

CENTRO STORICO PEDONALITÀ E QUALITÀ URBANA

PROPOSTA PER UNA BOLOGNA FUTURA



AUTORI DEL PROGETTO

arch. Filippo Boschi

arch. Glauco Gresleri

arch. Roberto Scannavini

arch. Andrea Trebbi

Volume a cura degli autori del progetto

Rendering di progetto a cura dell'arch. Carlo Magri



CENTRO STORICO PEDONALITÀ E QUALITÀ URBANA

PROPOSTA PER UNA BOLOGNA FUTURA

Ascom Bologna

"LA CITTÀ CHE VORREMMO"

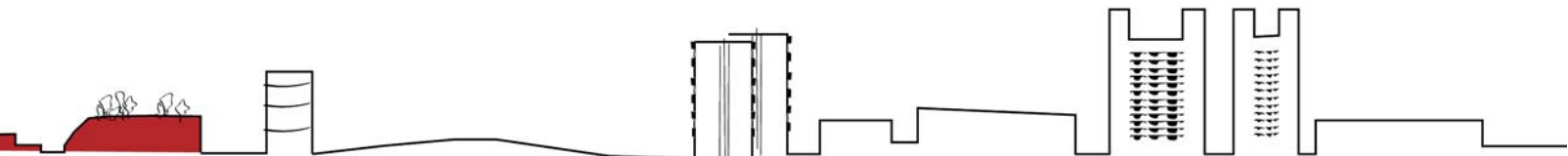
MONTAGNOLA

GASOMETRO

TORRI ZACCHIROLI

TORRI KENZO TANGE

FIERA



INDICE

PRESENTAZIONE	3
1. PREMESSE AL PROGETTO	5
1.1. Il quadro di riferimento generale	7
1.2. Osservazioni alla “Proposta per una nuova pedonalità del Centro città” dell’Amministrazione Comunale	8
1.3. Quadro operativo di riferimento del progetto	12
1.4. Pedonalizzazione e pedonalità	14
2. IL NUOVO RUOLO DEL CENTRO STORICO	17
2.1. Individuazione di un metodo urbanistico della pedonalità all’interno del centro storico	22
3. LA PROPOSTA DI PROGETTO	29
3.1. Pedonalità in funzione della qualità urbana e del flusso turistico con una valorizzazione delle piazze storiche, degli spazi urbani e dei complessi architettonici di pertinenza	32
3.2. Pedonalità in funzione di centri o poli con proprie specifiche attività	35
3.3. Pedonalità in funzione dello sviluppo qualitativo delle attività commerciali ed economiche	41
4. I PROGETTI STRATEGICI PORTANTI	47
4.1. I sette sistemi portanti del centro storico	48
4.2. Progetti urbanistici di connessione centro storico-periferia	88
5. IL NUOVO MODELLO DI MOBILITÀ A SUPPORTO DELLA PROPOSTA DI PROGETTO.	107
5.1. Mobilità e forma urbis	108
5.2. Articolazione del sistema dei parcheggi a supporto del centro storico	114
APPENDICE	121
I. Finanziamenti, quadro economico e attuazione della proposta	122
II. La questione di un corretto “arredo urbano”	124

PRESENTAZIONE

Enrico Postacchini

Presidente

Confcommercio Ascom Bologna

L'importante lavoro che pubblichiamo costituisce la prosecuzione dell'attività di proposta che la nostra Associazione ha cominciato nel 2008 nell'ottica di presentare idee di valorizzazione della città e del centro cittadino che vadano nella direzione di promuovere il tessuto economico, la vivibilità e la sicurezza di chi risiede e lavora a Bologna.

Si tratta di un progetto organico, strutturato che, partendo da un'analisi della situazione attuale del centro storico, delle sue funzioni sociali ed economiche, individua interventi di breve, medio e lungo periodo sulla mobilità, accessibilità e riqualificazione.

Nel realizzare 'La proposta per una Bologna futura' abbiamo voluto fare un ulteriore salto in avanti perché alla nostra città occorre una visione strategica. Gli obiettivi che abbiamo voluto evidenziare come prioritari si dividono tra alcuni immediatamente realizzabili ed altri non raggiungibili domani, ma è fondamentale aprire un percorso progettuale di ampio respiro che riproporremo in sede di Piano Strategico Metropolitano.

Bologna ha perso per strada importanti progetti che avrebbero potuto rappresentare una soluzione forte alle moderne esigenze di trasporto pubblico ed una risposta alla domanda di mobilità dei cittadini. Ora che questi interventi non sono stati realizzati c'è l'esigenza di avere un piano per Bologna che sia veramente innovativo.

Questo nostro progetto rimane 'aperto' ai contributi della città e quindi nei prossimi mesi intensificheremo l'attività di illustrazione e di confronto in tutte le sedi. Riteniamo che il futuro di Bologna dipenda da provvedimenti il più possibile condivisi e conserviamo intatto l'auspicio che le decisioni su materie così importanti per il futuro della città possano essere assunte dall'Amministrazione Comunale non in base a ragioni ideologico-politiche, ma per il bene vero di Bologna, delle sue imprese e dei suoi cittadini.

1.

PREMESSE AL PROGETTO

Per aprire al programma di “pedonalità” o “pedonalizzazione” bisogna ripartire da un quadro generale di riferimento del ruolo del centro storico nell’ambito dello sviluppo della città di domani, per definire poi, alle dovute scale operative, le varie metodologie e tecniche di intervento nel merito dell’uso degli spazi pubblici. È il momento storico per realizzare interventi urbani necessari, che siano sostenibili sul piano ambientale e finanziario, senza per questo rinunciare a costruire una visione della città (e del centro storico) per gli anni a venire.

Non si può infatti, solo per motivi di estrema contingenza, rinunciare a programmare il futuro limitandosi a promuovere operazioni che, sebbene tecnicamente “facilmente” attuabili, in realtà non sono in grado di proporsi come soluzioni strutturali.

La sfida sempre più attuale per le città è quella di ripensare profondamente il proprio ruolo, di rigenerarsi e di divenire attrattive per chi vi abita e per chi le fruisce. È una sfida complessa, resa estremamente difficile da una lunga “disattenzione” della politica e dell’urbanistica alla città esistente, avendo preferito perseguire la crescita quantitativa della città piuttosto che ricercare la qualità dei tessuti urbani esistenti.

È una sfida che chiama in causa molteplici settori operativi (e non solo quello del traffico) e che, oggi, non può fare a meno di coinvolgere in maniera attiva e propositiva tutte le forze sociali ed economiche. Ma perché questa sfida abbia capacità di forte coinvolgimento bisogna che non si limitati a soli provvedimenti di divieti e restrizioni (peraltro in certa misura necessari) ma sia in grado di suscitare un nuovo desiderio di città.

1.1.

IL QUADRO DI RIFERIMENTO GENERALE

La maggior qualità ambientale delle nostre città è divenuta una priorità oramai largamente sentita come tale dalla popolazione. Si tratta di un obiettivo particolarmente complesso che non tocca solo gli aspetti dell'inquinamento ma anche quelli della qualità e della vivibilità dei luoghi dove abitiamo. Questo obiettivo, però, si scontra con ritardi accumulati nel tempo che hanno aggravato lo stato di fatto. Abbiamo costruito città e territori basati sull'uso dell'automobile senza peraltro trovare forme di "convivenza" adeguate fra traffico meccanizzato e pedone. Paradossalmente proprio nei centri storici abbiamo piegato le esigue sezioni stradali ad una impossibile convivenza fra mezzi pubblici mastodontici, corsie di movimento, auto in sosta, biciclette, motorini, ecc..

Non stupiscono allora i recenti sondaggi sulla pedonalità/pedonalizzazione che vedono prevalere un atteggiamento estremamente favorevole verso tali interventi, così forte è il bisogno di tornare a costruire città più vivibili. Ma al di là dei proclami di principio bisogna considerare come poter perseguire tale obiettivo (della miglior qualità ambientale) entro la città esistente. La città, in particolare quella storica, è un organismo composito, con molteplici attività, interessi e funzioni che devono trovare le rispettive ed adeguate modalità di convivenza per garantirne vitalità, vivibilità, sicurezza, attrattività.

2.

IL NUOVO RUOLO DEL CENTRO STORICO

Diversi sono gli elementi e i fattori che concorrono alla definizione di un possibile ruolo del Centro Storico nel quadro dello sviluppo urbano complessivo.

Ma innanzitutto ci si deve domandare se il guasto ambientale, che coinvolge in maniera estensiva la periferia della città, dove appare ormai evidente la crisi infrastrutturale causata dalle carenze dei vari Piani regolatori succedutisi nel corso di mezzo secolo, incapaci di assicurare una adeguata struttura viaria per le grandi linee di comunicazione, può ancora essere supplito dall'attraversamento del centro storico, ridotto a "scorciatoia" per i mezzi di trasporto, riversando sul centro stesso insopportabili impatti ambientali.

Crediamo nella necessità di riportare l'analisi storico-morfologica della città al centro delle metodologie progettuali di supporto alle politiche di uno sviluppo sostenibile, cioè senza occupazione di ulteriore territorio libero, ma con il recupero ed il riutilizzo corretto, da un lato delle strutture urbane centro-periferiche esistenti, e dall'altra delle aree dismesse e o in via di dismissione, come quelle militari, ferroviarie, industriali, mercantili, ecc..

Bisogna poi tener conto di un fattore importante che è in atto e cioè della volontà crescente da parte delle città storiche di riscoprire, rilanciare e valorizzare la propria identità, in rapporto a sé stesse ed al loro territorio. E ciò non solo al fine di gestire correttamente i flussi turistici. In realtà esiste una reazione nei confronti della nuova forma di sviluppo insediativo territoriale, quello che va sotto il nome di "città diffusa", che è un fenomeno di dispersione urbana dove il processo di "metropolizzazione", come quello che è avvenuto nell'area bolognese, assume il carattere di concentrazione sul sistema (storicamente policentrico) imperniato sulla via Emilia. Il rischio è quello, ancora una volta, della perdita di identità dei poli urbani coinvolti in questo processo di omologazione dell'urbanizzazione diffusa, dove il "centro" cessa di avere significato come elemento di riferimento simbolico, essendo "indifferente" in termini di insediamento (tanto, come si dice, "basta essere in rete"!); così che qualsiasi attività può essere indifferentemente ubicata in qualsiasi parte del pur vasto territorio.

Nel caso specifico del centro storico di Bologna bisogna notare come sia in atto, da oltre tre decenni, una faticosa riconversione residenziale, dopo la selvaggia terziarizzazione del centro, con relativo svuotamento residenziale, provocata dal boom economico degli anni

L'area Hera



'60. Mentre, a partire dagli anni '70, si registra una proliferazione dei "super" e degli "ipermercati" nella cintura attorno al centro storico, con la conseguente cessazione di attività commerciali tradizionali che desertificano la vita sotto i portici bolognesi. Una situazione che oggi lentamente si sta invertendo o modificando, in virtù sempre della crescente vocazione residenziale del centro storico da parte, anche se non soprattutto, delle nuove generazioni. Il centro storico, ora, non solo è il quartiere più giovane, ma anche l'unico in crescita demografica e mostra innovazione terziaria e commerciale rimarchevole. C'è tuttavia un pericolo ulteriore di sofferenza all'orizzonte, per il centro storico, in relazione alla gestione urbanistica delle aree strategiche poste dentro e soprattutto a corona del centro antico, come sono le ex-aree militari e proto-industriali in via di dismissione. Pensiamo alle caserme - già ex conventi - poste nel centro storico, pensiamo alla vasta area ex-Steveco e all'area Hera, e vedremo, più avanti, come sia essenziale che le aree ancora libere della città possano diventare punti per una ramificazione di servizi che si dilatino a ragnatela nel tessuto urbano, vivacizzandoli.

In particolare le aree Steveco ed Hera debbono non solo divenire punti nevralgici complementari al potenziamento del principio della pedonalità nel centro storico, ma strutturarsi come "ponte" fra esso e la periferia, perché il principio della pedonalità possa proprio in questi punti nevralgici estendersi anche all'intero territorio metropolitano.

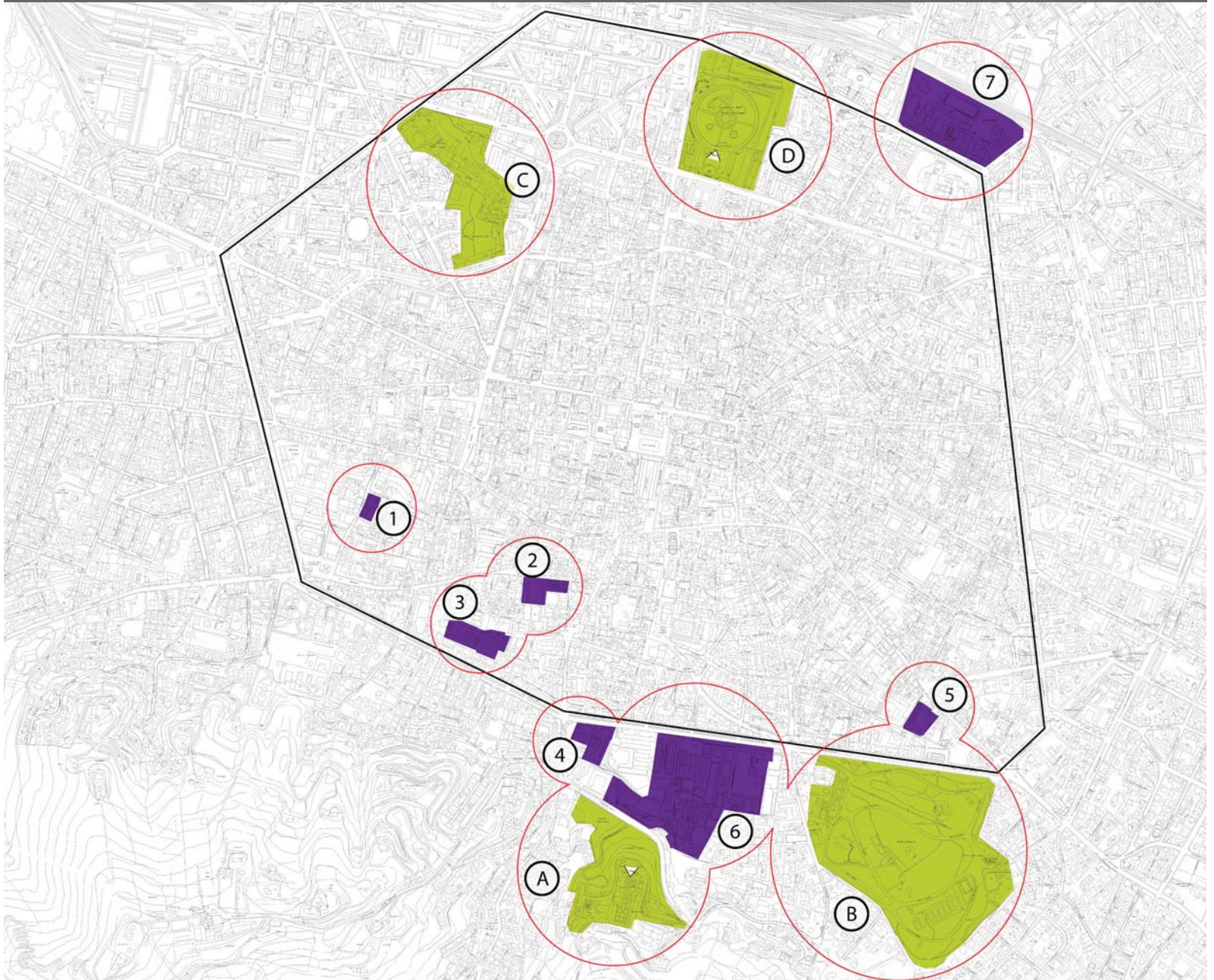
L'estesa area Steveco e la contigua caserma dismessa dell'ex convento della S. S. Annunziata dovranno interpretare un ruolo importante in relazione al rapporto del centro storico con la fascia collinare, costituendosi come unico ponte di collegamento strutturale pedonale tra la città e la collina per una reale pedonalità sino al colle di Barbiano. Mentre l'area Hera è l'ultima opportunità che ha Bologna per attrezzarla non con alberghi ed uffici, ma attuando parcheggi scambiatori e servizi di supporto per una reale osmosi fra il centro e il comparto a nord fino al distretto fieristico .

Vi è inoltre una terza area strategica per il centro storico e per la sua riconnessione con la periferia: l'area della stazione ferroviaria. Quest'ambito può svolgere una duplice funzione di grande rilievo: da un lato si configura come punto di attestamento e di interscambio a servizio del centro storico; dall'altro vi è la possibilità (in parte sottolineata anche dal progetto

L'area Steveco



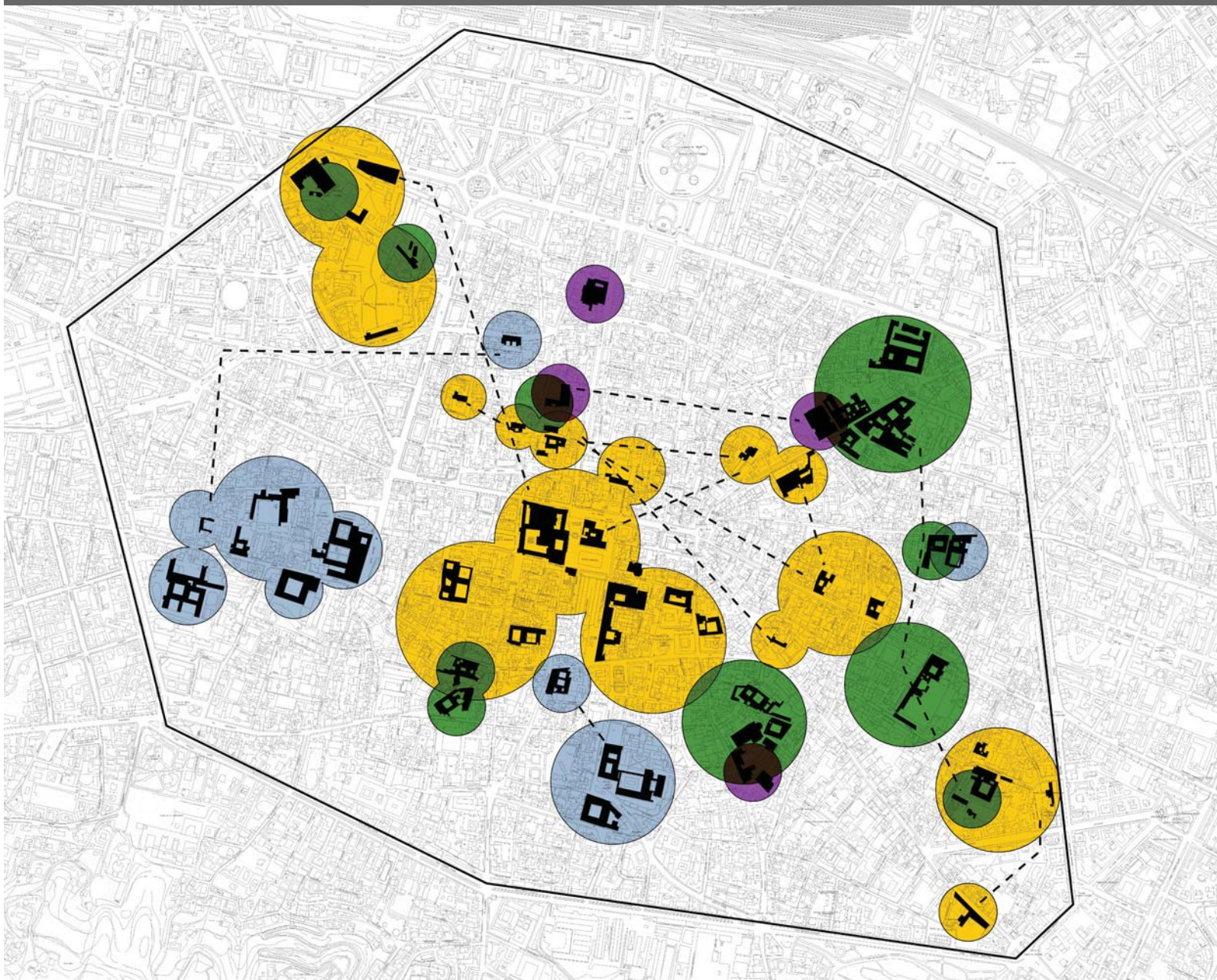
A1_AREE STRATEGICHE IN DISMISSIONE E PRINCIPALI AREE VERDI



3.

LA PROPOSTA DI PROGETTO

A4_POLI, RETE DEI PERCORSI, CONNESSIONI E CONTINUITA' INTERNE AL CENTRO STORICO



Polo universitario "Acropoli": S.Giovanni in Monte.



Legenda

-  POLI CULTURALI - MUSEALI
-  POLI UNIVERSITARI
-  POLI GIUDIZIARI E ISTITUZIONALI
-  POLI TEATRALI - MUSICALI

La proposta di progetto muove dal riconoscimento del ruolo assunto negli ultimi decenni dal centro storico, quale area residenziale, istituzionale, culturale-museale, universitaria (per la parte dei dipartimenti umanistici), religiosa, turistico-commerciale, di *loisir*, terziaria, ecc.. Su questo presupposto viene delineato lo sviluppo futuro del centro storico che deve essere messo in relazione alla riqualificazione delle periferie e deve tenere in massima considerazione il valore strategico del recupero delle aree militari e industriali dismesse di corona e interne al centro storico (a partire da sei ex caserme che sono già disponibili).

Sulla base di quanto elaborato in termini di mobilità nel dossier Ascom del 2008-2009, viene individuato un metodo urbanistico per fornire una risposta coerente alla domanda di nuove pedonalizzazioni in funzione della salute e della qualità della vita, ma compatibili con lo svolgimento delle attività che danno linfa al ruolo, presente e futuro, del centro storico.

Innanzitutto una politica di pedonalizzazione del centro storico deve essere vista in funzione di obiettivi precisi, per definire sul piano metodologico quali possano essere "gli oggetti" che corrispondono puntualmente ai fini e con quali caratteristiche, anche di sistemazione degli spazi e quindi di arredo urbano coerente, essi debbano essere progettati. Bisogna evitare di cominciare a pedonalizzare, sulla scorta di una filosofia non meglio definita di pedonalità, là dove è più semplice o solo perché è sorta una episodica opportunità o disponibilità.

Bisogna adottare un metodo e, una volta definiti gli obiettivi, sia quelli generali di scopo che quelli fisici di spazio, si devono individuare le tecniche urbanistiche di supporto alle pedonalizzazioni più utili.

La proposta parte dal riconoscimento di tre sistemi di "pedonalità" che interessano il centro storico:

1. pedonalità in funzione del flusso turistico e della qualità urbana.
2. pedonalità in funzione dei poli istituzionali, culturali, museali, universitari, giudiziari ecc. .
3. pedonalità in funzione delle attività commerciali ed economiche.

Questi 3 sistemi diventano il riferimento spaziale e relazionale fondamentale per lo sviluppo della proposta progettuale.

3.1.

PEDONALITÀ IN FUNZIONE DEL FLUSSO TURISTICO E DELLA QUALITÀ URBANA PER UNA VALORIZZAZIONE DELLE PIAZZE STORICHE, DEGLI SPAZI URBANI E DEI COMPLESSI ARCHITETTONICI DI PERTINENZA.

Un principio ci sembra di dover mettere in evidenza ed è quello del valore che i “vuoti urbani” (cioè le piazze, ma anche gli slarghi) sono i punti in cui il flusso pedonale acquista respiro e riposo e che quindi vanno riguardati e salvaguardati come “ polmoni” fondamentali per il sistema.

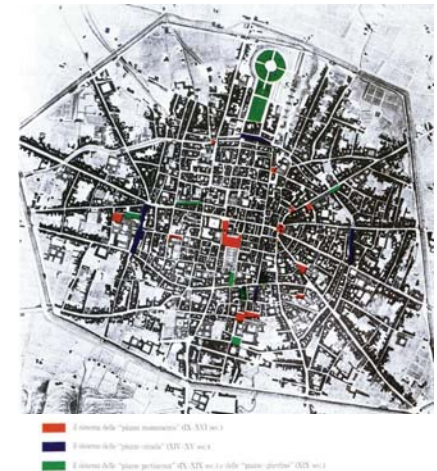
A - La pedonalizzazione delle piazze monumentali storiche, in quanto spazi di uso pubblico e di significativa qualità architettonica e urbanistica, oltre che centri di convergenza di interessi culturali, sociali storici ecc.. Di queste, già pedonalizzate da tempo, citiamo le piazze concorrenti Maggiore e Nettuno, la piazza Santo Stefano, ecc..

Da pedonalizzare in questa logica, al fine di creare un sistema più organico, indichiamo: il Trebbo della Mercanzia, piazza Rossini, piazza S. Domenico, piazza San Giovanni in Monte, ecc..

Per questi spazi urbani d’uso pubblico il recupero della loro qualità materica e della loro organizzazione spaziale è facilitato dalla documentazione iconografica storica d’archivio, ampiamente pubblicata.

B - Pedonalità delle “piazze-strada”. A differenza delle piazze monumentali storiche, la cui vocazione contemporanea ad essere pedonalizzate è tuttora denunciata dal prevalente uso culturale e religioso, la “piazza-strada” è invece - in generale - caratterizzata da un uso privato-collettivo di tipo commerciale-residenziale. In questo senso è meno pressante la loro vocazione ad essere pedonalizzate (pensiamo alle “piazze-strada” Aldrovandi, Malpighi, Augusto Righi, ecc.) ad eccezione di piazza Calderini (oggi utilizzata come parcheggio totalizzante) per il suo ruolo di collegamento storico fra la piazza-giardino Minghetti, il Corso di via Farini e la piazza- monumento di San Domenico. Le “piazze-strada” nascono storicamente come trasformazioni di spazi di servizio al di fuori dalle mura del Mille, al cessare delle loro uso originale, come “guarratoi” per cavalli, al momento dello sviluppo urbanistico di Bologna nel XIII secolo. Questi spazi - abbattute le mura - sono diventate delle cerniere di transizione fra il tessuto della città medievale e quello della città rinascimentale e barocca. Denominate storicamente come “selciate”, per il tipo di pavimentazione prevalente, pre-

Classificazione tipologica delle piazze di Bologna



Piazza Maggiore



Piazza Aldrovandi



sentano una spiccata morfologia nel contesto urbano, con una lunghezza di 200-250 metri, una larghezza di 20-30 metri, in un rapporto di 1 a 2 tra questa e l'altezza media degli edifici di contorno. Spesso alberate, come nel caso di piazza Calderini, ma a volte anche porticate (Malpighi, Aldrovandi, A. Righi), le "piazze-strada" testimoniano storicamente - per la presenza di mercatini - la loro vocazione commerciale-residenziale.

C - Pedonalità delle "piazze-pertinenza". Si differenziano queste ultime dalle precedenti, per la loro vocazione ad un uso economico- istituzionale storico: piazza Galvani fu prima piazza del mercato del "baco da seta", poi fu piazza dell'Università (Archiginnasio) ed oggi è la piazza di collegamento e di snodo per una pluralità di percorsi; la piazza Montegrappa era prima la piazza del Castello Matildico; la piazza del Teatro Comunale, oggi piazza Verdi, era prima una piazza chiusa della famiglia dei Bentivoglio, così come la piazzetta del Francia era una piazza chiusa della famiglia Pepoli. Poi, piazza del Tribunale, piazza della Nazione (ora delle "Medaglie d'oro"), piazza delle Armi, oggi piazza "Otto Agosto" ecc.; ebbene, fra queste, solo piazza Montegrappa, utilizzata oggi come grande parcheggio, può essere interessata da una pedonalità meglio definita ai fini culturali-turistici per il ruolo di collegamento fra i Musei civici del palazzo dei Musei della Città ubicati in via Parigi, via Manzoni e in via Oberdan.

Piazza Verdi



D - Diverso è il caso delle "piazze-giardino" di formazione post-unitaria, che nascono per evidenziare il nuovo concetto di decoro urbano borghese (il verde non più chiuso all'interno dei palazzi privati, ma pubblico, urbano, a formare piazze pedonali per tutti, senz'altro fine se non quello del bel del decoro), fra queste ricordiamo piazza Minghetti e piazza Cavour, private oggi delle cancellate originali (come vediamo ancora a Parigi o a Londra) per essere state "donate alla patria" nel 1939.

Che di tutte queste piazze e spazi urbani così classificati, la pedonalizzazione avviata a Bologna dall'Amministrazione comunale a partire dal 1969 (in piazza Maggiore e via D'Azeglio) ne abbia già coinvolte un buon numero, ciò va a merito dell'intera città. Ma ciò non toglie che il disegno complessivo delle pedonalità non vada completato e rafforzato nel senso

che questo documento propone.

Si vengono così anche a precisare meglio i due termini di “pedonalizzazione” e di “pedonalità”.

Il primo fa riferimento ad una chiusura assoluta - parziale e protratta nel tempo - di spazi urbani con la relativa risistemazione di pavimentazioni ed illuminazioni specifiche a fini esclusivamente pedonali.

Il secondo fa riferimento alla volontà di privilegiare uno spazio urbano, con una riconosciuta vocazione pedonale, al fine di farlo rientrare in un sistema articolato di continuità fra diversi spazi di uso collettivo (culturali, commerciali e turistici, ecc.) che vanno ad innervare il tessuto urbano-storico, regolando a tal fine la presenza del traffico meccanizzato.

In questo senso, di nessuna vocazione alla pedonalità e tanto meno alla pedonalizzazione si può parlare per le grandi radiali storiche che dalle Due Torri (Strada Maggiore, via San Vitale, via Santo Stefano e via Castiglione) e dall'ex Ospedale che chiude la prospettiva di via Ugo Bassi (San Felice, Santa Isaia, via Lame) si allargano a ventaglio innervando i grandi lotti della città rinascimentale barocca fino alle porte della cerchia delle mura dei secoli XIII e XIV. Grandi strade prospettiche, porticate da entrambi i lati, arricchite dalle presenze di monumentali palazzi senatori e di complessi chiesastici che, per loro natura e matrice, soffrirebbero per una pedonalizzazione anche solo parziale. Fa eccezione il caso della radiale storica di via Zamboni, in quanto asse portante del sistema universitario, istituzionale e culturale-museale assolutamente organico alla via.

Le piazze concorrenti Maggiore e Nettuno



Piazza S.Stefano



4.

I PROGETTI STRATEGICI PORTANTI

4.1. I SETTE SISTEMI PORTANTI DEL CENTRO STORICO.

Nel piano di pedonalità e pedonalizzazione generale proposto, sono individuate sette aree urbane considerate quali “sistemi portanti della pedonalizzazione”. Esse sono:

1. Radiale storica di via Zamboni
2. Asse Rizzoli – Quadrilatero – Piazza S. Stefano
3. Corso Farini – Piazza Cavour – Piazza S. Domenico
4. Asse Piazza Galileo – Roosevelt – Porta Nuova
5. Piazza Malpighi – Piazza S. Francesco – Pratello
6. Tratti del Canale di Reno riscoperti
7. Tratto Cavaticcio – Porto Navile – Manifattura delle arti.

Questi sette sistemi portanti, facendo parte del più vasto programma di pedonalità e pedonalizzazione del centro storico, ne rappresentano l’innervamento principale e, definendo in sé le diverse polarità (v. la tav. a3), monumentali–museali–istituzionali–universitarie, religiose, turistiche, economiche, commerciali, rispondono ciascuna alle diverse esigenze specifiche della vita quotidiana, anche diversificate nel corso della stessa giornata.

E’ sui sette sistemi portanti che potranno essere innescati anche “eventi particolari” di strada al fine di caratterizzare il substrato storico culturale specifico di ogni singolo sistema. E’ così che il modello “*T-days*” potrà superare la sua negatività di “evento” nelle strade degli sventramenti ottocenteschi, ove la presenza dei portici risulta chiaramente in contrasto con il movimento erratico indotto dallo spaesamento dell’ampia sede stradale non modificata, per strutturarsi invece in aree a forte connotazione ambientale e funzionale, nel cuore stesso del centro storico, fornendo la linfa vitale che loro spetta per diritto storico e per l’impegno economico che vi è profuso.

Legenda

- 1_RADIALE STORICA DI VIA ZAMBONI
- 2_ASSE RIZZOLI - QUADRILATERO - S. STEFANO
- 3_CORSO FARINI - PIAZZA CAVOUR - PIAZZA S. DOMENICO
- 4_ASSE PIAZZA GALILEO - ROOSVELT - PORTA NUOVA
- 5_PIAZZA MALPIGHI - PIAZZA S.FRANCESCO - PRATELLO
- 6_TRATTI DEL CANALE DI RENO RISCOPERTI
- 7_TRATTO CAVATICCIO - PORTO NAVILE - MANIFATTURA DELLE ARTI



CONNESSIONI STRUTTURALI CON LA PERIFERIA ESISTENTI



CONNESSIONI STRUTTURALI CON LA PERIFERIA DI PROGETTO

AREE DI CONNESSIONE: Staveco ed Hera

CONTINUITA' *extra-moenia* esistenti (porticati e ponti) e di progetto (cremagliera, tapis roulant)

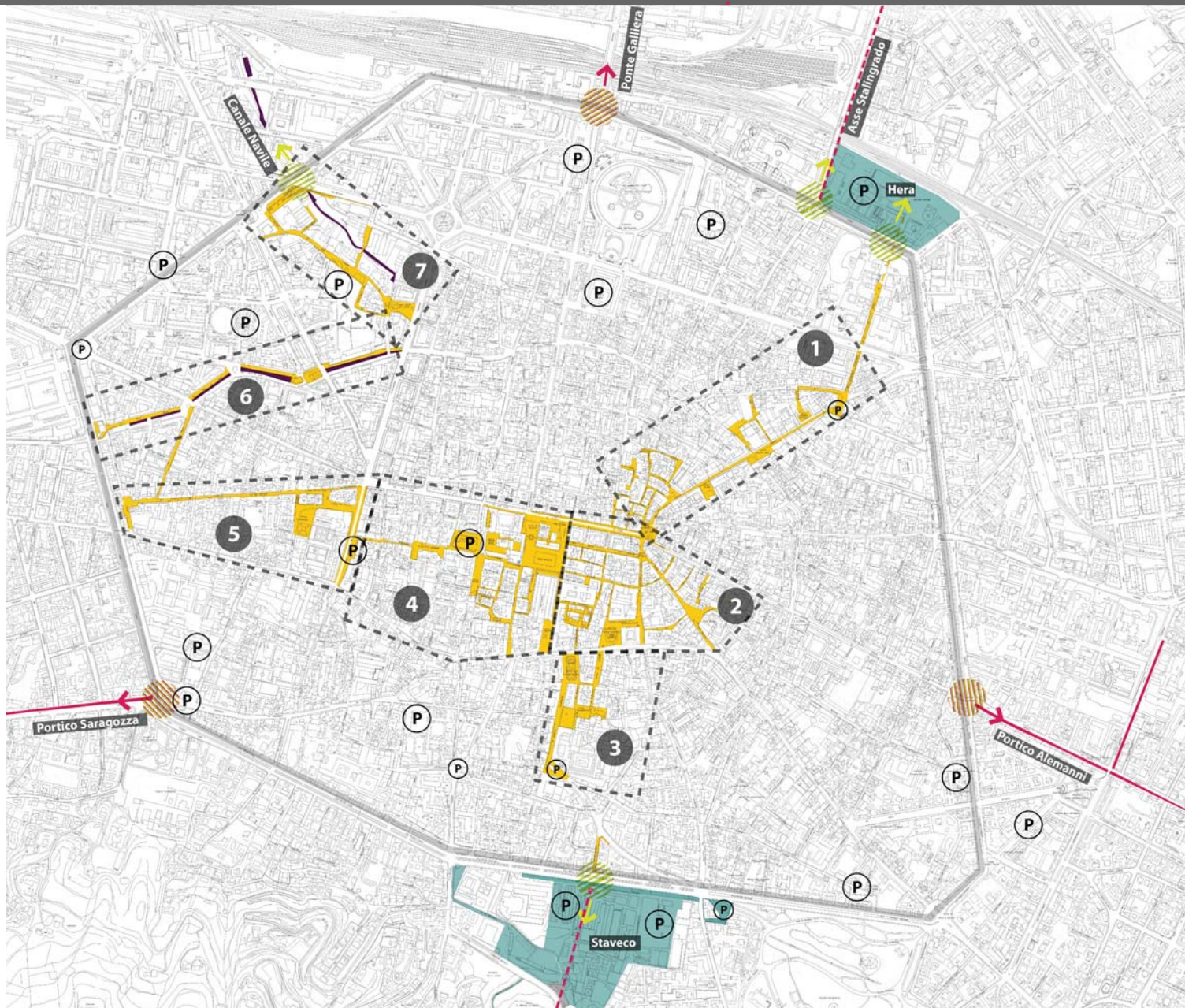


PARCHEGGI PUBBLICI a rotazione esistenti e di progetto di supporto alla pedonalità



PARCHEGGI PUBBLICI pertinenziali a servizio dei residenti esistenti e di progetto

B1_I 7 SISTEMI PORTANTI DI PEDONALITA'



La graficizzazione, in scala adeguata, illustra i sistemi nella loro funzionalità tra pedonalità–pedonalizzazione e mobilità pubblica e privata. Riferendo la tavola dei sistemi alla tavola dei parcheggi pubblici e privati, e di quelli di approdo di nuova previsione sotterranea, si rileva la prossimità tra servizi e aree di utilizzo, assolutamente compatibili.

La tavola grafica evidenzia:

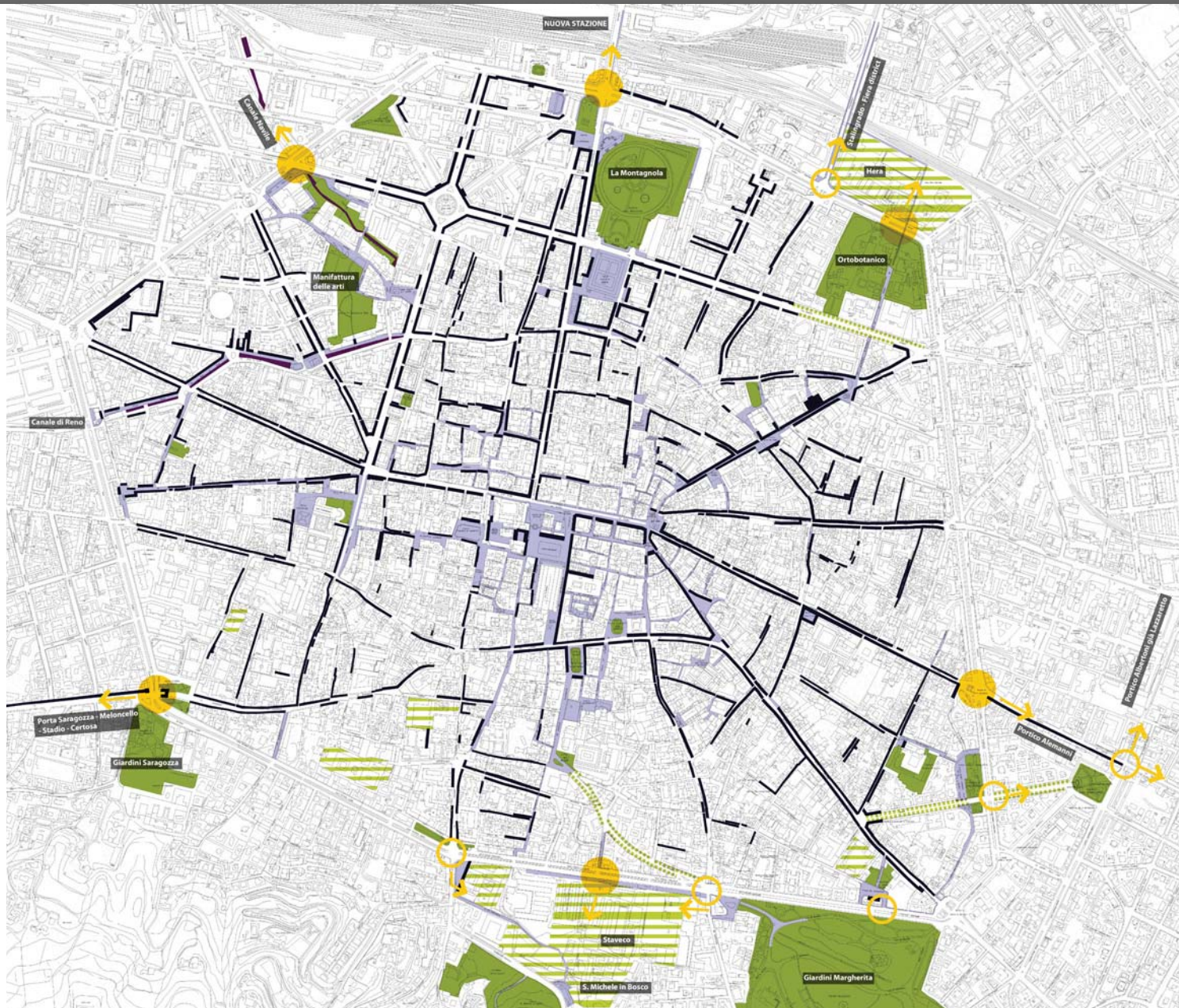
- a. il tessuto storico edilizio
- b. le presenze monumentali, istituzionali, museali – turistico – commerciali.
- c. il sistema dei portici e delle gallerie
- d. le strade soggette a pedonalità con traffico controllato
- e. le strade soggette a pedonalizzazione
- f. le piazze, gli slarghi, i trebbi pedonalizzati.

In particolare, si segnala che il filetto bianco nelle strade pedonali sta a significare il passaggio controllato delle navette, dei taxi, delle auto blu, dei mezzi di sicurezza e degli aventi diritto, secondo il modello già sperimentato positivamente per Piazza S. Stefano e Piazza Galvani.

Legenda

-  SISTEMA PORTICI PEDONALI, ANDRONI E GALLERIE
-  PEDONALIZZAZIONI E PEDONALITA'
-  TRATTI DI CANALI
-  VIALI ALBERATI CON PEDONALITA'
-  PRINCIPALI AREE VERDI
-  AREE MILITARI E INDUSTRIALI IN DISMISSIONE
-  CONNESSIONI STRUTTURALI CON LA PERIFERIA
-  CONNESSIONI DI PEDONALITA' EXTRA MOENIA

B2_SCHEMA GENERALE DELLA PEDONALITA'



In sintesi ed in relazione alle legende delle tavole di progetto dei 7 sistemi portanti di pedonalità si ha:

- *Pedonalizzazione per piazze, slarghi e vie con accessibilità per la sola emergenza, servizi urbani, taxi, e residenti con posto auto interno; il carico e scarico ad orario.*
- *Pedonalità con accesso per aventi diritto, autorizzati, taxi, e residenti con regolamentazione della sosta per auto e moto e del carico e scarico.*
- *Pedonalità con passaggio delle navette del servizio pubblico, con percorso ciclabile con regolamentazione della sosta per auto e moto dei residenti e del carico e scarico.*
- *Pedonalizzazione totale (coperta e protetta) per l'intero sistema dei portici, gallerie, volti e voltoni, corti. ecc. con divieto di sosta per moto e biciclette.*

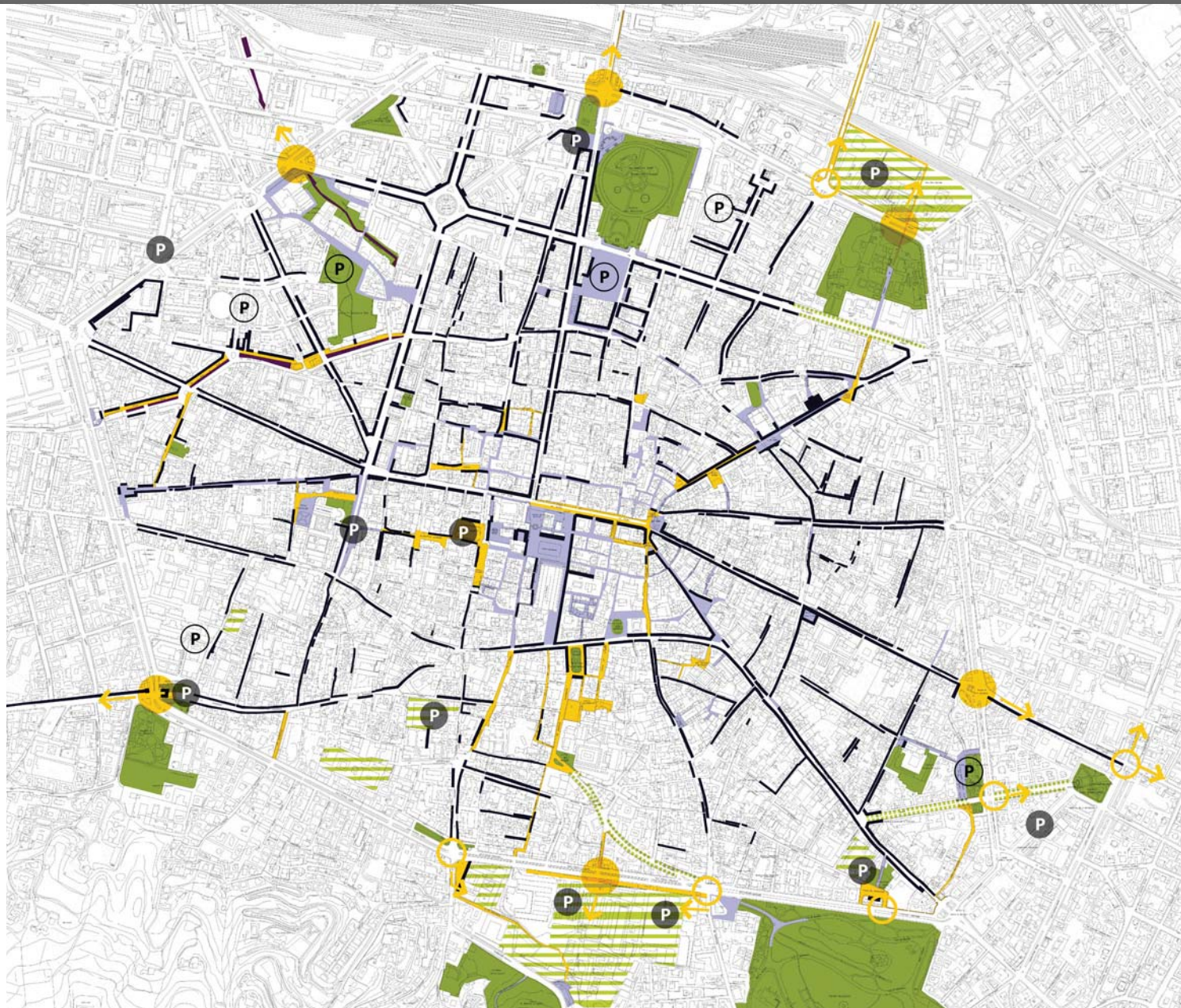
- *Per tutte le restanti vie e strade è prevista la mobilità privata e il trasporto pubblico secondo permessi e provvedimenti amministrativi (zt), preferenziali, sensi di marcia, sosta, svolte, ecc.)*

Legenda

	PEDONALIZZAZIONI E PEDONALITA' ESISTENTI CONFERMATE
	PEDONALIZZAZIONI E PEDONALITA' DI PROGETTO
	SISTEMA PORTICI PEDONALI, ANDRONI E GALLERIE
	TRATTI DI CANALI
	VIALI ALBERATI CON PEDONALITA'
	PRINCIPALI AREE VERDI
	AREE MILITARI E INDUSTRIALI IN DISMISSIONE
	PARCHEGGI PUBBLICI ESISTENTI a rotazione di supporto alla pedonalizzazione di progetto
	PARCHEGGI PUBBLICI DI NUOVA REALIZZAZIONE a rotazione di supporto alla pedonalizzazione di progetto
	CONNESSIONI STRUTTURALI CON LA PERIFERIA
	CONNESSIONI DI PEDONALITA' EXTRA MOENIA

N.B. LA DISTINZIONE PUNTUALE TRA PEDONALIZZAZIONE E PEDONALITA' E' RIPORTATA NELLE TAVOLE DI APPROFONDIMENTO DEI 7 SISTEMI IN SCALA 1:1000

B3_QUADRO OPERATIVO DEGLI INTERVENTI DI PEDONALITA'



SISTEMA DI PEDONALITÀ 1

RADIALE STORICA DI VIA ZAMBONI.

La radiale storica di via Zamboni costituisce un percorso di pedonalità ad alta intensità sia monumentale che istituzionale e culturale per la vita del centro storico.

È stata interessata nel tempo da diverse chiusure parziali al traffico che hanno menomato la sua continuità storico-morfologica e creato difficoltà di sviluppo commerciale-turistico. Questa radiale, dipartendosi dalla piazza di Porta Ravennana-2 Torri, trova un primo momento di pedonalizzazione nella piazzetta San Donato (risistemata e liberata da presenze incongrue e da elementi di micro-degrado).

Proseguendo si perviene alla Piazza monumentale Rossini che viene liberata dall'attuale parcheggio a raso e dalla barriera di cassonetti per rifiuti che ne copre la prospettiva. Su questa storica piazza, una volta ripavimentata, illuminata e ripulita si prospettano le facciate della chiesa di San Giacomo, dei palazzi cinquecenteschi Malvezzi (Provincia), Magnani (Unicredit) e Campeggi (Università).

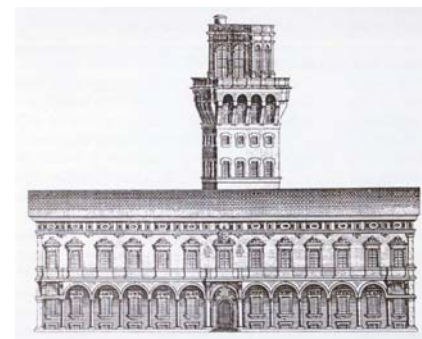
Percorso il magnifico portico quattrocentesco di San Giacomo, patrimonio dell'Unesco, che conduce alla cappella tardo-quattrocentesca di Santa Cecilia, si raggiunge Piazza Verdi (oggi ripavimentata e ripulita), cuore della cittadella universitaria e dei dipartimenti umanistici, dominata dalla massa architettonica del settecentesco teatro comunale dei Bibiena, uno dei più antichi teatri del mondo.

Oltrepassata Piazza Verdi, si entra nella cittadella universitaria il cui fulcro è il cinquecentesco Palazzo Poggi, sede del Rettorato e dell'omonimo museo, già sede dell'Accademia delle Scienze dal diciottesimo secolo.

Il percorso si chiude nel largo Puntoni dove è previsto un parcheggio pertinenziale sotterraneo.

Via Belle Arti, con chiesa e convento di Sant'Ignazio, oggi sede della Pinacoteca Nazionale e dell'Accademia di Belle Arti, resta assoggettata a pedonalità fino all'incrocio con via Bertoloni. È sufficiente questa sintetica descrizione per comprendere la necessità di un intervento organico di pedonalità su tutta la radiale monumentale di via Zamboni, priva di cesure, alleggerendo al contrario le pedonalizzazioni attuali del Ghetto e quelle previste per la zona cosiddetta Universitaria. In questo modo si viene a dare maggior respiro e rilancio alle funzioni commerciali, museali e culturali esistenti.

Palazzo Poggi e la Specola



Legenda

Legenda		1:1000
	PEDONALIZZAZIONE solo emergenza ed eventuali residenti con posto auto interno	
	PEDONALITA' con accesso per aventi diritto (taxi, servizi, autorizzati, ecc.) con regolamentazione della sosta	
	PEDONALITA' CON PASSAGGIO DELLE NAVETTE DEL SERVIZIO PUBBLICO con percorso ciclabile e con regolamentazione della sosta	
	STRADE CON MOBILITA' PRIVATA E MOBILITA' PUBBLICA A aperta secondo permessi e provvedimenti amministrativi (ZTL, preferenziali, senso di scorrimento, sosta, ecc.)	
	SISTEMA PORTICI PEDONALI, ANDRONI E GALLEIRE	
	VERDE PUBBLICO	
	MONUMENTI ED EDIFICI ISTITUZIONALI, CULTURALI MUSEALI E RELIGIOSI	
	EDIFICI RESIDENZIALI	

Sistema di pedonalità 1. RADIALE STORICA DI VIA ZAMBONI

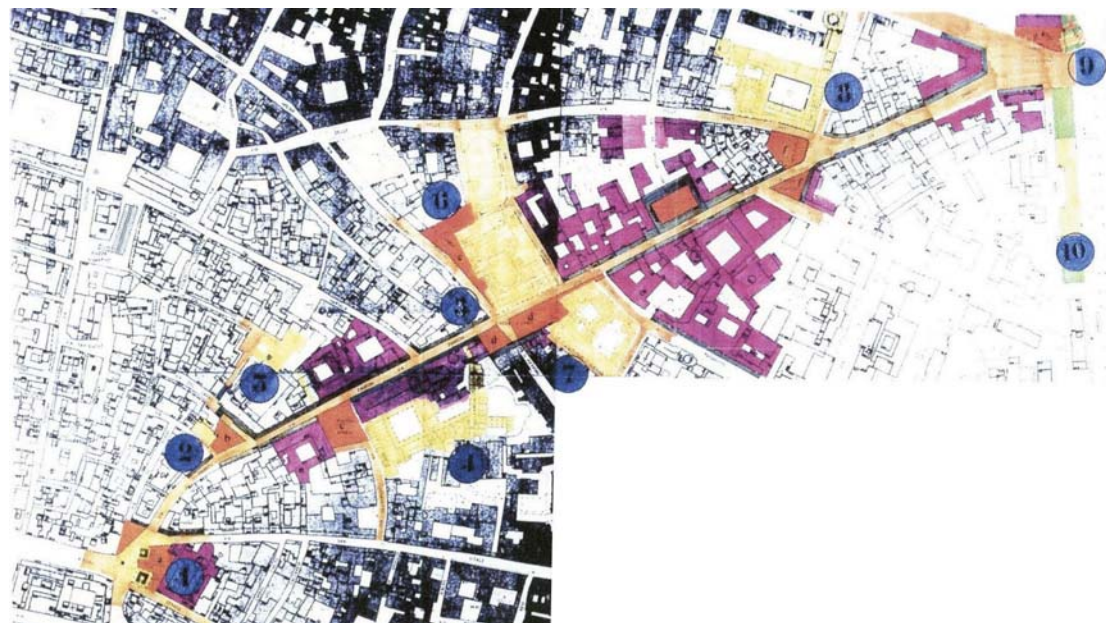


Una annotazione finale riguarda il fatto che questo sistema di pedonalità offre anche l'opportunità, partendo dalla Pinacoteca Nazionale (attraversato il viale Irnerio e percorsa la via Filippo Re all'interno dell'Orto Botanico), di raggiungere, mediante un sottopasso pedonale alle mura cittadine, l'area Hera in dismissione. Qui viene previsto un punto di interscambio a supporto del centro, grazie ad un parcheggio sotterraneo di 600 posti auto, e viene assicurata una continuità pedonale con la periferia nord, attraverso un percorso coperto con doppio *tapis roulant* al lato del ponte Stalingrado, che conduce direttamente al Fiera District, e rappresenta un primo elemento di un auspicabile rinnovamento dell'intero asse urbano della via Stalingrado.

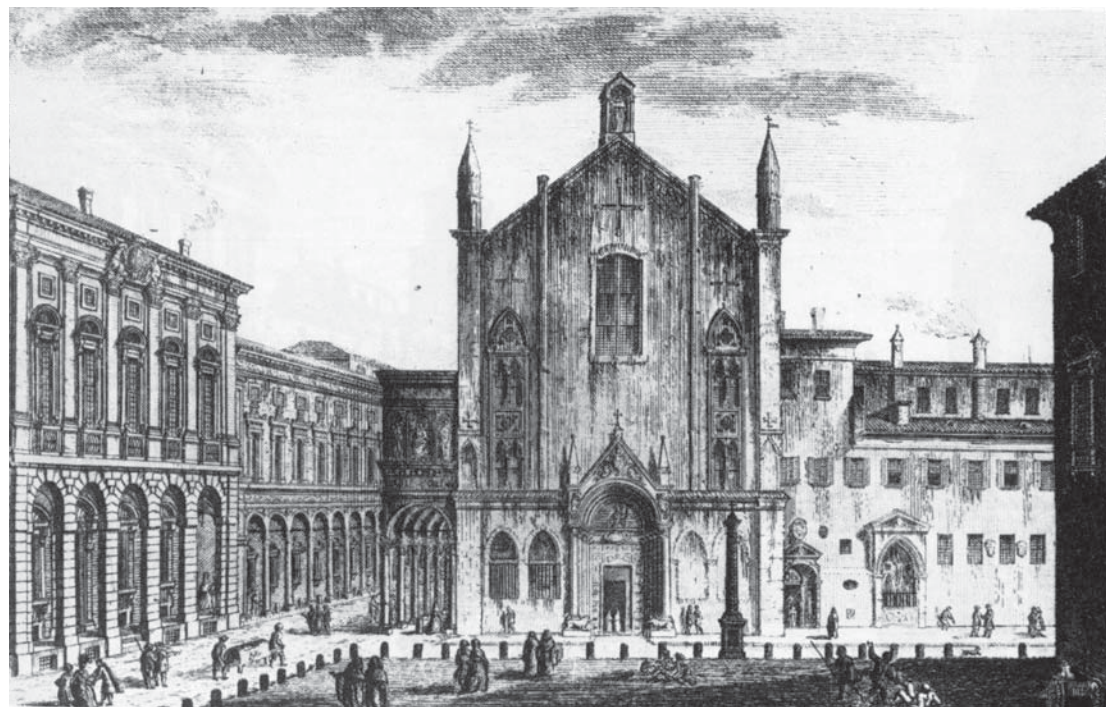
Foto confronto di via Zamboni realizzati da Paolo Monti e pubblicati nel volume "Bologna Centro Storico", 1970



*Radiale monumentale di via
Zamboni*



Piazza Rossini nel XVIII secolo



c1_Sistema di pedonalità 1. PIAZZA ROSSINI - STATO DI FATTO



c1_Sistema di pedonalità 1. PIAZZA ROSSINI - PROGETTO



SISTEMA DI PEDONALITÀ 2

ASSE RIZZOLI – QUADRILATERO – PIAZZA S. STEFANO.

L'asse Rizzoli–due Torri–Quadrilatero Santo Stefano costituisce il quadrante di pedonalità urbano ad altissima intensità sia monumentale che economico-commerciale. Sono più di mille anni che questo settore urbano rappresenta l'identità mercantile di Bologna ancora viva oggi.

Alterato solo dallo sventramento del 1909 dell'antica via del Mercato di Mezzo (oggi via Rizzoli), esso racchiude i principali monumenti cittadini e la massima concentrazione di attività economico–commerciali, finanziarie e mercantili a livello non solo urbano ma soprattutto regionale e nazionale.

Oltre alla via Rizzoli (già via Emilia) il quadrante è caratterizzato ad est dalle presenze architettonico-urbanistiche di Piazza di Porta Ravegnana con il palazzo degli Strazzaroli, di Piazza della Mercanzia (un insieme conosciuto come Foro dei Mercanti) e di Piazza Santo Stefano.

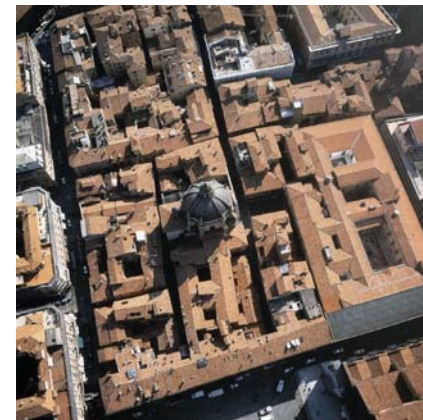
A sud, fra le vie Castiglione ed Archiginnasio, il quadrante è caratterizzato dalla presenza commerciale del cosiddetto quadrilatero, da cui emergono i principali monumenti cittadini, sedi culturali, museali ed istituzionali: Palazzo Galvani (Museo Civico Archeologico), Palazzo dell'Archiginnasio (Biblioteca storica), Chiesa della Vita (Oratorio e Compianto), Palazzo Pepoli Campogrande (Pinacoteca Nazionale), Palazzo Pepoli Vecchio (Museo della Città), Palazzo Mengoni (Carisbo) ed infine Piazza Galvani e Piazza Minghetti.

Il quadrante è poi interessato da un fitto sistema di gallerie a corte e coperte (antiche e più recenti) che il presente progetto di pedonalità vuole rilanciare (come è successo recentemente a Parigi con i *Passages* che erano stati abbandonati negli anni '80 e '90 del novecento). Queste sono, oltre alla più nota Galleria Cavour, la Galleria del Leone sotto le 2 Torri, la galleria Acquaderni, la Galleria Isolani, la Galleria Portico della Morte e l'antica Galleria a corte con passaggi coperti detta Corte Galluzzi, che unisce la Piazza Galvani con la parte già pedonalizzata di via d'Azeglio.

Ad ovest il quadrante è chiuso dalla Piazza Maggiore e Nettuno e dalla Piazza Coperta della Sala Borsa.

Il progetto prevede per questo sistema un potenziamento dell'attuale pedonalizzazione con un intervento di pedonalità strutturale (attraverso la sostituzione degli attuali bus, snodati e non, con le più adeguate navette) e le ricicture urbanistiche delle vie Rizzoli ed

Il Quadrilatero



Legenda

-  PEDONALIZZAZIONE
solo emergenza ed eventuali residenti con posto auto interno
-  PEDONALITA'
con accesso per aventi diritto (taxi, servizi, autorizzati, ecc.) con regolamentazione della sosta
-  PEDONALITA' CON PASSAGGIO DELLE
NAVETTE DEL SERVIZIO PUBBLICO con percorso ciclabile e con regolamentazione della sosta
-  STRADE CON MOBILITA' PRIVATA E MOBILITA'
PUBBLICA aperta secondo permessi e provvedimenti amministrativi (ZTL, preferenziali, senso di scorrimento, sosta, ecc.)
-  SISTEMA PORTICI PEDONALI, ANDRONI E GALLERIE
-  VERDE PUBBLICO
-  MONUMENTI ED EDIFICI ISTITUZIONALI,
CULTURALI MUSEALI E RELIGIOSI
-  EDIFICI RESIDENZIALI

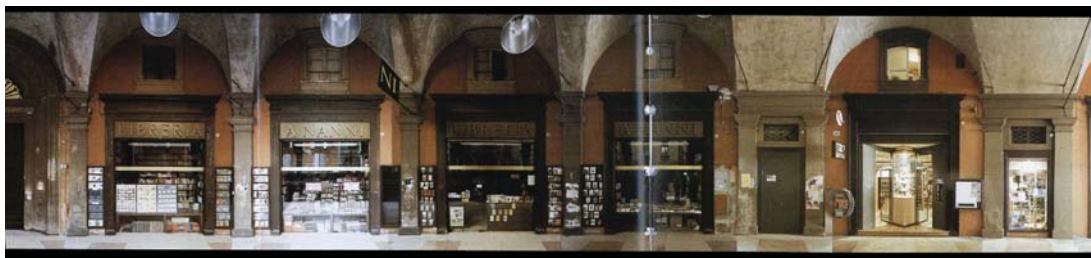
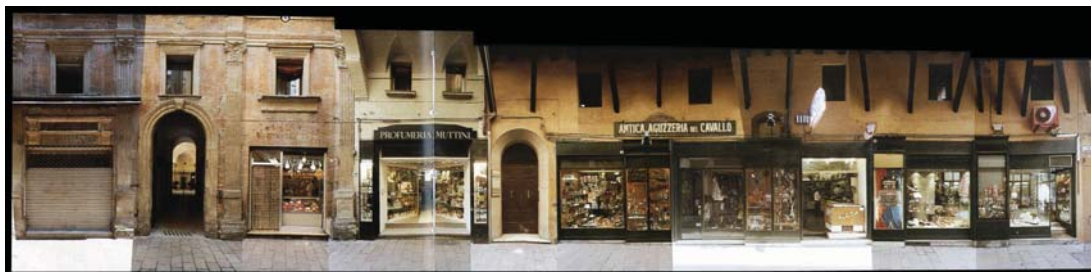
Sistema di pedonalità 2. ASSE RIZZOLI - DUE TORRI - QUADRILATERO - S. STEFANO



Orefici con la ricomposizione della sede storica delle strade e la realizzazione di ampi listoni pedonali per la sosta e il passeggio, come quello proposto per la Via Rizzoli. È prevista anche la sistemazione pavimentale della piazzetta della Vita e la pedonalità del tratto di via Castiglione dalla Mercanzia al Corso Farini e tutto ciò che la definizione data di pedonalità comporta.

All'interno di questo quadrante urbano potranno essere promosse tutte quelle opportunità, comunemente dette "feste di strada", per valorizzare i percorsi porticati, le piazze e piazzette, le gallerie, le corti, le vie, ecc., tutte insieme coinvolte (e non solo via Rizzoli, come avviene con l'evento del "T-days").

Per l'accessibilità pedonale si fa riferimento al sistema interno del centro storico delle navette e a quello dei nuovi parcheggi sotterranei di progetto, (Roosevelt, Caserma Cialdini, Malpighi, San Francesco, area Staveco, ...), oltre a quelli esistenti (Piazza VIII Agosto).

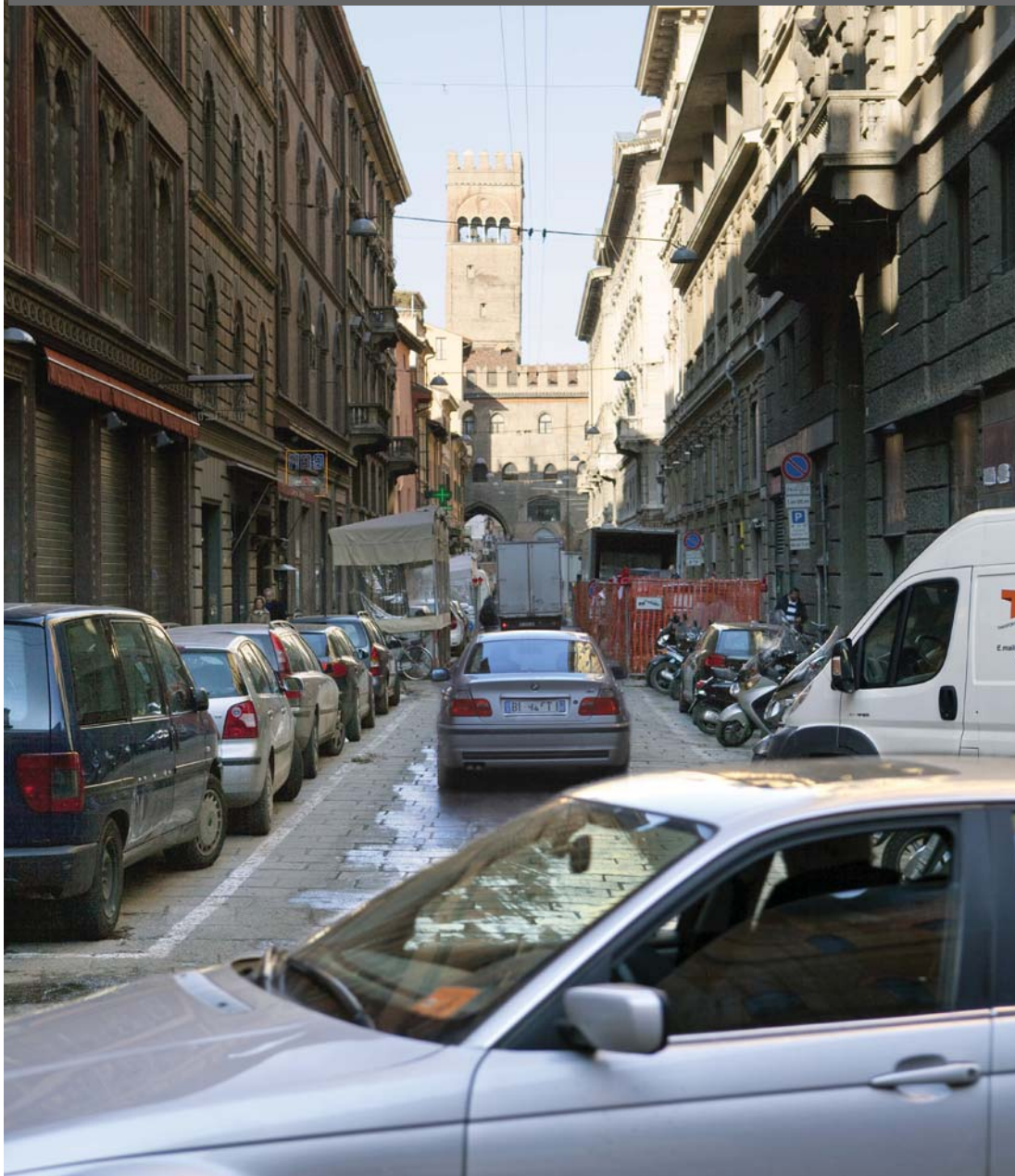


Le strutture culturali, istituzionali e pubbliche e il processo di tabernizzazione dell'area del quadrilatero

	COMPLESSI MONUMENTALI SEDE DI ISTITUZIONI CULTURALI
	PUBBLICHE: Museo Civico Archeologico Archiginnasio Chiesa e Oratorio della Vita (Compianto)
	GALLERIE COMMERCIALI E MERCATI COPERTI
	SISTEMA DEI PERCORSI PEDONALI PORTICATI E DEI VOLTI
	Pavimentazione in lastre grandi di marmo di Verona (rosso giallo)
	Pavimentazione in veneziana
	CHIOSTRI E CORTI INTERNE PUBBLICHE
	Pavimentazione in cotto
	Pavimentazione in acciottolato pietra
	Pavimentazione vicoli strade e piazze
	INDIVIDUAZIONE VETRE ESEMPI COMMERCIALI AL 1991
	ALIMENTARI
	ABBIGLIAMENTO
	OGGETTI PREZIOSI
	ARREDAMENTO
	LIBRERIE
	FARMACE
	RIVENDITE DI MONOPOLIO
	ARTIGIANATO DI SERVIZIO
	BANCHE E UFFICI

Botteghe storiche nel Quadrilatero

c2_Sistema di pedonalità 2. VIA CAPRARIE - STATO DI FATTO



c2_Sistema di pedonalità 2. VIA CAPRARIE- PROGETTO



c2_Sistema di pedonalità 2. VIA RIZZOLI - STATO DI FATTO



c2_Sistema di pedonalità 2. VIA RIZZOLI- PROGETTO



c2_Sistema di pedonalità 2. VIA RIZZOLI
STATO DI FATTO



c2_Sistema di pedonalità 2. VIA RIZZOLI
PROGETTO



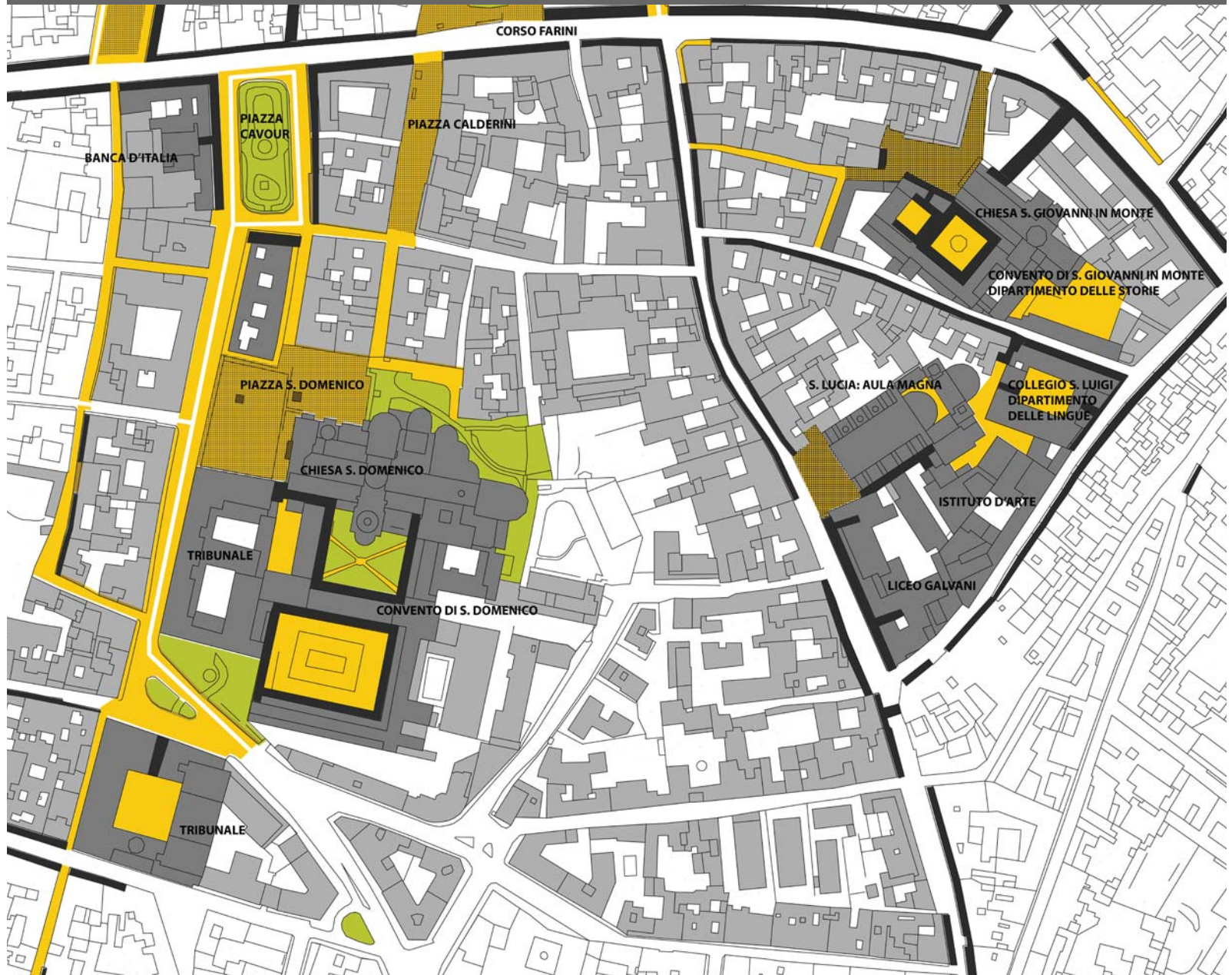
SISTEMA DI PEDONALITÀ 3

CORSO FARINI - PIAZZA CAVOUR - PIAZZA S. DOMENICO

Corso Farini, Piazza Cavour e Piazza San Domenico costituiscono un particolare percorso di pedonalità diverso dai due precedenti, in quanto oltre a completarli dal punto di vista monumentale (complessi di San Giovanni in Monte, Chiesa di Santa Lucia, Chiesa-Convento di San Domenico, Palazzo Ranuzzi, ecc.) ed in parte anche commerciale (Corso Farini), di fatto introduce un altro tipo di pedonalità, più lenta, dedicata al tempo libero e alla sosta. Infatti dal Corso Farini attraverso tre Piazze giardino (Minghetti, Cavour, Calderini), dove è possibile sostare su panchine all'ombra di alberature, si passa pedonalmente alla Piazza San Domenico, un vero campo (così lo si definiva anticamente in quanto irregolare, articolato per ambiti e tenuto ad erba come, appunto, il campo di Pisa) dominato dalla massa monumentale della chiesa di San Domenico. Qui è come se la città costruita si aprisse, prendesse aria e luce. Quindi scaturisce la necessità che la Piazza San Domenico sia liberata in ogni ora del giorno e della notte dalla presenza di autovetture. Inoltre via Garibaldi sarà assoggettata ad un regime di pedonalità nel tratto Piazza Cavour-Tribunali. Questo percorso di pedonalità ha inoltre un altro importante scopo, quello di condurre attraverso la via Rubbiani, pedonalizzata, alla connessione sud del centro storico verso le propaggini collinari e cioè all'area Staveco che, oltre ad incrementare il verde dei Giardini Margherita, permetterà di raggiungere a piedi, attraverso una cremagliera aerea, il belvedere napoleonico di San Michele in Bosco (che ha anticipato di decenni il più famoso belvedere di piazzale Michelangelo a Firenze) e quindi anche l'istituto Rizzoli. A questo Belvedere si potrà pervenire anche a piedi attraverso il recupero dell'antica strada dei Capuccini, tuttora esistente, che dal piazzale della Chiesa Convento della SS. Annunziata conduce, attraverso la stessa area della Staveco, alla Chiesa di San Michele.

Oggi, in assenza di un parcheggio adeguato (quello esistente è ad uso esclusivo del Rizzoli), in pochi salgono al colle del Belvedere, mentre la previsione di dotare l'area Staveco di due parcheggi sotterranei della capacità complessiva di 700 posti auto, risolverà ogni problematica sia in relazione al settore sud del centro storico che al territorio verso la collina.

Sistema di pedonalità 3. CORSO FARINI - CAVOUR - SAN DOMENICO



SISTEMA DI PEDONALITÀ 4

ASSE PIAZZA GALILEO - ROOSEVELT - PORTA NUOVA

L'asse urbano Piazza Galileo - Roosevelt - Portanova costituisce un percorso di pedonalità fortemente strutturato che, dipartendosi dalle piazze concorrenti Maggiore e Nettuno (cerniera del sistema di pedonalità Rizzoli-Quadrilatero), propone il progetto di un grande parcheggio interrato che interessa le piazze di risulta dallo sventramento del 1934 (Galileo - Roosevelt) con una capienza di circa 500 posti auto. L'operazione comporta la eliminazione degli attuali parcheggi a raso delle piazze e la sistemazione con pavimentazioni, arredi ed illuminazione appropriate per un utilizzo pedonale, di servizio e di supporto, ma soprattutto per manifestazioni, concerti, fiere, cinema-estate, ecc. che attualmente invadono in modo incoerente Piazza Maggiore, in tal modo sottratta, in particolare nei mesi estivi, ad una fruizione turistico- commerciale, ma soprattutto monumentale, non più tollerabile.

Il percorso pedonale, che si conclude alla Portanova, collega così direttamente Piazza Maggiore a Piazza Malpighi dove è previsto un ulteriore parcheggio sotterraneo, che si espande fino a sotto piazza San Francesco, di capienza pari a circa 350 posti auto. Dette infrastrutture caratterizzano nella sostanza questo sistema di pedonalità in quanto esso non solo insiste su un antico percorso commerciale che dal mercato di San Giovanni di Piazza Santo Stefano si concludeva (quando Piazza Maggiore ancora non esisteva) al complesso di Piazza di San Francesco (sede ancor oggi di un mercato settimanale), ma registra la presenza di monumentalità importanti -Palazzo Caprara sede della Prefettura, il complesso Chiesa di San Salvatore, il complesso gotico di San Francesco - e di valenza commerciale che assicura continuità funzionale e vivacità urbana

Legenda

-  PEDONALIZZAZIONE
solo emergenza ed eventuali residenti con posto auto
interno
-  PEDONALITA'
con accesso per aventi diritto (taxi, servizi, autorizzati,
ecc.) con regolamentazione della sosta
-  PEDONALITA' CON PASSAGGIO DELLE
NAVETTE DEL SERVIZIO PUBBLICO con percorso
ciclabile e con regolamentazione della sosta
-  STRADE CON MOBILITA' PRIVATA E MOBILITA'
PUBBLICA aperta secondo permessi e provvedimenti
amministrativi (ZTL, preferenziali, senso di scorcimento, sosta,
ecc.)
-  SISTEMA PORTICI PEDONALI, ANDRONI E GALLEIRE
-  VERDE PUBBLICO
-  MONUMENTI ED EDIFICI ISTITUZIONALI,
CULTURALI MUSEALI E RELIGIOSI
-  EDIFICI RESIDENZIALI
-  NUOVI PARCHEGGI SOTTERRANEI
-  PROFILO DEI NUOVI PARCHEGGI SOTTERRANEI
-  PROFILO DEL SOTTOPASSO ESISTENTE da
rifunzionizzare a PARCHEGGIO MOTO-CICLI A
ROTAZIONE

Sistema di pedonalità 4. ASSE PIAZZA GALILEO – ROOSVELT – PORTA NUOVA



c4_Sistema di pedonalità 4. PIAZZA ROOSVELT - STATO DI FATTO



c4_Sistema di pedonalità 4. PIAZZA ROOSVELT - PROGETTO



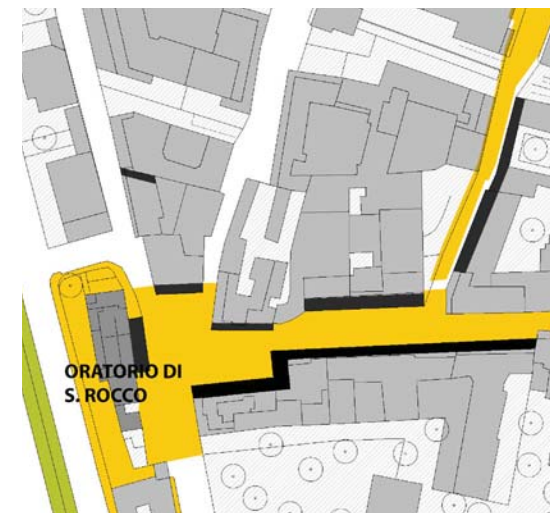
SISTEMA DI PEDONALITÀ 5

PIAZZA MALPIGHI – PIAZZA S. FRANCESCO – PRATELLO

c5_Sistema

L'asse Piazza Malpighi - Piazza S. Francesco - Pratello viene a dare continuità logico-funzionale al sistema di pedonalità precedentemente illustrato, grazie alla risistemazione di Piazza San Francesco, garantendo di fatto la connessione diretta con via del Pratello, già pedonalizzata, che costituisce l'invaso di un mondo giovanile-universitario che si anima soprattutto alla sera e dove le attività commerciali per il tempo libero registrano una forte concentrazione. Anche al fine di alleggerire questa situazione, si propone di rompere l'isolamento di via del Pratello dandole una maggior continuità relazionale con l'intorno. In particolare si propone di connettere via del Pratello a via Riva di Reno dove, anche riprendendo una iniziativa prima annunciata e poi sospesa dalla precedente Amministrazione, vengono riscoperti alcuni tratti del canale di Reno affiancati da spazi per il passeggio e la sosta pedonale di grande attrazione.

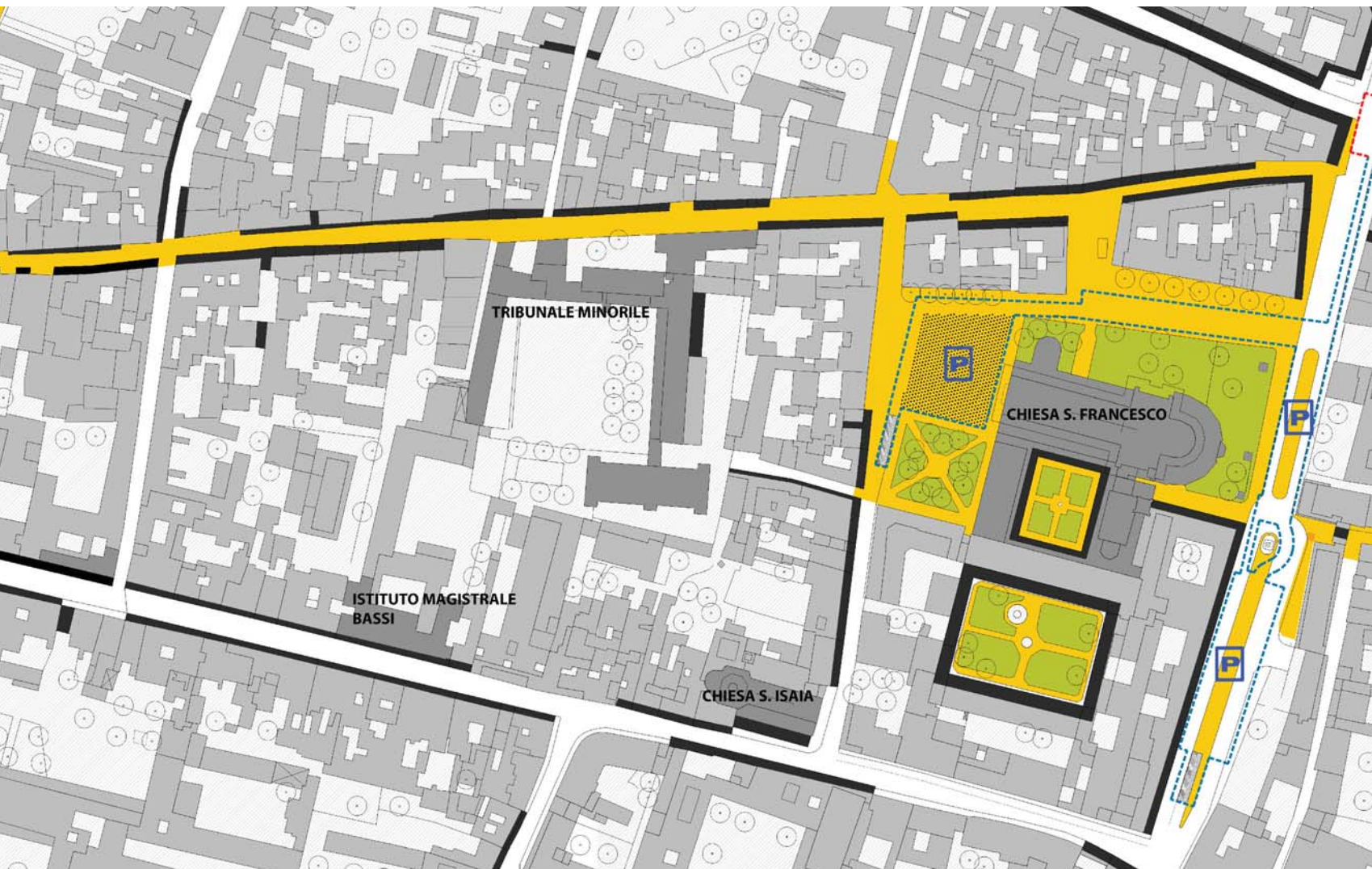
Piazza Malpighi nel XIX secolo



Legenda

-  PEDONALIZZAZIONE
solo emergenza ed eventuali residenti con posto auto interno
-  PEDONALITA'
con accesso per aventi diritto (taxi, servizi, autorizzati, ecc.) con regolamentazione della sosta
-  PEDONALITA' CON PASSAGGIO DELLE
NAVETTE DEL SERVIZIO PUBBLICO con percorso ciclabile e con regolamentazione della sosta
-  STRADE CON MOBILITA' PRIVATA E MOBILITA'
PUBBLICA aperta secondo permessi e provvedimenti amministrativi (ZTL, preferenziali, senso di scorrimento, sosta, ecc.)
-  SISTEMA PORTICI PEDONALI, ANDRONI E GALLEIRE
-  VERDE PUBBLICO
-  MONUMENTI ED EDIFICI ISTITUZIONALI,
CULTURALI MUSEALI E RELIGIOSI
-  EDIFICI RESIDENZIALI
-  NUOVI PARCHEGGI SOTTERRANEI
-  PROFILO DEI NUOVI PARCHEGGI SOTTERRANEI
-  PROFILO DEL SOTTOPASSO ESISTENTE da
rifunzionizzare a PARCHEGGIO MOTO-CICLI A ROTAZIONE

di pedonalità 5. PIAZZA MALPIGHI – PIAZZA S. FRANCESCO – PRATELLO



SISTEMA DI PEDONALITÀ 6

TRATTI DEL CANALE DI RENO RISCOPERTI ACQUA E PEDONALITÀ: I CANALI IN CITTÀ

Il sistema è costituito dai tratti del Canale di Reno riscoperti in tutti i sensi, ovvero riaperti dopo il loro tombamento del 1956 e rivalutati in termini turistici e del tempo libero.

Bologna città dei canali: i canali in città.

Se si riaprissero alcuni tratti del Canale di Reno, coperti, o meglio “tombati”, nel secondo dopoguerra quando si vollero ottenere facili parcheggi in superficie, solo tre di essi meriterebbero l'attenzione della opinione pubblica e della Amministrazione: i tre bracci del Canale di Reno che potrebbero corrispondere a certe esigenze turistiche e identitarie che hanno fatto sorgere la questione.

Il tratto che va dalla Magona dei Maccaferri, dopo l'ingresso dell'acqua entro le mura, in via della Grada, per il tratto che va fino a via S. Felice; poi il tratto che da via S. Felice arriva alla chiesa della Madonna della Pioggia; infine il tratto che dalla Madonna della Pioggia, sospesa sul canale su via delle Lame, va fino al balzo del Cavaticcio di via Marconi e che antista alla ex-Manifattura Tabacchi.

A Bologna, una qualche riapertura di tratti del Canale di Reno creerebbe una o più zone molto caratteristiche, che si conformerebbero a quelle che attraversavano Milano fin sotto l'abside del duomo, e che sono sopravvissute in molti tratti esterni dei Navigli. La differenza ben più significativa rispetto al caso di Milano sarebbe proprio quella della grande centralità dei tratti bolognesi in questione, per cui si intuisce subito che siamo di fronte ad altre valenze e ad altre possibilità.

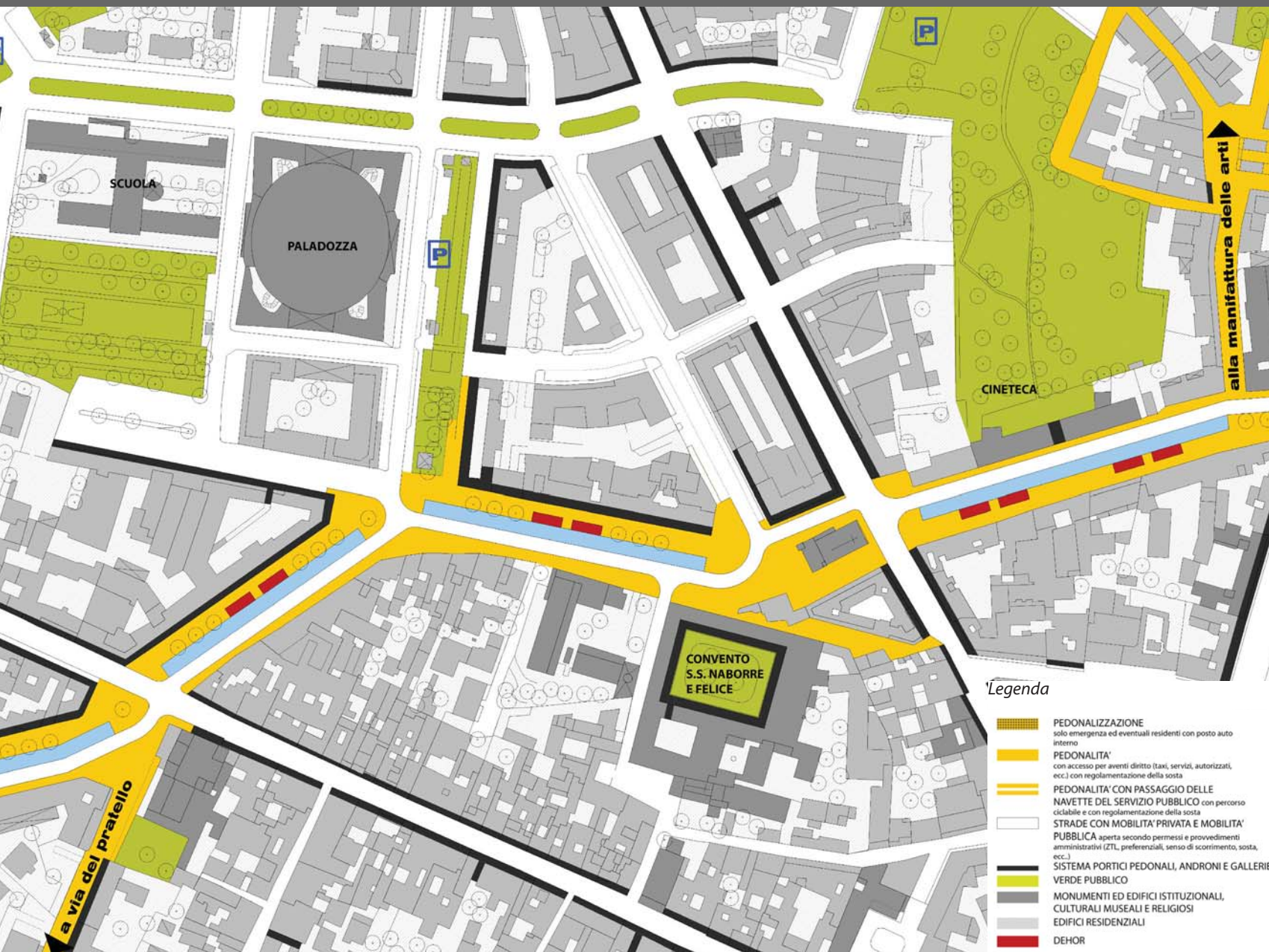
Se, poniamo, quattro *dehors* lunghi una ventina di metri (simili nei volumi a quelle che erano le lavanderie coperte) si affacciassero sull'acqua con le loro vetrate in via della Grada, sotto il livello del piano stradale, essi si integrerebbero ai tanti locali che già animano la notte di via del Pratello, differenziando l'offerta ma rafforzando al tempo stesso l'attrattività dell'intero polo.

La riscoperta dell'acqua e dei canali

La riscoperta dell'acqua, cioè la riscoperta del valore urbano degli antichi canali, che ha attirato tanto l'attenzione dell'opinione pubblica, nasce dopo l'annuncio dell'Amministrazione



Sistema di pedonalità 6. TRATTI DEL CANALE DI RENO RISCOPERTI



Legenda

-  PEDONALIZZAZIONE
solo emergenza ed eventuali residenti con posto auto interno
-  PEDONALITA'
con accesso per avanti diritto (taxis, servizi, autorizzati, ecc.) con regolamentazione della sosta
-  PEDONALITA' CON PASSAGGIO DELLE
NAVETTE DEL SERVIZIO PUBBLICO con percorso ciclabile e con regolamentazione della sosta
-  STRADE CON MOBILITA' PRIVATA E MOBILITA'
PUBBLICA aperta secondo permessi e provvedimenti amministrativi (ZTL, preferenziali, senso di scorrimento, sosta, ecc.)
-  SISTEMA PORTICI PEDONALI, ANDRONI E GALLERIE
-  VERDE PUBBLICO
-  MONUMENTI ED EDIFICI ISTITUZIONALI,
CULTURALI MUSEALI E RELIGIOSI
-  EDIFICI RESIDENZIALI
-  DEHOR



L'assetto e l'aspetto del Canale di Reno nella sua veste di via urbana d'acqua (via Riva di Reno XVIII sec.)



L'assetto del porto Navile all fine del XIX secolo.

Il Canale di Reno all'interno di un isolato.



comunale, alla fine del 2009, di volerne riaprire alcuni tratti posti nel centro della città. È una questione che vale la pena affrontare solo se la si imposta dapprima con metodo storico e quindi con ampia progettualità.

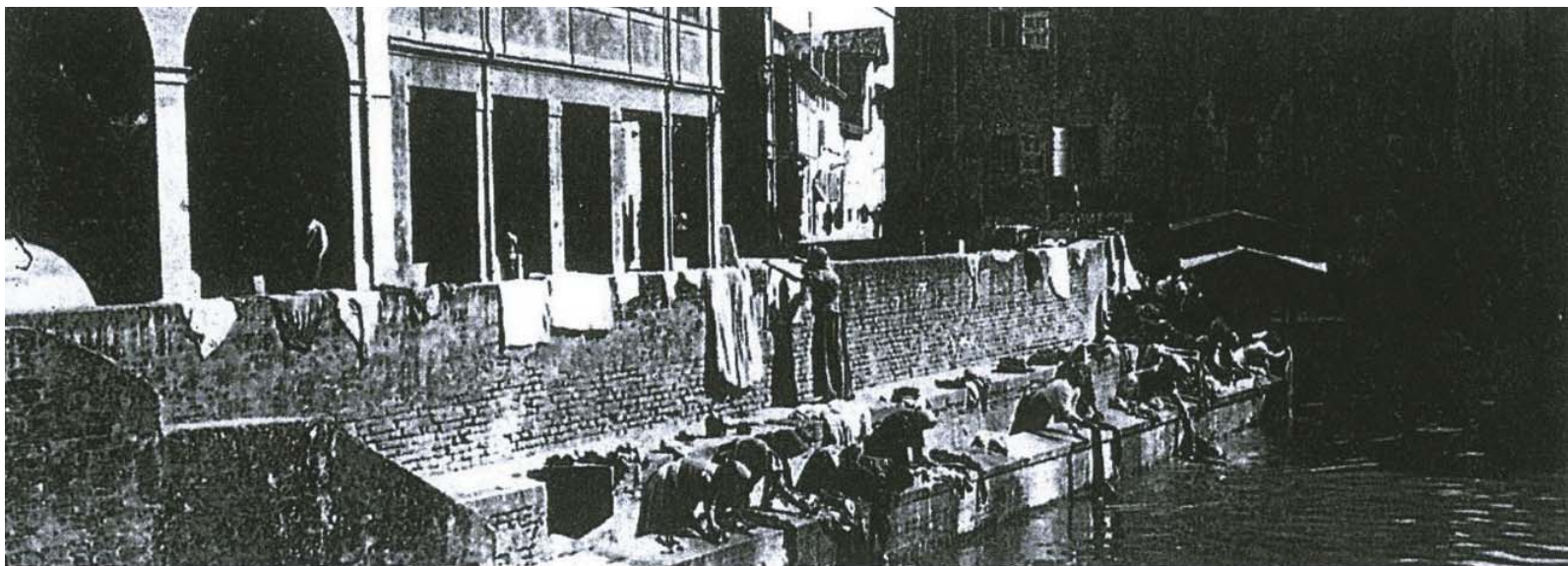
Dopo gli ultimi “tombamenti” del Canale di Reno nel tratto principale di via Riva Reno, risalenti al 1956, è calato in effetti sui canali un “silenzio di tomba”. Viene rotto solo negli anni ‘70 quando viene posta dall’Amministrazione Comunale la questione del recupero dell’area occupata un tempo dalla antica Manifattura Tabacchi. Il progetto urbanistico dell’area adottato dall’Amministrazione comunale nel 1990 dopo il fallimentare concorso di idee nazionale degli anni ‘80, propose la riapertura del tratto del canale di Reno di fronte all’ex Manifattura Tabacchi (oggi Cineteca comunale) ed un ampio brano sia del canale Cavaticcio, oltre al recupero già effettuato del Porto Canale.

Tutto ciò, come sempre, non nacque dal nulla, ma fu supportato da ricerche, indagini e pubblicazioni che ebbero inizio con due maestri degli studi di storia profonda, Luigi Del Pane e Carlo Poni, a partire dagli anni ‘70 del Novecento. Studi su una Bologna del lavoro e della tecnica che sono proseguiti, a cura di diversi autori, con lo sviluppo dei temi storici, economici, architettonici, urbanistici e culturali. Questi studi, caldeggiando la necessità di un ripristino e di un recupero delle strutture ancora esistenti che fecero di Bologna, dal XIII secolo al XVII, un centro di livello europeo per l’industria ed il commercio, costituiscono forse la giusta premessa per riaprire oggi un dibattito sulla riscoperta dell’acqua.

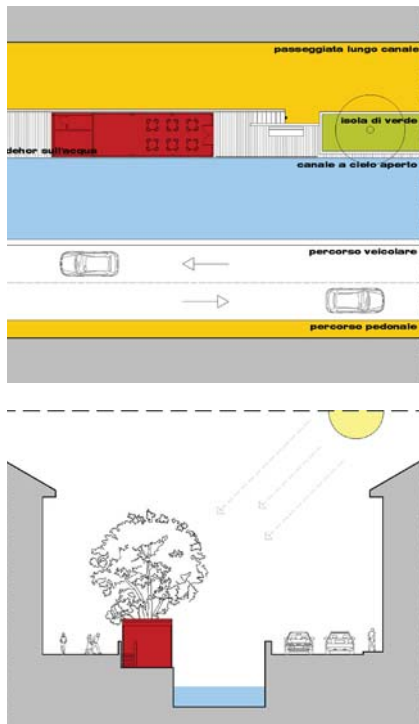
Una bonifica integrale di molti canali della città è stata nel frattempo attuata nell’arco degli anni ‘90, come operazione propedeutica al progetto di un ricondizionamento generale, compresa la nascita di un Museo delle Acque collocato nell’edificio della Grada là dove il Canale di Reno entra nella città storica. Nello stesso periodo fu reso percorribile e visitabile il tratto sotterraneo del canale che da Piazza Cavour conduce fino al ponte romano situato sotto l’attuale Via Rizzoli. Inoltre furono realizzate due “vedute” o affacci del canale che viene dalle colline, uno su via Piella ed uno su via Oberdan.

Di queste operazioni, che avevano un forte riferimento al progetto urbanistico di riqualificazione dell’area dell’ex Manifattura Tabacchi, si può dire che hanno avuto un buon consenso da parte della cittadinanza. La riscoperta dell’acqua, intesa come recupero di un pa-

Lavandaie lungo il Canale di Reno (XIX secolo)



Pianta e sezione di progetto lungo il canale di Reno



Il Canale di Reno del 1956

esaggio urbano particolare nel centro della città antica, è dunque un fatto avviato, ma non certo soddisfatto con una eventuale riapertura del canale di Reno.

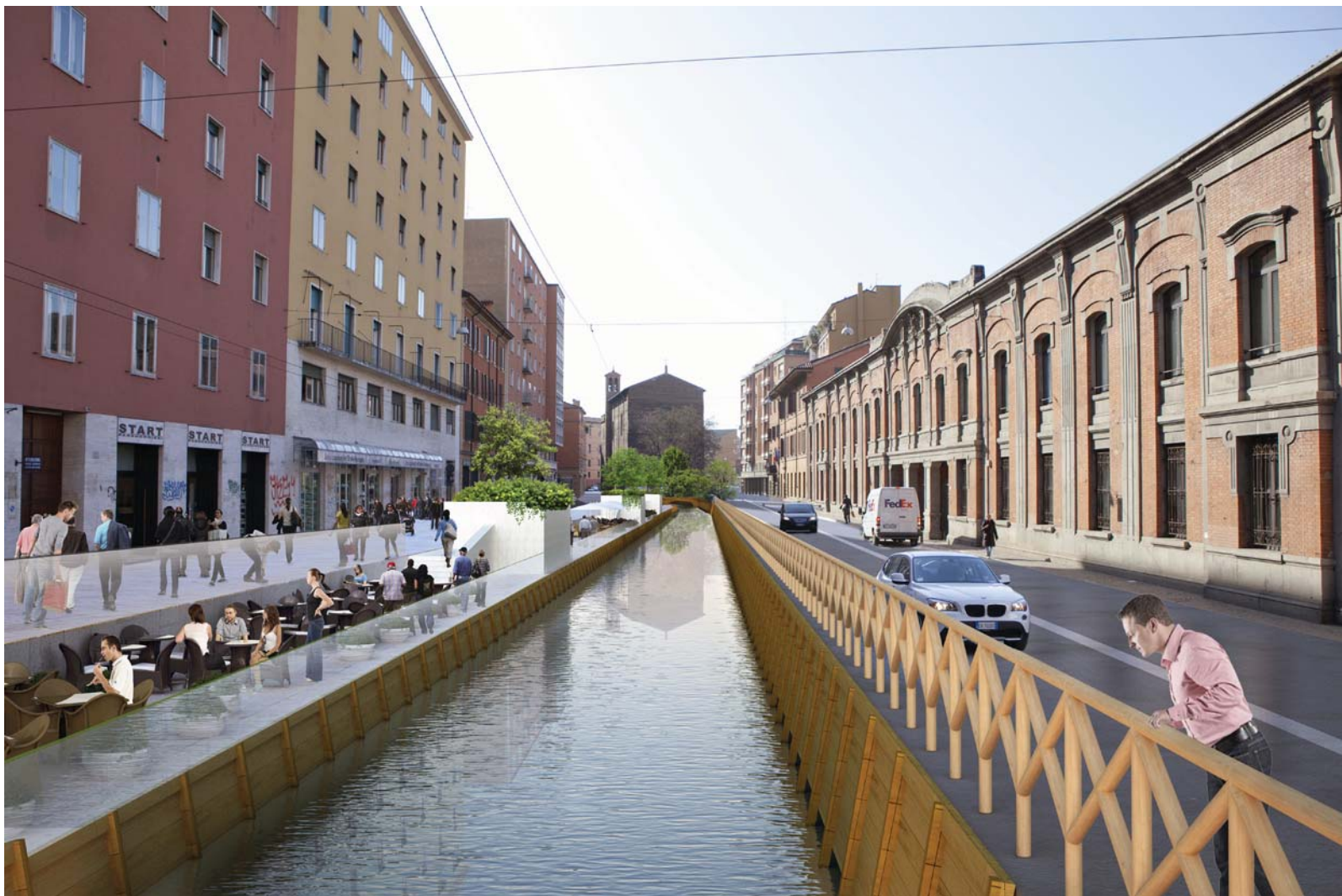
Con il presente progetto si vuole sottolineare nello specifico la validità operativa, storica e culturale del binomio "acque - pedonalità", che può tornare ad essere per Bologna futura una grande occasione in termini non solo turistici, ma soprattutto di vitalità economica ed urbana, un vero "loisir".



c6_Sistema di pedonalità 6. VIA RIVA DI RENO- STATO DI FATTO



c6_Sistema di pedonalità 6. VIA RIVA DI RENO - PROGETTO

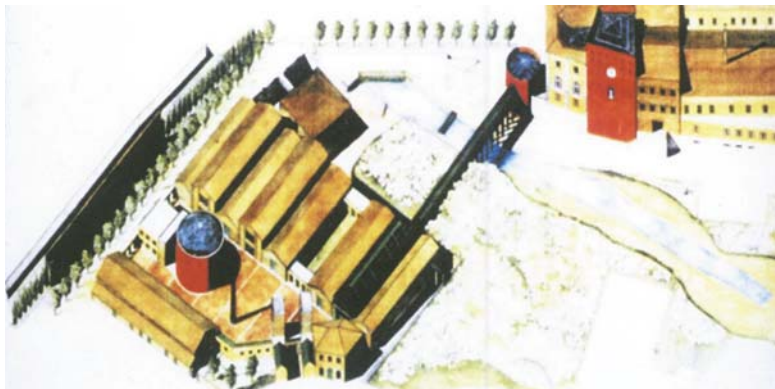


SISTEMA DI PEDONALITÀ 7

TRATTO CAVATICCIO - PORTO NAVILE - MANIFATTURA DELLE ARTI.

Il tratto del Cavaticcio-Porto Navile-Manifattura delle Arti interessa il comparto ex Manifattura Tabacchi già oggetto di riqualificazione, rinnovo e valorizzazione culturale ed istituzionale (Cineteca, Cinema d'Essai, Biblioteca delle Arti, Laboratori Dams, MAMBO, Centro delle Comunicazioni, Salara). Questo sistema oltre a sottolineare la continuità storico-morfologica con il sistema di pedonalità dei tratti del Canale di Reno riscoperti, vuole risolvere (dando attuazione al completamento del progetto originale) il problema della mancata connessione pedonale di cui soffre il complesso della Manifattura: il MAMBO risulta oggi separato dal resto del complesso dal Porto Navile riscoperto. Si intende allora completare il progetto di Aldo Rossi con la realizzazione del previsto ponte coperto che, dalla Piazza coperta in vetro già realizzata del Dams, condurrà direttamente alla rotonda di ingresso al MAMBO, anch'essa già realizzata. La presenza del parcheggio sotterraneo di 500 posti auto (attualmente sotto utilizzato) diverrà fondamentale per legare in termini di maggiore vitalità diurna e notturna e di maggiore sviluppo delle attività commerciali e di servizio i due sistemi descritti, quello superiore dei tratti di canale di Reno riaperti e rivitalizzati anche con *dehors* e quello inferiore del Porto Navile, riconnessi pedonalmente e funzionalmente.

In tal modo i due sistemi 6 e 7, così detti delle acque, si legano a loro volta al sistema 5 (Pratello - San Francesco) attraverso la via San Rocco, assoggettata a pedonalità, garantendo così una continuità di percorso fra tutti e 7 i sistemi e le diverse connessioni extramoenia.



Planivolumetrico del progetto del ponte pedonale coperto di Aldo Rossi

Il canale Navile fuori le mura.



Legenda

-  PEDONALIZZAZIONE solo emergenza ed eventuali residenti con posto auto interno
-  PEDONALITÀ con accesso per aventi diritto (taxis, servizi, autorizzati, ecc.) con regolamentazione della sosta
-  PEDONALITÀ CON PASSAGGIO DELLE NAVETTE DEL SERVIZIO PUBBLICO con percorso ciclabile e con regolamentazione della sosta
-  STRADE CON MOBILITÀ PRIVATA E MOBILITÀ PUBBLICA aperta secondo permessi e provvedimenti amministrativi (ZTL, preferenziali, senso di scorrimento, sosta, ecc.)
-  SISTEMA PORTICI PEDONALI, ANDRONI E GALLERIE
-  VERDE PUBBLICO
-  MONUMENTI ED EDIFICI ISTITUZIONALI, CULTURALI MUSEALI E RELIGIOSI
-  EDIFICI RESIDENZIALI
-  PARCHEGGIO SOTTERRANEO INERBATO

Sistema di pedonalità 7. TRATTO CANALE CAVATICCIO - PORTO NAVILE - MANIFATTURA DELLE ARTI



5.

IL NUOVO MODELLO DI MOBILITÀ A SUPPORTO DELLA PROPOSTA DI PROGETTO

La proposta di pedonalizzazione/pedonalità avanzata trova il suo fondamento trasportistico sul modello di mobilità alternativa proposto da ASCOM nel 2008-2009, dal titolo "CIVIS, TRASPORTO PUBBLICO E UN SISTEMA INTEGRATO DEI PARCHEGGI URBANI A BOLOGNA. Una alternativa di percorso per un nuovo modello della mobilità urbana".

Passato il CIVIS, visto già allora con occhio estremamente critico, di quello studio restano ancora del tutto valide le impostazioni, i principi e le proposte operative che di seguito vengono brevemente richiamate.

5.1. MOBILITÀ E FORMA URBIS

I percorsi meccanizzati sono espressione della forma urbis non meno del costruito. Questo aspetto è divenuto particolarmente evidente quando fu ipotizzato e perseguito il progetto del passaggio del CIVIS nel cuore medioevale della città. Proprio allora l'ASCOM, raccogliendo l'eco di indicazioni pervenute da un ampio strato della cittadinanza, e interpretandone lo spirito critico che le ha distinte, aprì un dibattito e avanzò un progetto di mobilità alternativa.

L'intervento ASCOM ha riguardato soprattutto le criticità del percorso ipotizzato dal progetto, quello delle strade monumentali del centro storico, proponendo alternative che hanno raccolto ampio consenso.

Peraltro, l'ASCOM, nella consapevolezza che comunque questa alternativa non sarebbe stata sufficiente a risolvere i problemi di cui soffre la città, allargò il campo della sua azione d'analisi e propositiva, interessando lo studio verso il problema generale della circolazione urbana, con una serie di ipotesi di intervento che sono raccolte in uno schema organico indicato come "un nuovo modello di mobilità per un nuovo progetto di città", presentato alla città il 26 febbraio 2009. Il nuovo modello si costituisce come alternativa drastica all'attuale sistema trasportistico della penetrazione radiocentrica massiva, al fine di aprire una soluzione radicale all'appesantimento del trasporto pubblico all'interno del tessuto del centro storico che, come noto, ha raggiunto ormai livelli insostenibili, con gli oltre 5.000 passaggi di bus giornalieri.

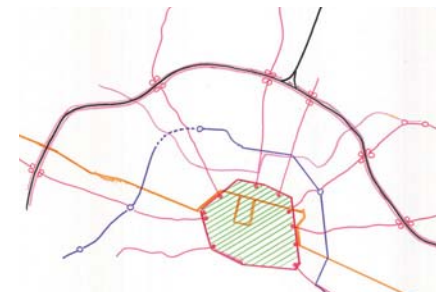
Valutando la differenza di scala tra la maglia urbana entro le mura e l'articolato tessuto del territorio periferico, bisogna prendere atto e decidere che nelle due diverse situazioni il sistema di trasporto pubblico deve necessariamente assumere struttura e comportamenti differenti.

Occorre cioè, che passando dalla periferia al centro, i mezzi di trasporto pubblico si differenzino e trovino, sulla linea dei viali di circonvallazione, i loro punti di attestamento e di interscambio.

L'attuale impostazione radiocentrica, con l'inevitabile implosione delle linee trasportistiche al centro città, è un criterio obsoleto portato avanti dalla gestione ATC fin dai tempi delle prime linee tranviarie. Oggi è ormai impensabile che i "ciclopici strumenti vettoriali" che

Progetto ASCOM 2008-2009 "Un nuovo modello di mobilità per un nuovo progetto di città".

Diagramma di differenziazione del trasporto pubblico in ragione del contesto: centro storico e periferia.



Progetto ASCOM 2008-2009 "Un nuovo modello di mobilità per un nuovo progetto di città".

Diagramma della circolazione. In nero, a grande scala con bus e auto; in verde a piccola scala con navette e auto.



drenano il territorio metropolitano possano arrivare a transitare entro la maglia medioevale della città di Bologna. Ciò denuncia una impostazione, finora perseguita dal gestore del trasporto pubblico, che si mostra del tutto indifferente alla città come costruzione urbana, ma ne vede solo l'aspetto funzionale delle strade come canali di traffico, per cui fa passare gli stessi ingombranti autobus doppi nelle ampie strade della periferia così come sotto le Due Torri.

Il nuovo modello proposto interrompe questa logica iniqua: attesta le linee radiali sui punti di scambio e di ritorno situati lungo la linea dei viali di circonvallazione e delega la continuità di percorso a sistemi più leggeri, più veloci e non inquinanti. Da tali punti di scambio, essi immettono in modo diffuso la circolazione entro la maglia urbana del centro storico, raccordando i diversi centri d'interesse e utilizzando due linee circolari: una lungo il cosiddetto "anello delle Mura dei Mille" e l'altra, più esterna, lungo i viali di circonvallazione. Il servizio a navette all'interno del centro storico può essere anche delegato all'iniziativa privata.

La variazione di percorso proposta allora per il CIVIS rimane valida come percorso preferenziale per i grandi autobus snodati, costituendo il solo asse trasportistico di attraversamento che interessa il centro antico, passando però sul suo margine nord, lungo l'asse Irnerio-Mille-Don Minzoni, con penetrazione fino alla piazza del Nettuno, Via Indipendenza, Ugo Bassi, Marconi. Lo spostamento del percorso non risponde solo a valutazioni di salvaguardia e di tutela del centro storico, ma trasferisce i pesi urbanistici e le tendenze funzionali dalle Due Torri ai nuovi poli urbani della cultura e della mobilità, favorendo di fatto anche un nuovo rapporto del centro storico con la prima periferia.

Rispetto all'attuale capacità di trasporto delle linee bus a servizio del centro storico, che soddisfano una domanda di circa 200.000 passeggeri (dati estratti dal PGTU del Comune di Bologna del 2006 e recentemente confermati dal progetto "Di nuovo in centro") la proposta prevede che le navette possano coprire circa il 50% dei transiti interni, lasciando il rimanente 50% alle linee di penetrazione individuate e di continuità con la periferia. Inoltre si considera che alcuni dei passeggeri arrivati nei punti di attestamento potranno continuare secondo altre modalità di movimento, per esempio a piedi o in bicicletta.

Nell'area territoriale periferica, invece, continuano a valere le connessioni tangenziali e trasversali che, aggirando il centro storico, assicurano lo scambio trasportistico tra le aree est- nord- ovest della città e del territorio metropolitano, articolato nei diversi mezzi, attuali e futuri individuati: Bus, Servizio Ferroviario Metropolitano, forse il *People Mover*, le Metropolitane, ecc..

Il nuovo modello affronta i problemi ambientali e socio-economici della città in quanto questioni riconducibili agli aspetti della mobilità e si pone l'obiettivo di rendere adeguato e funzionale il trasporto pubblico e la circolazione in generale al miglioramento della vivibilità.

Il nuovo modello della mobilità e del trasporto pubblico in definitiva si fonda su tre punti base che tengono conto delle condizioni oggettive e dei problemi posti oggi dall'intero territorio comunale.

1° punto - Un cambiamento radicale dell'attuale sistema di trasporto pubblico e urbano (un sistema ormai asfittico basato su una visione trasportistica e centripeta), per il quale tutto deve passare per il centro storico e sotto le Due Torri. Passare con i grandi bus snodati, non più sotto le Due Torri, ma sul nuovo asse urbano individuato Irnerio - Mille-Don Minzoni ed interrompere il flusso giornaliero attraverso il centro storico di oltre cinquemila passaggi di autobus, può sembrare una rivoluzione, ma non è così.

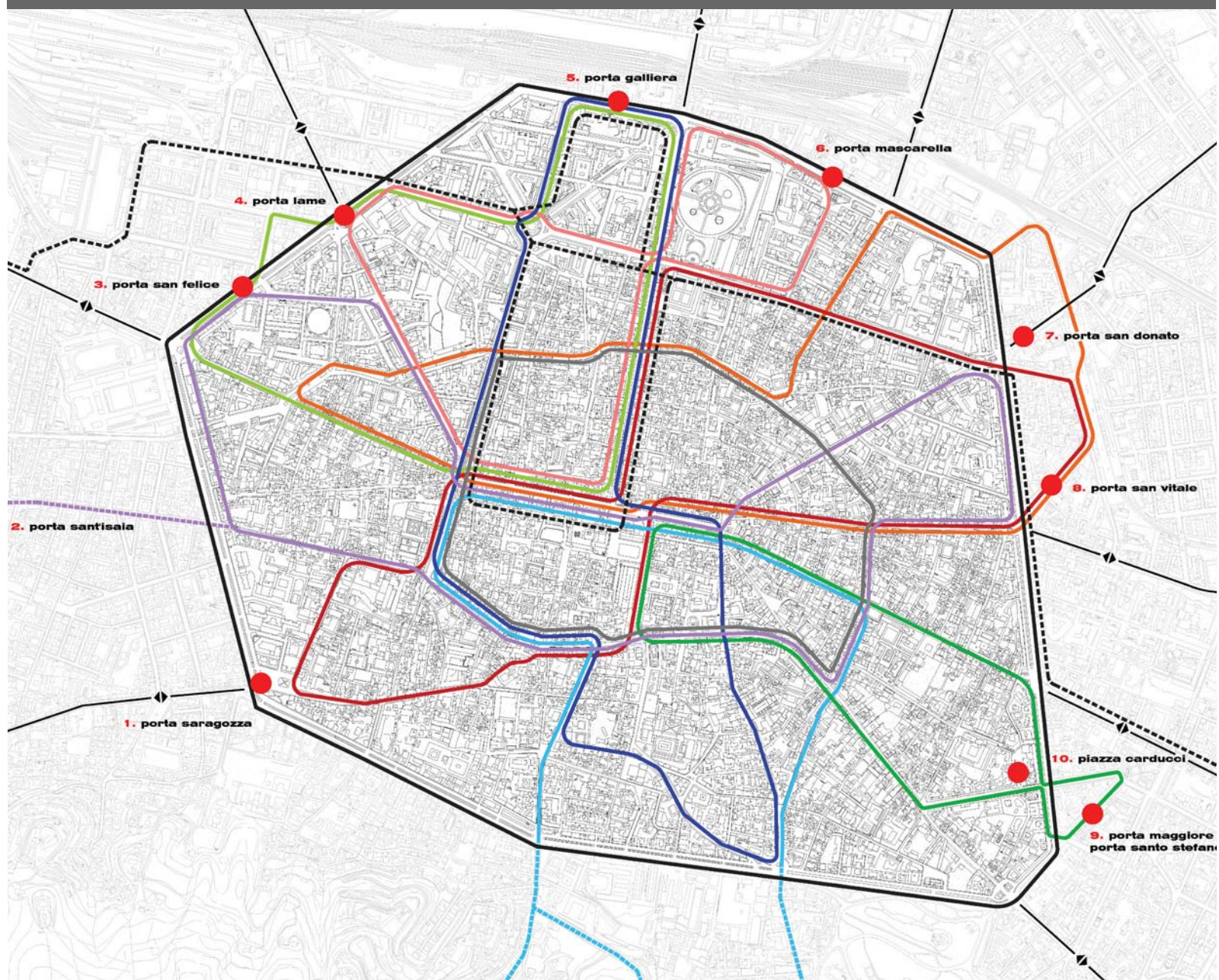
Di fatto il sistema di trasporto pubblico non viene alterato, lo si interrompe solo ai margini del centro storico, mentre alcune linee portanti lo attraversano limitatamente al nuovo asse, con percorsi anche sulle vie Indipendenza-Bassi Marconi, per portare in piazza un'utenza tradizionale.

2° punto - All'interno del centro storico i raccordi fra gli attestamenti delle linee esterne ed i diversi punti di interesse interni (commerciale, istituzionale, culturale, finanziario, religioso, di servizio ecc.) sono garantiti da un sistema intrecciato di navette e circolari a gestione privata. Il servizio pubblico garantisce così l'approdo al centro storico e il suo attraversamento solo sui nuovi assi consentiti. I vantaggi (al di là di una salvaguardia e tutela monumentale

Legenda

-  LE 10 AREE DI INTERSCAMBIO AUTOBUS - NAVETTE INTERNE ED ESTERNE AL CENTRO STORICO
-  I 9 ITINERARI PER MUOVERSI CON LE NAVETTE NEL CENTRO STORICO
-  LE RADIALI DELLE LINEE BUS PRINCIPALI
-  IL SISTEMA DI RACCORDO DEL TRASPORTO PUBBLICO LUNGO I VIALI DI CIRCONVALLAZIONE
-  IL SISTEMA DI ATTRAVERSAMENTO EST-OVEST DEL TRASPORTO PUBBLICO ALL'INTERNO DEL CENTRO STORICO

D1_ GLI ITINERARI DELLE "NAVETTE" PER IL TRASPORTO PUBBLICO NEL CENTRO STORICO



ed anche di una qualità della vita per tutti) sono (per quanto riguarda il servizio pubblico): una diminuzione dei tempi di percorrenza; un risparmio di carburante; l'annullamento dei costi continui di manutenzione del manto lapideo storico delle strade del centro; la riduzione del costo di manutenzione dei mezzi di trasporto; l'eliminazione dei costi indotti per i danneggiamenti statici ai portici e per incidenti nel centro storico.

Inoltre, il servizio viene sollevato dai costi di gestione del sistema delle navette, che sarà assegnato completamente ai privati. Certamente si richiederà un'attenzione gestionale per quanto riguarda l'interscambio, che dovrà garantire una continuità assoluta dei percorsi verso i centri di interesse e verso le partenze per le periferie esterne nel territorio, facilitando gli inevitabili trasbordi che comunque sono alla base, di qualsiasi servizio di trasporto pubblico urbano.

In questa operazione complessiva abbiamo visto come diventi fondamentale, ai fini della riqualificazione urbana, lo spostamento del trasporto pubblico dall'attuale asse Maggiore-Rizzoli-Bassi al nuovo asse proposto Inverigo-Mille-Don Minzoni, dato che non corrisponde solo a valutazioni di salvaguardia e di tutela, ma opera un vero trasferimento di pesi urbanistici e di tendenze funzionali dalle Due Torri verso la Stazione a Nord ed oltre.

Si determina di fatto così un nuovo rapporto tra il centro storico e la periferia che, basato sul nuovo asse Inverigo-Mille-Don Minzoni (la Pinacoteca, l'Accademia, l'Orto Botanico, l'Università, La Montagnola, i teatri Arena del Sole e Manzoni, il MAMBO e l'intero Polo Culturale dell'ex-Manifattura Tabacchi), di fatto mette in relazione tutti questi poli di interesse metropolitani con le nuove strutture pubbliche di servizio ed i nuovi interventi urbani che si stanno realizzando subito al di là dei Viali di Circonvallazione (la Nuova Stazione, la nuova sede del Comune, le aree ferroviarie di riqualificazione, le aree industriali dismesse come l'Hera ecc.). E' una nuova visione della mobilità nel territorio metropolitano che possiamo definire policentrica.

3° punto - Terzo elemento qualificante è il nuovo sistema dei parcheggi pubblici, sia di interscambio che di attestamento al centro storico, organizzato su tre livelli:

- a corona e internamente al centro storico, per coprire l'attuale carenza di posti auto per

Progetto ASCOM 2008-2009 "Un nuovo modello di mobilità per un nuovo progetto di città".

I 3 sistemi a corona di parcheggi (giallo, verde e blu) e le linee portanti del trasporto pubblico (linee rosse) con un'unica linea di attraversamento del centro storico con bus di grande dimensione (linea arancione).



residenti e per garantire un ulteriore approdo orario all'utenza giornaliera;

- a corona dell'asse urbano Sud-Ovest-'89 per servire le diverse periferie;
- a corona della Tangenziale con i servizi di interscambio delle diverse uscite, con le Stazioni del sistema SFM, con i centri di interesse periferici.

4° punto - Infine la sostituzione dei mastodontici autobus doppi con le più ridotte navette consente, anche grazie alla limitazione delle auto in sosta, di inserire percorsi ciclabili realmente praticabili, integrati con i sistemi della pedonalità e con la rete dei percorsi ciclabili della periferia. Così configurata, la maglia ciclabile può effettivamente proporsi come reale alternativa per gli spostamenti fra periferia e centro storico. Ragion per cui anche il progetto di *bike-sharing* dovrebbe integrarsi in questa maglia, collocando preferenzialmente i punti di raccolta delle biciclette fra prima periferia, punti di attestamento delle linee autobus e centro storico. Al contrario la proposta attuale del Comune ancora una volta ha una visione ristretta all'interno del centro storico, in quanto colloca tutti, o quasi, i punti di raccolta del *bike-sharing* all'interno della cerchia delle mura.

Progetto ASCOM 2008-2009 "Un nuovo modello di mobilità per un nuovo progetto di città".

Il sistema proposto per la riorganizzazione del Trasporto pubblico in ragione della morfologia e della funzionalità della città. Radiali per bus di grandi dimensioni; attestamenti al centro storico e sistema di bus-navette interni al centro storico.



Questa modalità di trasporto, la biciletta, diventa sempre più rilevante per servire opportunamente gli spostamenti di medio raggio

Queste sono le indicazioni portanti che il progetto ASCOM del 2008-2009 propone: un progetto concreto e realizzabile immediatamente, con tempi e modi di attuazione articolati.

Su questi punti si definirono delle soluzioni innovative atte a permettere di progettare una città contemporanea più accessibile, più comoda e piacevole per la gente. Si cercò soprattutto in tempi brevi di migliorare la permeabilità del centro storico in rapporto alla periferia, con un migliore e diverso servizio del trasporto pubblico, compatibile con il tessuto urbano e integrato con gli altri sistemi della mobilità sia pubblica che privata.

Tutti questi sistemi interagenti rappresentano, sul piano tecnico-operativo gli strumenti urbanistici utili per determinare il progetto proposto di pedonalizzazione e\o di pedonalità articolato in funzione delle diverse attitudini (commerciali, turistico-culturali, museali, istituzionali, universitarie, di servizio ecc.).

5.2.

ARTICOLAZIONE DEL SISTEMA DEI PARCHEGGI A SUPPORTO DEL CENTRO STORICO

La presente proposta di pedonalizzazione/pedonalità si basa su un sistema mirato di nuovi parcheggi a rotazione di supporto diretto alle diverse attività commerciali, istituzionali, economiche e religiose, che animano il centro storico e su un sistema secondario di piccoli parcheggi pertinenziali, per i residenti, che possono anche disporre di posti auto, a seconda delle necessità e dei bilanci economici, nei parcheggi a rotazione.

A Bologna, come in altri casi, la costruzione di parcheggi in strutture (fuori terra o sotterranee) solleva la critica che la loro costruzione incrementi l'uso dell'automobile. Che questa relazione diretta non sussista lo dimostra anche l'esperienza di città, come la stessa Bologna, dove, negli ultimi 30 anni, anche in assenza di nuovi parcheggi organizzati, la mobilità privata è letteralmente dilagata, portandosi ai livelli delle città del Nord America. Al contrario, a dimostrare l'insussistenza di questa critica, nelle città europee, dove sono stati costruiti parcheggi, la mobilità privata è cresciuta a ritmi molto più contenuti.

Deve inoltre essere osservato che a Bologna l'incremento dell'uso dell'automobile è stato comunque favorito da un incremento dell'offerta di sosta, solo che si è semplicemente optato per la soluzione più semplice e più degradante: parcheggiare le auto indistintamente lungo tutte le strade, in tutti i larghi, in tutti gli interstizi, della periferia così come del centro storico.

Se si vuole razionalizzare il traffico, bisogna all'opposto partire dalla considerazione che le scelte degli utenti, in fatto di mobilità, avvengono su basi estremamente razionali, che prendono in considerazione tempi, costi e comodità. È operando secondo un preciso piano complessivo di mobilità, come quello proposto, che ricomprenda e rimetta in discussione tutta l'offerta di parcheggio, compresa quella su strada, che intervenga sul trasporto pubblico, adeguandolo alle nuove esigenze e integrandolo rispetto alle altre componenti della mobilità, e che preveda costi e tariffazioni graduate, in ragione di diversi fattori, si può ottenere l'obiettivo di avere una mobilità, anche privata, più efficiente, efficace e con minore impatto sull'ambiente, compresa la possibilità di liberare alcune aree di pregio dalle auto in sosta.

La proposta qui avanzata individua un potenziale per parcheggi in strutture pari a circa 4.000 posti; quantità che è dimensionata anche in funzione della parziale sostituzione della attuale offerta di posti auto su strada, che ammontano, nel solo centro storico, a circa 9.100, occupando un'area pari circa a 15 volte Piazza Maggiore. I 4.000 posti auto individuati costituiscono una offerta potenziale massima, frutto di una valutazione attenta ma pur sempre preliminare e da graduare nel tempo. Infine è da evidenziare che una parte consistente di questa offerta viene riservata ai residenti e che alcuni parcheggi, come quelli alla Staveco, serviranno anche ad altre funzioni ed altre parti della città.

Si persegue così un triplice intento:

- contribuire a mantenere la presenza dei residenti in centro storico, offrendo alternative a prezzi contenuti per il parcheggio in strutture di ricovero dell'automobile;
- qualificare le strade, le piazze e i principali spazi aperti, liberandoli dalle auto in sosta, secondo il progetto illustrato;
- ricavare lo spazio all'interno della sede stradale così liberato a favore della mobilità ciclabile.

È da tenere presente che, a Bologna, la realizzazione di parcheggi fuori terra sconta molte difficoltà operative, anche se i vantaggi economici e temporali sarebbero incontestabili. Ottenere volumetrie nuove per parcheggi fuori terra nei luoghi individuati (ex Caserme, Staveco, Piazza Roosevelt,..) risulta impensabile visto i vincoli di tutela, mentre la ricerca di edifici vuoti, all'interno del centro storico, utili per la loro trasformazione in "silos" per auto, ha dato risultati negativi.

La realizzazione al contrario di parcheggi sotterranei a supporto della accessibilità al centro storico, se la loro progettazione si accompagna con specifici progetti esecutivi idro-geologici e di scavi archeologici previo sondaggi, risulta più onerosa ma operativamente fattibile. Vale la considerazione (avvallata dai più recenti scavi archeologici della Sala Borsa, del trivio D'Azeglio – Tagliapietre – Castelfidardo e del parcheggio Riva di Reno) che la Bologna

medioevale si è rifondata, mangiandosi la città romana, lasciando nel sottosuolo solo resti di fondazioni e resti di materiali lapidei, il cui studio, rilievo ed eventuale asportazione, se programmato per tempo e coperto dal finanziamento complessivo, non pongono problemi irrisolvibili.






In sintesi come rappresenta l'apposito elaborato, i nuovi parcheggi sotterranei di interscambio e pertinenziali individuati sono:

1. Area Hera (600 posti auto);
2. Baraccano (100 posti auto);
3. Ex Caserma Masini (250 posti auto);
4. Via Guinizzelli (200 posti auto);
5. Area Staveco (400 + 300 posti auto);
6. Ex Caserma Cialdini (250 posti auto);
7. Piazza Roosevelt (500 posti auto);
8. Piazza Malpighi – San Francesco (350 posti auto);
9. Piazza Saragozza (300 posti auto);
10. Via Calori (200 posti auto).

Il numero complessivo, oggetto di una stima di larga massima che dovrà essere puntualmente verificato con una progettazione e fattibilità specifica, ammonta a circa 3500 posti auto, di cui una parte da destinare ai residenti, con percentuali variabili caso per caso.

A questi si aggiungono i parcheggi sotterranei di esclusivo uso pertinenziale, di minor dimensione (100 posti auto max./cad.), come individuati nella tavola specifica, per un totale di circa 600 posti auto circa.

Legenda

-  PARCHEGGI ESISTENTI SU SUOLO PUBBLICO (n. 7)
-  AREA D'INFLUENZA DEI PARCHEGGI ESISTENTI (raggio = ml 250-500)
-  PARCHEGGI DI NUOVA REALIZZAZIONE SU SUOLO PUBBLICO (n.16)
-  AREA D'INFLUENZA DEI PARCHEGGI DI NUOVA REALIZZAZIONE (raggio = ml 250-500)
-  PARCHEGGI ESISTENTI SU SUOLO PRIVATO PER USO A ROTAZIONE

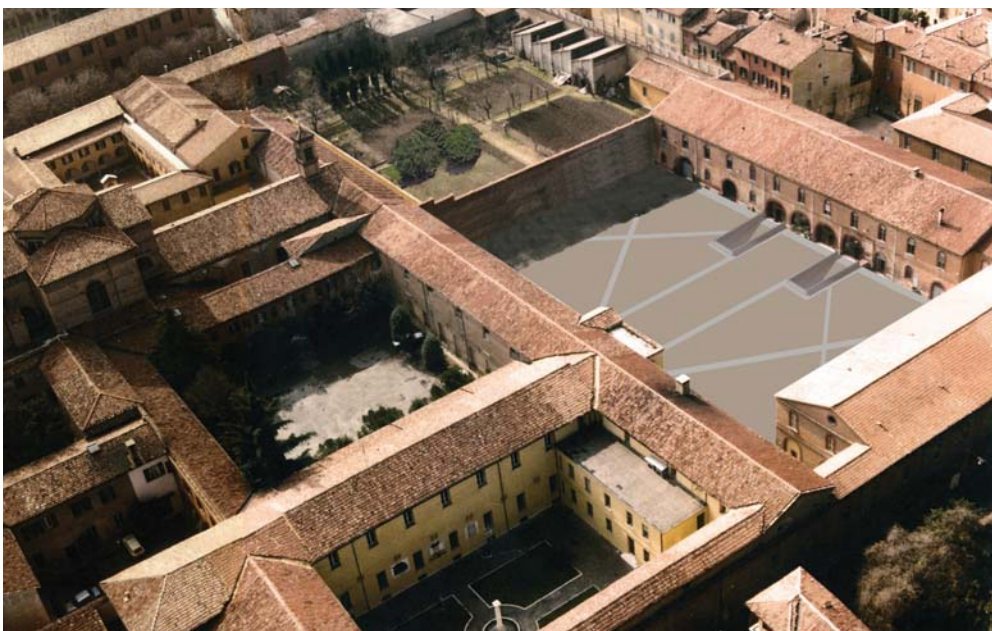
I POSTI AUTO NEI NUOVI AUTOPARCHEGGI SOTTERRANEI PER USO A ROTAZIONE E PERTINENZIALE SONO

4150

D3_PARCHeggi CASERMA CIALDINI E CASERMA MASINI



*Ex caserma Cialdini
Stato di Fatto*



*Ex caserma Cialdini
Proposta di progetto*

D3_PARCHeggi CASERMA CIALDINI E CASERMA MASINI

*Ex caserma Masini
Stato di Fatto*



*Ex caserma Masini
Proposta di progetto*



Finito di stampare in Aprile 2012

Centro storico, pedonalità e qualità urbana è una proposta per cercare di rigenerare i nostri abitati a partire dalla riscoperta del valore della pedonalità come forma essenziale di misura della città e per ricostruire un rapporto più corretto con i cittadini residenti, con chi opera e lavora e con chi semplicemente la città la fruisce.

Il progetto vuole affermare una diversa strategia di intervento che operi nella riscoperta della città storica, del suo ruolo e delle sue ancora numerose potenzialità sia per recuperare qualità ed immagine sia per guidare lo stesso sviluppo territoriale. Gli eventi, i divieti temporanei, l'approccio settoriale, la zonizzazione funzionale appaiono provvedimenti fini a se stessi non in grado di trasformare in maniera duratura e strutturale la compagine storica, rivelandosi per lo più provvedimenti dettati da contingenze politiche e consensuali.

All'opposto il progetto di *Confcommercio Ascom Bologna* si offre come proposta integrata, di lunga durata e in grado di intervenire in profondità sugli assetti urbani, del centro storico e di tutta la città. I 7 sistemi di pedonalità portanti del centro storico e i 3 progetti di continuità fra centro storico e periferia costituiscono i capisaldi di questo impegno al rinnovamento della città.

Filippo Boschi, architetto, docente presso la Facoltà di Architettura di Ferrara, si laurea allo IUAV, consegue nel 1999 il Master in Urban Design presso l'Università di Berkeley, nel 2001 il Dottorato in Ingegneria territoriale presso l'Università di Bologna e dal 2009 è *Ingeniér d'Etudes* presso l'Università di Tours. Si occupa da anni, attraverso la professione e la ricerca in Italia e all'estero, dei temi dell'urbanistica, del patrimonio, della mobilità e del paesaggio. È autore di diversi articoli e pubblicazioni.

Glauco Gresleri, 1930 architetto, accademico nazionale di San Luca e del Pantheon, già docente Università di Pescara. Fondatore delle riviste CH+Q, Frames, Parametro. Medaglia d'oro a Salisburgo 1960, due premi INARCH, menzione speciale del MOMA di N.Y. per l'architettura del XX secolo. *Lectures* in università europee e USA. Autore di testi saggi e lezioni sullo spazio del sacro. Costruttore di innumerevoli edifici di cui 100 nel campo del pubblico.

Roberto Scannavini, architetto, si è laureato a Firenze e dal 1967 al 2005 ha diretto l'unità Studi ed Interventi storico monumentali del Comune di Bologna. Ha redatto i piani per il Centro Storico di Bologna, 1969, di Ferrara, 1974, e di Modena, 1975. Dal 1980 ha progettato numerosi interventi di recupero e restauro di grandi complessi monumentali. Dal 2005 svolge la libera professione tra cui la consulenza per la realizzazione del Museo diffuso *Genus Bononiae*. È autore di numerose pubblicazioni sulla tutela e il restauro dei monumenti e del paesaggio urbano storico.

Andrea Trebbi, architetto, si laurea a Firenze e matura esperienze in Giappone e negli Stati Uniti.

Dal 1980 esercita la professione. Si occupa indistintamente delle diverse tipologie funzionali che interessano l'architettura e il paesaggio. Partecipa a Concorsi Nazionali e Internazionali. In tema di gestione urbana, è attivo sostenitore della limitazione della sosta veicolare nelle superfici pubbliche delle città.