUGGERIMENTI

segnala un'opportunita', un problema riferiti
ad una strada, una piazza, un luogo.

PROPOSTE

- ENTRARE IN SPETTACOLO...
NON DIMINUIRE POSTI AUTO IN VIA DEL MERLO
- PER DONAVITA' OK MA NON DE HOR
- AUMENTO DEGLI UTENTI DI ATC
- PIANO DI POTENZIAMENTO!
- AFFIDARE IL TEMI DEI METI SU "SEDE PRIMA"
- PERCORSI MENTRO FUORI XI CICLI
- ANTONS - INQUINANTI ANCHE LA PERIFERIA
- SIRIO ACCESSO FINO ALLE 22
- BAGNI -> Priorita'
- DEPECUATIONE SU POSTI AUTO
- RESIDENTI LIMITATI PUKI.
- PERCORSI MENTRO FUORI XI CICLI
- LAUSAN ESTESI
- P. HO FANTUCCI + VITALE
- NAVETTE ELETRICHE
- ZONE 30 X BICI

PROPOSTE

STAZIA MAGGIORE

ZONA PANCHINE LATO

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

PROPOSTE

Il confronto pubblico

“Di nuovo in centro” è un programma ampio e strategico che coinvolge in maniera significativa la città e pertanto deve trovare modalità di confronto per poter essere effettivamente realizzato.

Della proposta iniziale fa quindi parte anche la scelta di dotarsi di strumenti di informazione e di ascolto capaci di accompagnare le fasi di pianificazione e di realizzazione.

Una prima fase di confronto, svolta nei primi mesi del 2012, ha chiamato istituzioni, associazioni e cittadini a confrontarsi sulle scelte che nel programma sono delineate. L'Amministrazione Comunale ha coinvolto Urban Center Bologna per coordinare e articolare queste attività e cercare di coinvolgere il più ampio spettro possibile di interlocutori cittadini. Obiettivo del percorso di consultazione è stato quello di aprire la discussione sul “come” rilanciare il centro di Bologna, a partire dai contenuti del programma “Di nuovo in centro”.

Parallelamente e successivamente allo svolgimento del percorso di confronto organizzato da Urban Center Bologna, in città si è effettivamente animato un ampio dibattito sui contenuti del programma “Di nuovo in centro”. Come dimostrano le cronache cittadine del 2012, il dibattito è stato molto sentito sia dai cittadini che dalle diverse associazioni di categoria.

In seguito, nel novembre 2012, una nuova fase di confronto pubblico, sempre organizzato da Urban Center Bologna, ha avuto inizio in relazione alla riqualificazione di tre piazze: Aldrovandi, Malpighi, S. Francesco.

Consultazione

Il primo passo del percorso di confronto pubblico sul programma “Di nuovo in centro” è stato quello di diffondere un'informazione ampia e completa per stimolare la creazione di un'opinione informata, corretta e accessibile delle proposte attivando così una discussione orientata a una verifica e a un miglioramento dei contenuti. A tal fine gli strumenti di comunicazione utilizzati sono stati:

- > materiali cartacei, in particolare una promo card sul percorso di consultazione e un pieghevole con pillole informative sul programma;
- > una mostra, composta di otto pannelli sintetizzanti il programma e distribuita in 5 luoghi, in ognuno dei quattro Quartieri del centro e presso Urban Center in Sala Borsa (dopo un passaggio di alcune settimane in piazza Re Enzo);
- > materiali multimediali, in particolare una video-animazione del programma della durata di circa 4 minuti;
- > una piattaforma web, costituita da un sito, da un blog e dalla presenza sui social media. In particolare il sito internet www.comune.bologna.it/dinuovoincentro per materiali e documentazione relativi al programma e al percorso di confronto, notizie e aggiornamenti; il blog dinuovoincentro.tumblr.com per aggiornamenti e curiosità, un questionario on line; i principali social media (Facebook, Twitter e YouTube) per monitoraggio e supporto a forme di discussione spontanee e raccolta di segnalazioni, commenti e proposte.

“Di nuovo in centro” is a far reaching and strategic programme that involves the city significantly and must, therefore, find ways of discussing issues if it is to be completed effectively. An initial stage of discussion, carried out in early 2012, called on institutions, associations and citizens to discuss the decisions that are outlined in the programme. The City Council called upon Urban Center Bologna to coordinate and articulate these activities and seek to involve the widest possible spectrum of the city's stakeholders. The aim of this consultation was to open discussion on “how” to relaunch the centre of Bologna, starting with the contents of the “Di nuovo in centro” programme. Consultation The first step in the series of public discussions on the “Di nuovo in centro” programme was to provide extensive and comprehensive information to encourage formulation of a correct, accessible and informed opinion on the proposals, to initiate a discussion aimed at verifying and approving the contents. To this end, the communication tools used were: printed and multimedia materials; an exhibition, made up of eight panels summarising the programme and distributed in 5 places; a web platform, made up of a website, a blog and presence on social media sites.

The second step in the process of public discussion on the "Di nuovo in centro" programme was to initiate a phase of structured listening that would involve the city in its various components.

Not just one consolidated listening technique was used but rather elements drawn from different methods, to build a way of interacting that is as close as possible to the context and the aims of this process.

The Council made up a Consultation Committee that saw discussions between associations, trade unions, service agencies, banking Foundations, environmental groups and associations linked to sustainable mobility, the University, etc. during five meetings that took place in little more than a month.

Some specific categories were encountered in a series of specifically designed meetings.

The four city centre Districts involved organised four meetings to discuss problems and projects that focus on each single area. A plenary meeting returned to the general issues that emerged during these days.

The online questionnaire saw remarkable participation, with 1700 being completed in just two months, almost 850 of which contained answers to the open question with a report or a comment on the programme or a personal suggestion for the centre.

Il secondo passo del percorso di confronto pubblico sul programma "Di nuovo in centro" è stato quello di attivare una fase di ascolto strutturato che coinvolgesse la città nelle sue diverse componenti.

Non è stata utilizzata una sola tecnica di ascolto codificata ma piuttosto elementi tratti da diversi metodi al fine di costruire una modalità di interazione il più possibile aderente al contesto e agli obiettivi di questo percorso:

- > L'Amministrazione ha costituito un tavolo con i rappresentanti dei principali portatori di interesse;
- > è stata organizzata una sequenza di giornate di ascolto aperte a tutti i cittadini e le cittadine, in collaborazione con le commissioni dei Quartieri del centro, luoghi istituzionalmente deputati alla partecipazione diretta dei cittadini;
- > è stato creato uno strumento di interazione "leggero" come il questionario on line (associato al blog) volto a rilevare abitudini di mobilità, segnalazioni e proposte sul programma.

Il Tavolo di consultazione ha visto dialogare associazioni di categoria, sindacati, agenzie di servizi come Hera, Tper, Srm, Fondazioni bancarie, associazioni ambientaliste e legate alla mobilità sostenibile, l'Università, ecc. in cinque incontri che si sono svolti nell'arco di poco più di un mese e che hanno di volta in volta affrontato le tematiche più significative del programma.

Alcune particolari categorie sono state incontrate in un ciclo di specifici tavoli dedicati.

Fra esse, ad esempio, le associazioni di disabili, dei proprietari immobiliari, dei taxisti, ecc.

Con i Quartieri sono stati promossi quattro incontri organizzati sulla base delle problematiche emerse e dei progetti che insistono sui singoli territori. Un incontro plenario ha restituito le questioni generali emerse in queste giornate.

I quattro incontri hanno tutti seguito la medesima modalità di svolgimento: una iniziale fase di presentazione del programma e una successiva fase di ascolto dei partecipanti.

Gli strumenti messi a disposizione per consentire una partecipazione informata sono stati il pieghevole che riassume i principali contenuti del programma, una serie di pannelli informativi (la mostra) e una presentazione di circa 40 minuti ad opera di un tecnico.

L'interazione dei partecipanti (circa cento per ogni incontro) si è quindi svolta attraverso dei gruppi di lavoro facilitati. Questa modalità è stata scelta per permettere la raccolta di più voci possibili in un tempo breve come quello di una mezza mattina o di una sera.

Il questionario on line ha visto una notevole partecipazione raggiungendo in due mesi oltre 1700 compilazioni, delle quali quasi 850 contengono risposte alla domanda aperta con una segnalazione o un commento sul programma o una proposta personale per il centro.

Primi esiti

Tutti i contributi raccolti (comprese le numerose email ricevute) sono stati suddivisi e classificati in domande, segnalazioni e proposte. Tale tematizzazione ha avuto lo scopo di ordinare la raccolta di idee che, per l'ampiezza del programma, rischiava di risultare altrimenti di difficile utilizzo.

Con le domande si è inteso dare voce ai dubbi di carattere generale e selezionare le parti del programma che necessitavano di un approfondimento; le segnalazioni hanno evidenziato problematicità e questioni specifiche; le proposte (suddivise in proposte per la città e per il Quartiere) hanno costruito un patrimonio di idee e riflessioni utili per arricchire il programma.

Segue un tentativo di selezione ed estrema sintesi degli esiti complessivi.

Per tutti è risultata necessaria un'azione di rilancio del centro e delle aree limitrofe. Per questo chi ha partecipato ha condiviso l'opzione iniziale proposta dall'amministrazione: obiettivo della discussione non era decidere il "se fare" ma piuttosto "il come" migliorare e poi realizzare il programma.

Unica eccezione l'associazione dei commercianti Ascom che ha preferito presentare un piano alternativo non condividendo parte degli assunti iniziali del programma "Di nuovo in centro".

In generale è stata registrata una forte attesa, una fiducia nella capacità di azione della città nonostante fosse chiara a tutti la fase di difficoltà economica.

Rispetto al "come", sono state raccolte domande, segnalazioni e proposte su questioni

generali, temi specifici, luoghi precisi (per questi ultimi si rimanda alla documentazione online).

Sulle questioni generali c'è stata un'ampia condivisione riguardo al fatto che l'azione dovesse essere, come descritto, integrata (mobilità, riqualificazione, valorizzazione) e che la trasformazione dovesse avvenire per fasi. Sono anche emerse delle lacune da colmare come il parcheggio su strada e le regole di carico e scarico merci. Inoltre, in molti hanno sottolineato come necessarie due azioni preventive: riacquisire una capacità di controllo delle regole (oggi spesso infrante dai diversi utenti dello spazio pubblico) e attrezzarsi per comunicare al meglio i futuri cambiamenti.

Una preoccupazione emersa ha riguardato il trasporto pubblico e la sua riorganizzazione, in particolare rispetto alle strade che verranno maggiormente sollecitate come via Irnerio, via Marconi e via Farini.

Infine le biciclette: si è registrata molta attesa in merito al nuovo servizio di bike sharing e al potenziamento della rete ciclabile.

Le quattro diverse forme dell'accessibilità (T, aree pedonali, zone alta pedonalità, ZTL) hanno sollecitato riflessioni differenti: le ipotesi riguardanti la T sono state gradite da giovani, famiglie, ciclisti. Sono risultati da approfondire, invece, l'accessibilità per anziani e persone con problemi motori nonché i servizi ai turisti.

Sulle aree pedonali (distretti e micro pedonalizzazioni) si è manifestato un grande

Initial results All the contributions gathered (including the many e-mails received) during the consultation were divided and classified into questions, reports and suggestions. This division aimed to put the collection of ideas into an order which, due to the extent of the programme, was at risk of becoming too difficult to use. Following is an attempt to select and very briefly summarise the overall results.

Everyone agreed that action was needed to re-launch the centre and the surrounding areas. The only exception was the traders' association Ascom which preferred to present an alternative plan as they did not wholly agree with the initial assumptions of the "Di nuovo in centro" programme. In general there was strong expectation and faith in the ability of the city's actions even though it was clear to all that there was a phase of economic difficulty.

On general matters, it was widely agreed that action must be integrated and that changes must be made in stages. Some gaps that needed to be filled also emerged regarding road parking and regulations for loading and unloading goods. Furthermore, many underlined how two types of preventive measure would be necessary: firstly to regain control of the regulations (currently often breached by different users of public spaces), and secondly to be better equipped to communicate future changes.



Novembre 2012, passeggiata esplorativa in piazza Malpighi con la guida del Prof. Giuliano Gresleri
Participative walking in piazza Malpighi with professor Giuliano Gresleri (november 2012)

interesse rispetto alle attività economiche, al turismo, al tempo libero, mentre le preoccupazioni hanno riguardato l'accessibilità dei residenti alle proprietà e i possibili usi impropri (in particolare notturni) degli spazi liberati dalle auto.

Sulle aree ad alta pedonalità si è registrato un ampio accordo dei residenti e, in alcuni casi, è stato addirittura richiesto l'allargamento dell'area, mentre accessibilità e parcheggio di auto e moto è emersa come una questione significativa da approfondire per commercianti e lavoratori del centro.

Infine, è stato sottolineato come fosse importante valutare le ricadute degli altri provvedimenti sulla zona a traffico limitato. Il suo allargamento nella zona ovest del centro è stato inoltre oggetto di discussione da parte di comitati territoriali.

Sviluppi

Dopo il percorso di consultazione iniziale e una attività di accompagnamento informativo alla realizzazione dei T Days permanenti (con una serie di aggiustamenti che si sono susseguiti nel tempo anche grazie al percorso di ascolto intrapreso e al dibattito seguente), una nuova fase di interazione con la città ha preso avvio con diverse modalità.

Per accompagnare i progetti di riqualificazione delle piazze Aldrovandi, Malpighi, S. Francesco, tre piazze importanti che condividono un ruolo strategico, l'alto valore storico architettonico e un intenso uso quotidiano, come luoghi di vita e di incontro, da parte di residenti, attività economiche, city users, sono stati attivati strumenti diversificati (passeggiate storiche, osservazioni, interviste, tavoli di lavoro, web e social media) tesi ad indagare le loro molteplici "facce".

Parallelamente a queste attività è stato attivato dal Comune, in sinergia con la Consulta per il superamento dell'handicap, un lavoro condiviso di analisi e monitoraggio delle barriere architettoniche che si pone l'obiettivo di proporre soluzioni progettuali per l'eliminazione di tutti gli ostacoli che impediscono la continuità pedonale. Il lavoro è partito nel novembre 2012 ed è tuttora in corso.

In occasione della Biennale dello Spazio pubblico 2013, l'Istituto Nazionale di Urbanistica Emilia-Romagna, in collaborazione con il Comune di Bologna e Urban Center Bologna, hanno promosso la call for ideas "Di nuovo in centro", per ricercare e far

One of the concerns that emerged was about public transport and its reorganisation. The four different forms of Accessibility (T, pedestrian areas, pedestrian friendly areas, LTZ) have solicited different considerations: the proposals regarding the T were welcomed by young people, families and cyclists. Whereas more detailed consideration was deemed necessary on the issue of accessibility for the elderly and people with mobility issues, as well as services for tourists. On the pedestrian areas (districts and micro-pedestrianisation) great interest was recorded regarding economic activities, tourism and leisure time, whereas concerns arose regarding accessibility of residents to property and also possible misuse (especially at night) of spaces freed from cars. On the pedestrian friendly area there was widespread agreement between the residents and, in some cases, requests were even made to expand the area, however, accessibility and parking for cars and motorbikes emerged as a significant issue to be considered in more detail, both for traders and workers in the centre. Finally, it was underlined how important it is to assess how the restricted traffic zone is affected by the other measures adopted. Its expansion into the area west of the centre was also the subject of discussion by local committees.

I progetti vincitori / winning projects

- 1 / Associazione Centotrecento, Stefano Reyes (capogruppo), con Britta Alvermann, Chiara Porretta, Federica Terenzi
 2 / Irene Frassoldati (capogruppo), con Martina Siciliano, Roberto Morotti, Filippo Malaguti
 3 / Roberto Maci (capogruppo), con Maurizio Corrado, Andrea Facchi, Riccardo Rigolli, Martina Tiradossi, Nicola Zonca



8

emergere soluzioni innovative volte al miglioramento dello spazio pubblico nel centro storico di Bologna in coerenza con gli indirizzi di “Di nuovo in centro”.

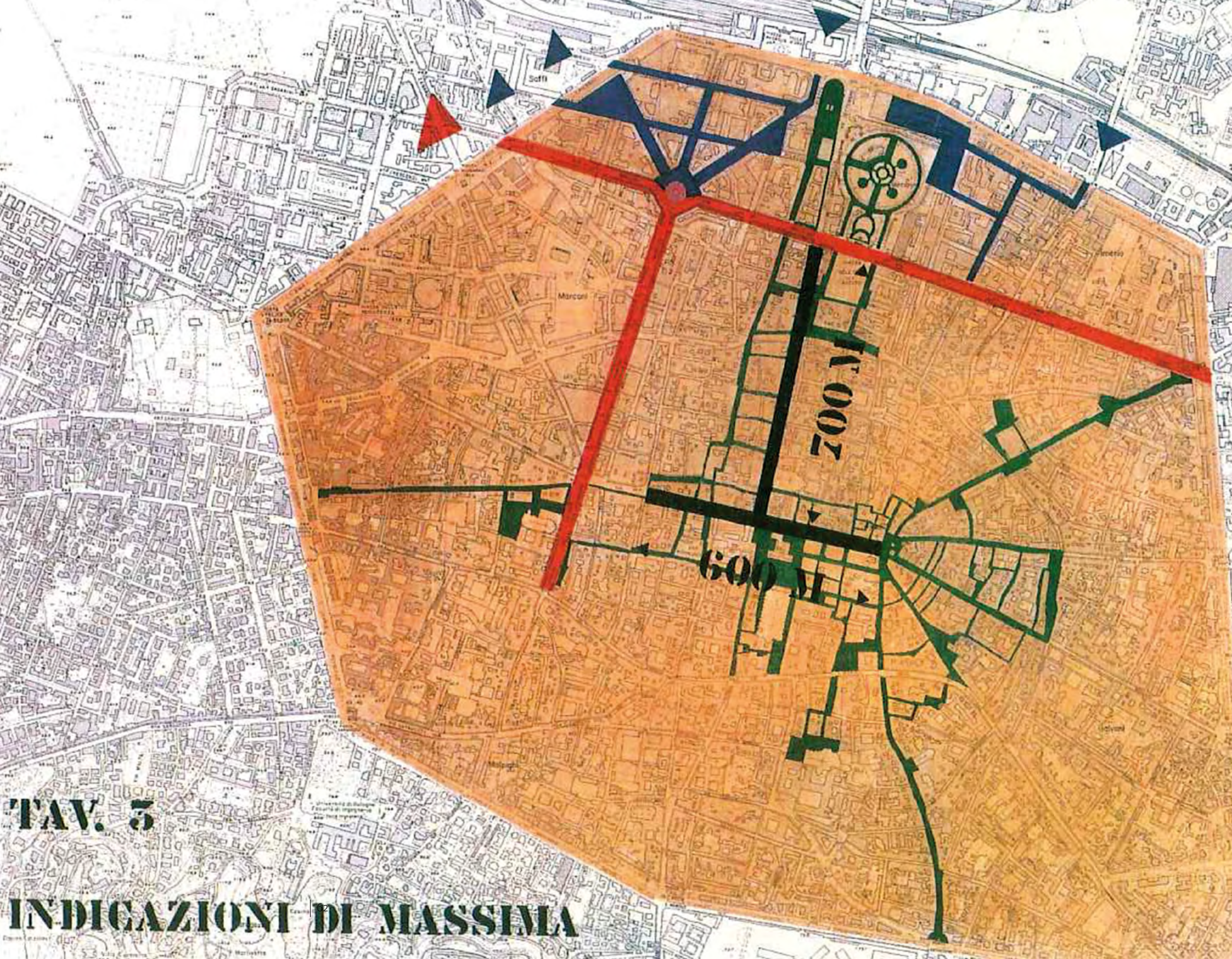
L’iniziativa, aperta a progettisti, in forma singola o associata (architetti e ingegneri iscritti ai rispettivi Albi professionali ma anche studenti, designer, funzionari di pubbliche amministrazioni e specialisti di altre discipline comunque interessate alla qualità urbana) è rimasta aperta per circa tre mesi (da febbraio ad aprile 2013), raccogliendo un totale di 30 idee progettuali. I portici, piazza Verdi e piazza Aldrovandi, la zona Universitaria, San Vitale, il Ghetto e la Manifattura delle Arti sono alcuni dei luoghi del centro della città interessati dalle idee progettuali premiate e segnalate.

I progetti segnalati / selected projects

- 4 / Alberto Chiusoli con Eugenio Bettucchi, Francesco De Fabritiis, Gianmarco Daniele
 5 / Riccardo Pedrazzoli
 6 / Associazione Kilowatt con Petricorstudio e Associazione Snark – Space Making
 7 / Giovanni Franceschelli con Gianluca Zollino, Filippo Giacomini, Maurizio Tarantino
 8 / Roberto Maci con Francesco Bettelli, Paolo Bruttini, Nicola Ceccanti, Maurizio Corrado, Andrea Facchi, Carlo Pastore, Riccardo Rigolli, Giulia Sarmenghi

Follow up Following the initial process of consultation and the accompanying activities to provide information on the implementation of permanent Tdays, a new phase of interaction with the city began in different ways.

1. To accompany the redevelopment projects of the squares Aldrovandi, Malpighi, S. Francesco, three important squares that share a strategic role, diversified tools have been adopted (historic walks, observations, interviews, roundtables, web and social media) designed to investigate the many “faces” of these places with their great symbolic value.
2. The council has implemented, in cooperation with the council for overcoming disability, a project to analyse and monitor architectural barriers which aims to offers planning solutions to eliminate all the obstacles that impede pedestrian continuity.
3. On the occasion of the biennial of public space 2013, the national urban institute of emilia-romagna, in collaboration with bologna city council and urban center bologna, promoted the “Di nuovo in centro” call for ideas, to find and bring out innovative solutions aimed at improving the public space in the old city centre of bologna in keeping with the guidelines of “Di nuovo in centro”. The initiative gathered a total of 30 design concepts.



TAV. 5

INDICAZIONI DI MASSIMA

La pedonalizzazione a Bologna (1967-2006)

.4

Nella seconda metà del secolo scorso diverse iniziative di pedonalizzazione sono state realizzate a Bologna.

Le pedonalizzazioni riconoscono una esigenza di diminuire l'impatto del mezzo di trasporto meccanizzato soprattutto nelle parti storiche delle città nate prima dell'affermazione dell'automobile o comunque dei veicoli a motore come mezzo di trasporto dominante nella città.

Alla fine degli anni '60 la pedonalizzazione di via D'Azeglio e piazza Maggiore apre la stagione in maniera simbolica, generando importanti conseguenze sul modo di utilizzare e percepire il centro.

Ha sicuramente a che vedere con il successo di quella prima iniziativa il referendum del 17 giugno 1984, in occasione del quale il 70 per cento dei votanti si pronunciò per la chiusura progressiva del centro storico: in seguito fu allungata la fascia oraria di divieto all'accesso in alcune strade e pedonalizzato il sabato e la domenica l'asse centrale via dell'Indipendenza-Bassi-Rizzoli.

Il 18 novembre 1988 venne adottato un vero piano del traffico, un provvedimento complessivo di riorganizzazione del traffico "fondato sulla drastica riduzione dell'auto privata nel centro storico, il potenziamento del trasporto pubblico e la dotazione di ampie zone pedonali", come scrisse Antonio Cederna su Repubblica il 20 dicembre 1988, raccontando la presentazione del sindaco Imbeni e del professor Bernard Winkler, l'urbanista tedesco

a cui l'amministrazione aveva affidato la redazione del piano. In quella occasione Winkler "ha detto cose che è sempre utile ascoltare: che l'uso del mezzo privato cui i cittadini sono oggi costretti è patologico, e la pretesa di mobilità si risolve in paralisi; che il centro storico è incompatibile con gli attuali tassi di circolazione, ed è del tutto impossibile adeguarlo alle automobili (ci provarono decenni fa gli sventratori con risultati disastrosi, come è ben noto) perché sarebbe la distruzione fisica del tessuto antico: è viceversa il traffico motorizzato che va adeguato al centro storico, ossia ridotto e selezionato a vantaggio dell'ambiente, della residenza, della godibilità del patrimonio architettonico e della stessa libertà di movimento e di incontro della gente. Infine, che la compresenza del mezzo privato e del mezzo pubblico produce solo caos e stasi. Il mezzo pubblico può riacquistare competitività ed efficienza solo se si limita severamente il primo: si sa che lo spazio occupato dagli spostamenti del mezzo pubblico è percentualmente otto volte minore di quello occupato dalle auto private".

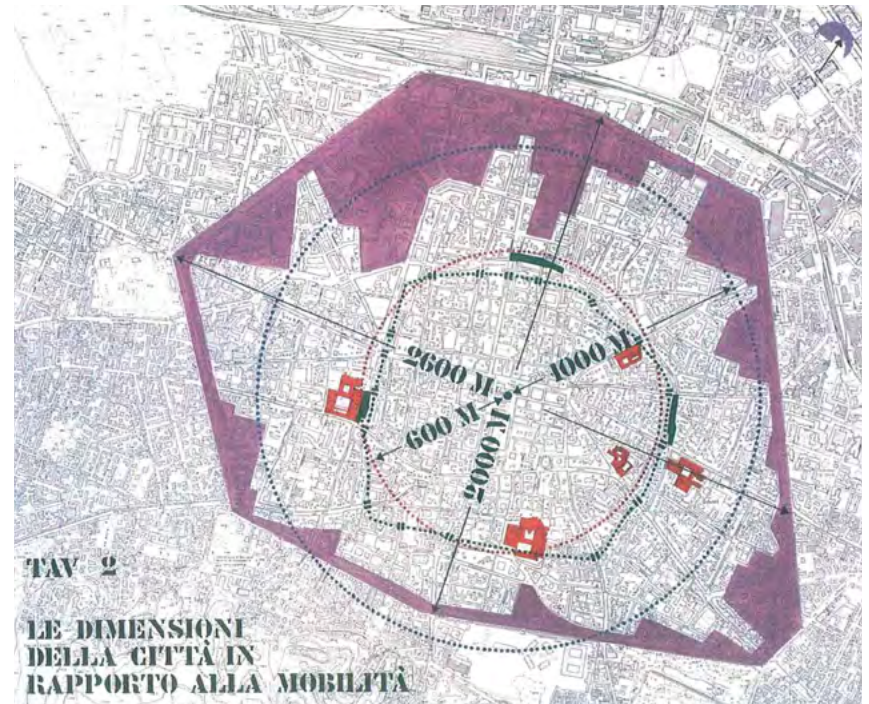
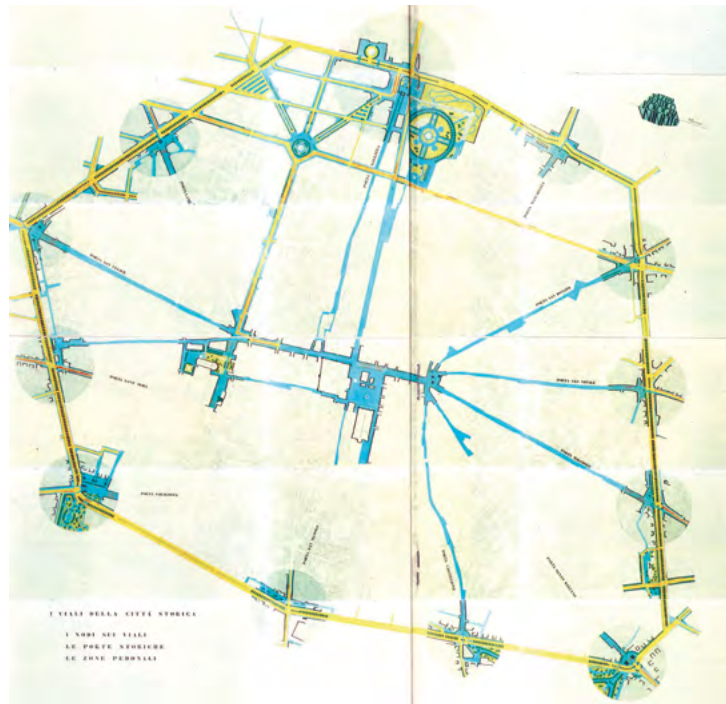
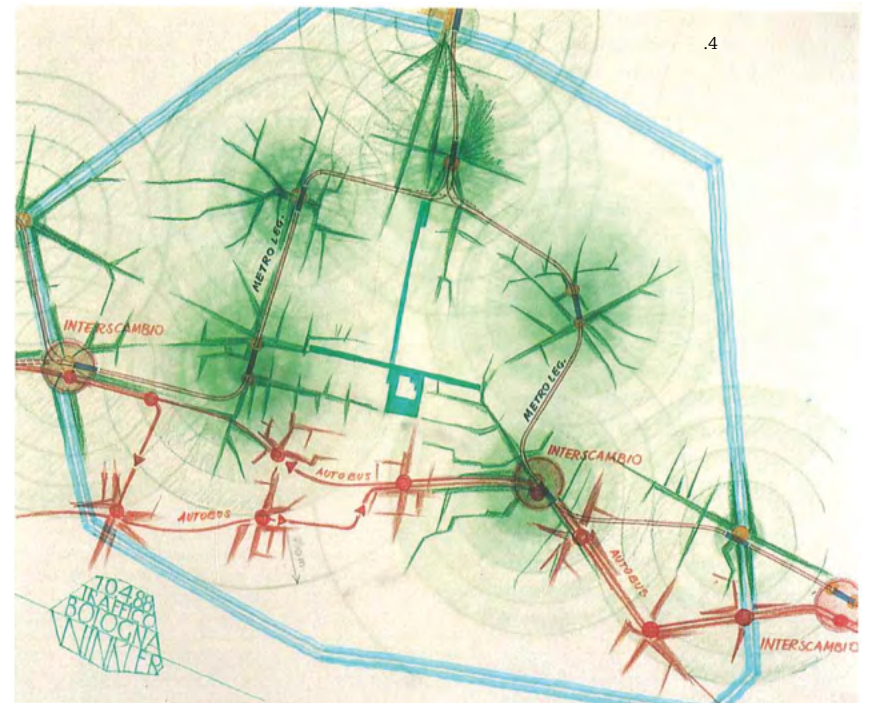
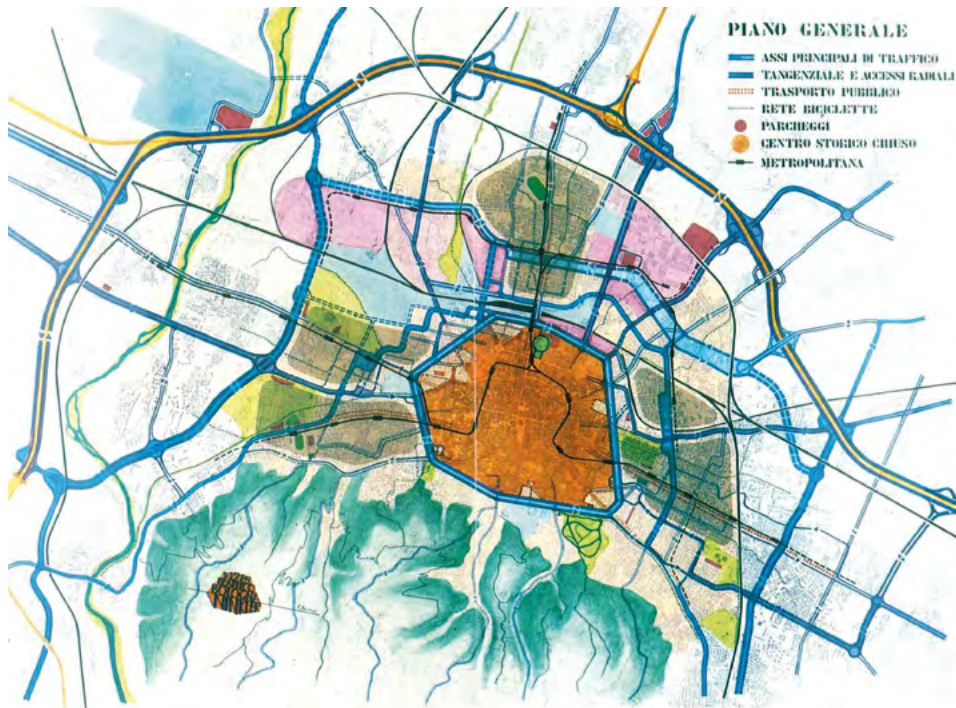
Il piano "Winkler" si basava sulle esperienze già allora in atto in alcune città europee (dall'intervento pioniere di Copenhagen negli anni '50, al centinaio di zone pedonali fino ad allora già istituite in Germania), considerando gli effetti positivi da esse determinate: diminuzione dell'inquinamento, riduzione degli attraversamenti radiali, aumento della residenza e incremento del commercio.

Il piano prevedeva una attuazione graduale:

In the latter half of the last century several pedestrianisation initiatives were implemented in Bologna.

In the late sixties, the pedestrianisation of Via D'Azeglio and Piazza Maggiore opened the way, in a symbolic manner, by generating a significant impact on the way the centre is used and perceived.

The referendum of 17 June 1984 certainly had something to do with the success of that first initiative; 70 percent of voters declared in favour of the gradual closure of the old city centre: subsequently the hours when access was not allowed in some streets were extended and the central route, Via dell'Indipendenza-Bassi-Rizzoli was pedestrianised on Saturdays and Sundays. On the 18 November 1988 a proper traffic plan was adopted, an overall provision to reorganise the traffic "based on the drastic reduction of private vehicles in the old city centre, the development of public transport and the provision of large pedestrian areas", as in the Repubblica newspaper on 20 December 1988, were described the presentation by Mayor Imbeni and professor Bernard Winkler, the German urban planner who the council had called upon to draw up the plan. The "Winkler" plan was based on the experiences already underway in several European cities (from the pioneer intervention in Copenhagen in the fifties, to the hundreds of pedestrian areas



innanzitutto la realizzazione nella prima periferia di canali preferenziali per i mezzi pubblici e parcheggi scambiatori dove lasciare l'auto e prendere il bus, nel centro storico la realizzazione di aree di sosta riservata in particolare ai residenti e ai veicoli operativi. Successivamente la pedonalizzazione di via dell'Indipendenza e di via dell'Archiginnasio, e la limitazione dell'accesso delle auto entro la cerchia del Mille, dalle ore 7 alle 20. Per quanto riguarda il trasporto pubblico, il piano prevedeva un sistema di trasporto attrezzato con particolari marciapiedi nella zona pedonale centrale (l'Azienda trasporti varò allora un piano di investimenti per introdurre filobus sulle principali linee).

La limitazione al traffico privato sarebbe poi stata estesa su tutte le strade comprese entro i viali di circonvallazione alcuni mesi dopo l'avvio del progetto.

Il piano "Winkler" non fu attuato in maniera integrale e sue parti vennero progressivamente integrate negli strumenti di pianificazione della mobilità varati negli anni '90 e nei primi 2000, fino ad arrivare al complesso delle regole attualmente in vigore, che deriva dall'applicazione del Piano Generale del Traffico Urbano approvato nel 2006.

Per quel che riguarda la mobilità "Di nuovo in centro" riprende e sviluppa aspetti di quella proposta nella consapevolezza che questo tipo di politiche richiede una implementazione capace di tenere conto delle mutate condizioni.

already established in Germany), while considering the positive effects determined by them: less pollution, reduced radial crossings, increases in residency and increased trade.

The plan called for gradual implementation: firstly the creation of preferential lanes for public vehicles and park and ride areas in the outskirts where cars could be left and the bus taken into the centre, while the old city centre saw the construction of parking areas just for residents and operational vehicles etc. Then there was pedestrianisation of Via dell'Indipendenza and Via dell'Archiginnasio, and limited access to cars within the Cerchia del Mille, from 7am to 8pm. As for public transport, the plan called for a transport system equipped with special pavements in the central pedestrian area (the Transport Company then launched an investment plan to introduce trolley buses on the main lines). Restrictions on private traffic would have then been extended to all roads, including those within the ring road, just a few months after the start of the project.

The "Winkler" plan was not implemented in full and was gradually integrated with mobility planning tools launched in the nineties and early 2000, until arriving at the set of regulations currently in force, which result from the application of the General Plan for Urban Traffic approved in 2006.



I quaderni di Ucb

Urban Center Bologna è il centro di comunicazione con cui la città di Bologna presenta e discute trasformazioni territoriali e politiche urbane.

Questa pubblicazione inaugura una nuova serie di quaderni monografici, curati da Urban Center Bologna, che ha l'ambizione di presentare in maniera chiara e sintetica alcuni tra i più importanti programmi e progetti della città, in atto o in programma, per il prossimo futuro.

I quaderni intendono caratterizzarsi per la completezza delle informazioni riportate, che può prevedere eventuali rimandi al web per il reperimento dei materiali più complessi di approfondimento e la semplicità espositiva, con la volontà di tradurre in un linguaggio facilmente comprensibile i dati e le notizie tecniche relative a ciascun progetto presentato, avvalendosi anche di un adeguato supporto iconografico.

Questo primo numero è dedicato a “Di nuovo in centro”, il programma del Comune di Bologna per una nuova pedonalità del centro città, per il quale Urban Center ha curato l'organizzazione del confronto pubblico e la divulgazione.

www.urbancenterbologna.it

Urban Center Bologna

Salaborsa – piazza del Nettuno 3, 40124 Bologna

Urban Center Bologna is the communication centre through which the city of Bologna presents and discusses local changes and urban policies. This publication inaugurates a new series of monothematic notebooks, edited by Urban Center Bologna, with the ambition of clearly and concisely presenting some of the most important programmes and projects for the city, which are either already underway or planned for the near future.

The notebooks aim to be characterised by the completeness of the information provided, which may include any references to the web for finding more complex and detailed materials, and the simplicity of presentation, with the will to translate the data and technical notions relating to each project presented, into an easily comprehensible language, by also making use of appropriate iconographic support.

This first number is dedicated to Di nuovo in centro, the programme by Bologna City Council for a city centre pedestrian friendly, and for which Urban Center oversaw organisation of public discussions and supply of information.

www.urbancenterbologna.it

Crediti

pubblicazione a cura di:

Alice Prospero

con:

Francesco Evangelisti

Patrizia Gabellini

Giovanni Ginocchini

Fabrizia Petrei

con la collaborazione di:

Marta Bussi

Chiara Cavicchi

Federica Legnani

Roberta Mazzetti

Chiara Manaresi

illustrazioni:

Luciana Africani

fotografie:

Luca Cioci

Marco Pintacorona

Emanuele Gambula

progetto grafico:

muschi&licheni | design network

traduzione:

Intras Congressi

stampa:

Centro stampa metropolitano

Gennaio 2014

ISBN 978-88-909599-0-5



~~~~~  
**i Quaderni**  
~~~~~

