

# PSC

2007 COMUNE DI BOLOGNA

PIANO

**STRUTTURALE**

COMUNALE

 Bologna. Città che cambia

ANTEPRIMA180107

## I documenti

Il Piano strutturale è costituito da:

- Relazione illustrativa
- tre serie di tavole:
  - Figure della ristrutturazione
  - Strategie per la qualità
  - Regole
- Quadro normativo
- Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale
- Quadro conoscitivo

## Le tavole

### **Figure della ristrutturazione**

Città e paesaggi

Sette città

### **Strategie per la qualità**

Infrastrutture per la mobilità

Attrezzature e spazi collettivi

Dotazioni ecologiche e ambientali

### **Regole**

Classificazione del territorio

Carta unica del territorio

## Le tavole

### **Figure della ristrutturazione**

#### **Città e paesaggi**

Sette città

#### **Strategie per la qualità**

Infrastrutture per la mobilità

Attrezzature e spazi collettivi

Dotazioni ecologiche e ambientali

#### **Regole**

Classificazione del territorio

Carta unica del territorio

ANTEPRIMA

**Le strategie del PSC**

Obiettivi programmati e pubblici di trasformazione urbanistica

Le città della Bologna

Tabelle e relazioni funzionali per funzione

Le funzioni e i nodi

Le funzioni e i nodi

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

Caratteristiche e qualità

**La rete città di Bologna**

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

Città di Bologna

**Progetti sovramunicipali di tutela e valorizzazione  
 (Comitato Intercomunale elaborazione PSC associati)**

Comitato Intercomunale

Comitato Intercomunale

Comitato Intercomunale

Comitato Intercomunale

Comitato Intercomunale

Comitato Intercomunale

Comitato Intercomunale

Comitato Intercomunale

Comitato Intercomunale

Comitato Intercomunale

Comitato Intercomunale

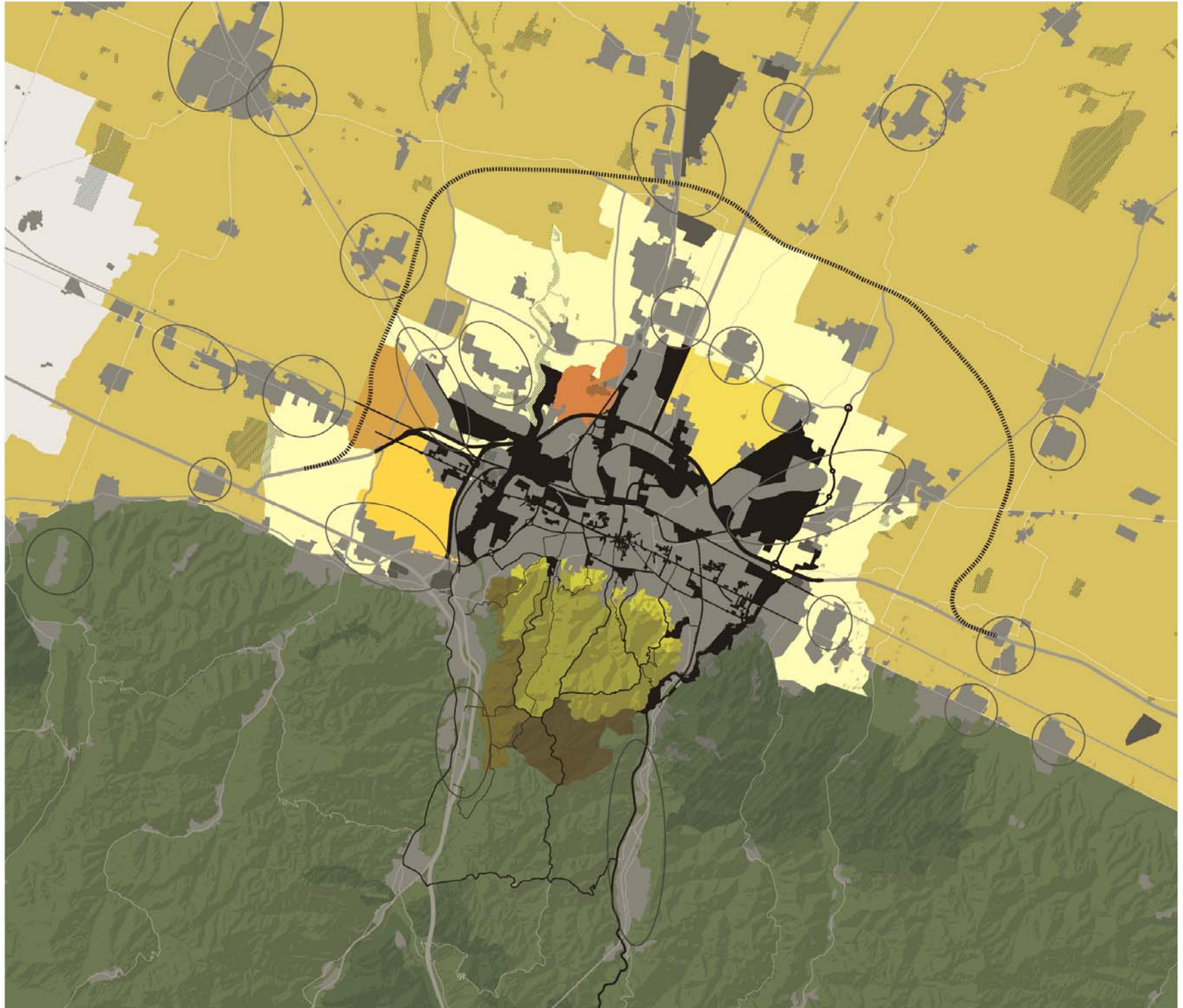
Comitato Intercomunale

Comitato Intercomunale

Comitato Intercomunale

Comitato Intercomunale

Comitato Intercomunale

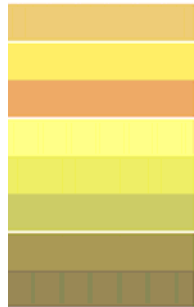


## Le strategie del PSC

Orientare progetti e politiche di trasformazione urbana  
Le sette città di Bologna

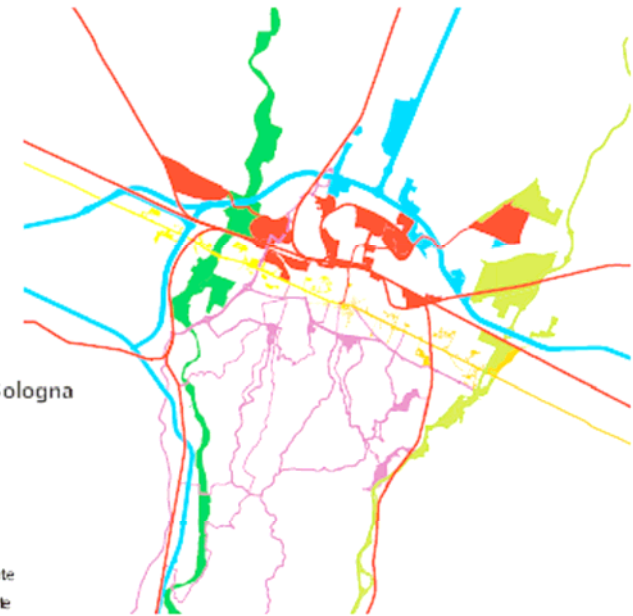


Tutelare e valorizzare il paesaggio periurbano  
Le situazioni rurali



Campagna di Lavino di Mezzo  
Campagna di Olmetola, Rigosa e Borgo Panigale  
Campagna tra Reno e Navile  
Campagna di San Giovanni in Calamosco e San Nicolò di Villola  
Collina urbana  
Collina agricola  
Collina del Reno  
Collina dei calanchi

## Le sette città di Bologna



## Le strategie del PTCP

Ordinare centri e reti



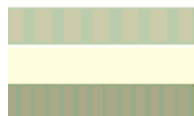
Trasporto pubblico su ferro  
Grande rete della viabilità  
Nuovo tracciato autostradale passante  
Insediamenti esistenti

Situare le eccellenze



Poli funzionali esistenti  
Ambiti ottimali per la localizzazione di funzioni ad alta attrattività e per le attività produttive con potenzialità di sviluppo strategiche

Valorizzare natura e paesaggio



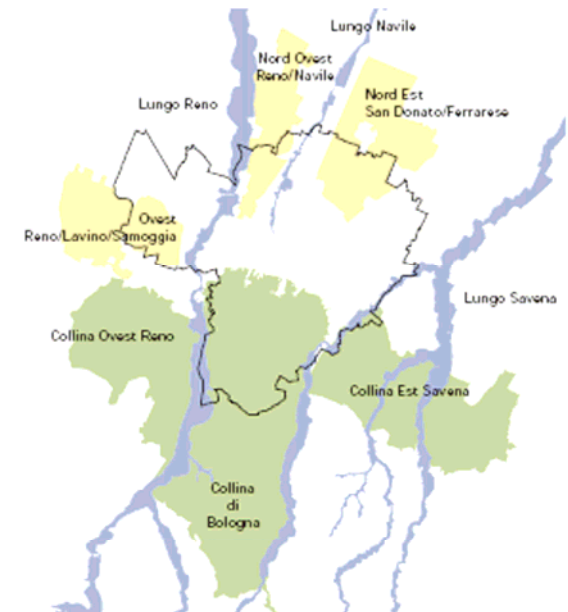
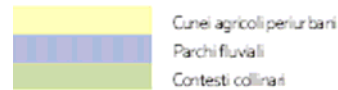
Le unità di paesaggio  
Unità di Paesaggio della collina bolognese  
Unità di Paesaggio della pianura della conurbazione Bolognese  
Altre Unità di Paesaggio del Sistema di pianura

La rete ecologica



Nodi ecologici semplici e complessi  
Corridoi di connessione

## Progetti sovracomunali di tutela e valorizzazione (Comitato Interistituzionale elaborazione PSC associati)



## Le tavole

### **Figure della ristrutturazione**

Città e paesaggi

#### **Sette città**

#### **Strategie per la qualità**

Infrastrutture per la mobilità

Attrezzature e spazi collettivi

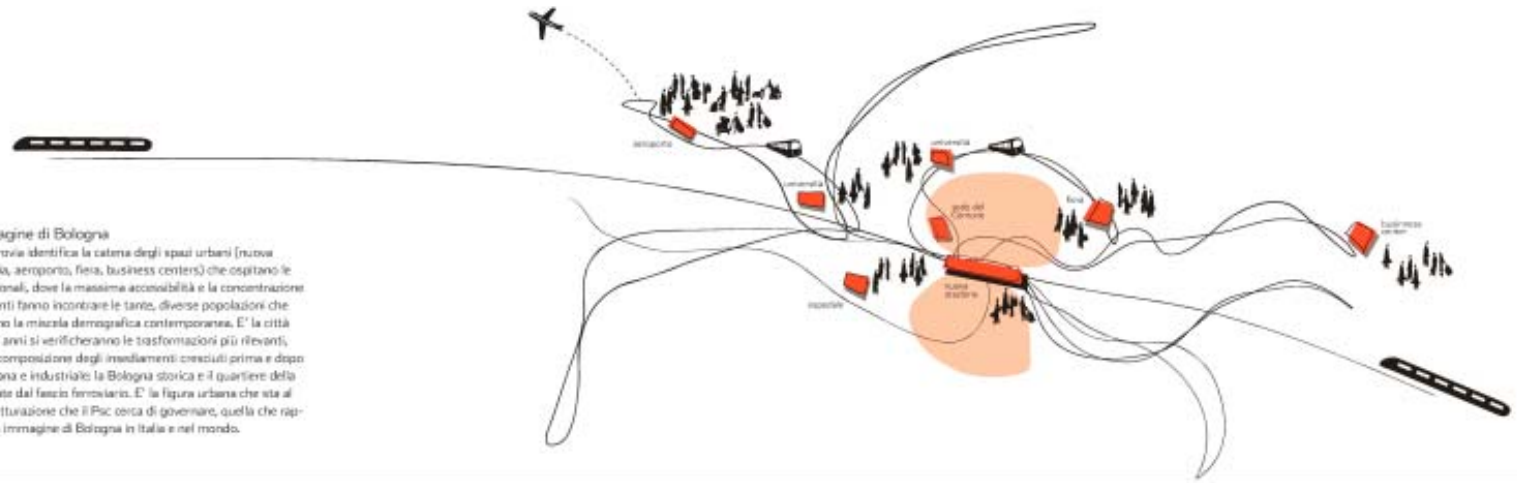
Dotazioni ecologiche e ambientali

#### **Regole**

Classificazione del territorio

Carta unica del territorio

Figure della ristrutturazione  
 Città della ferrovia



**La nuova immagine di Bologna**  
 La Città della ferrovia identifica la catena degli spazi urbani (nuova stazione ferroviaria, aeroporto, fiera, business centers) che ospitano le relazioni internazionali, dove la massima accessibilità e la concentrazione di funzioni eccellenti fanno incontrare le tante, diverse popolazioni che contraddistinguono la miscela demografica contemporanea. E' la città dove nei prossimi anni si verificheranno le trasformazioni più rilevanti, dove avverrà la ricomposizione degli insediamenti cresciuti prima e dopo la rivoluzione urbana e industriale: la Bologna storica e il quartiere della Bologna, separate dal fascio ferroviario. E' la figura urbana che sta al centro della ristrutturazione che il Psc cerca di governare, quella che rappresenta la nuova immagine di Bologna in Italia e nel mondo.

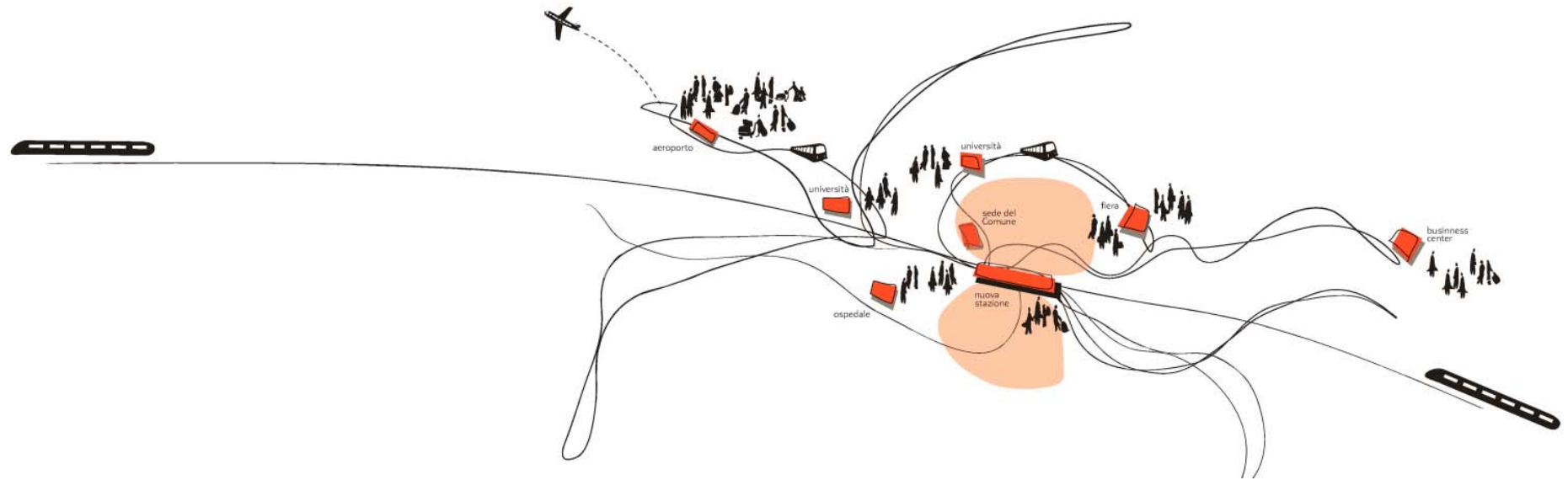
ANTEPRIMA

Bologna, Città che cambia

- Luoghi**
  - Nuova stazione ferroviaria
  - Aeroporto Marconi
  - Fiera di Bozco
  - Distretto CAD
  - Nuovi poli universitari
  - Lavoro:
  - Navoli/Poli di Capinza
  - Realtà Sanatoria
  - Co affiliazione agli
  - Bolognesi
  - Co mercato
- Contesti**
- Nodi**
- Connessioni**
  - Linee del trasporto pubblico
  - Servizio ferroviario metropolitano
  - Flotte nuove
  - Meccanismo
  - Filati a guida privata
  - Servizi

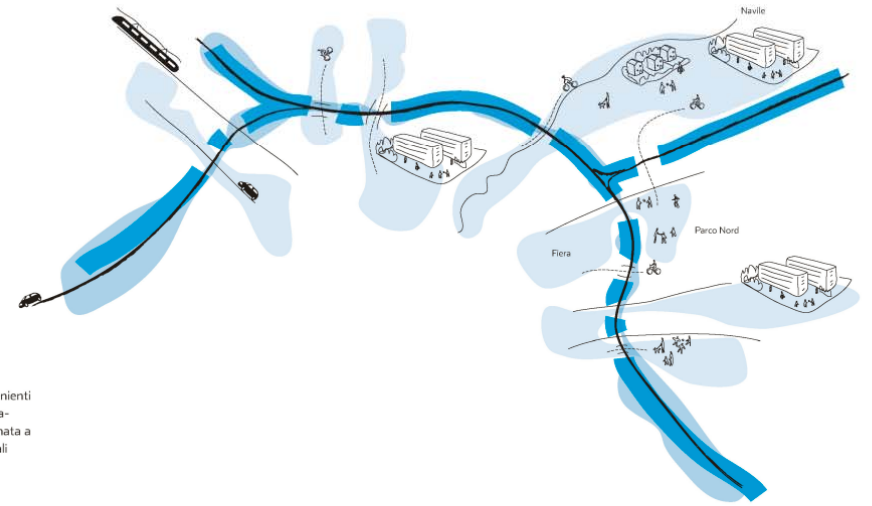






## La nuova immagine di Bologna

La Città della ferrovia identifica la catena degli spazi urbani (nuova stazione ferroviaria, aeroporto, fiere, luoghi della direzionalità) che ospitano le relazioni internazionali, dove la massima accessibilità e la concentrazione di funzioni eccellenti fanno incontrare le tante, diverse popolazioni che contraddistinguono la miscela demografica contemporanea. E' la città dove nei prossimi anni si verificheranno le trasformazioni più rilevanti, dove avverrà la ricomposizione degli insediamenti cresciuti prima e dopo la rivoluzione urbana e industriale: la Bologna storica e il quartiere della Bolognina, separate dal fascio ferroviario. E' la figura urbana che sta al centro della ristrutturazione che il Psc cerca di governare, quella che rappresenta la nuova immagine di Bologna in Italia e nel mondo.



**Da grande barriera a cerniera**

La Città della tangenziale identifica la sequenza di insediamenti che, addossati alla grande barriera a nord della città, ne soffrono tutti gli inconvenienti e che possono recuperare abitabilità attraverso un sistema di connessioni (svincoli, parcheggi di interscambio, strade di penetrazione e attraversamenti ciclo-pedonali) e di spazi aperti (varchi e spine verdi, fasce di mitigazione e cunei agricoli). L'inclusione progressiva della tangenziale, destinata a diventare una strada metropolitana, avviene con la moltiplicazione delle relazioni tra luoghi di nuova urbanizzazione e luoghi da riqualificare, i quali rappresentano nel loro insieme la gamma degli usi e delle pratiche metropolitane.

ANTEPRIMA

**Luoghi**

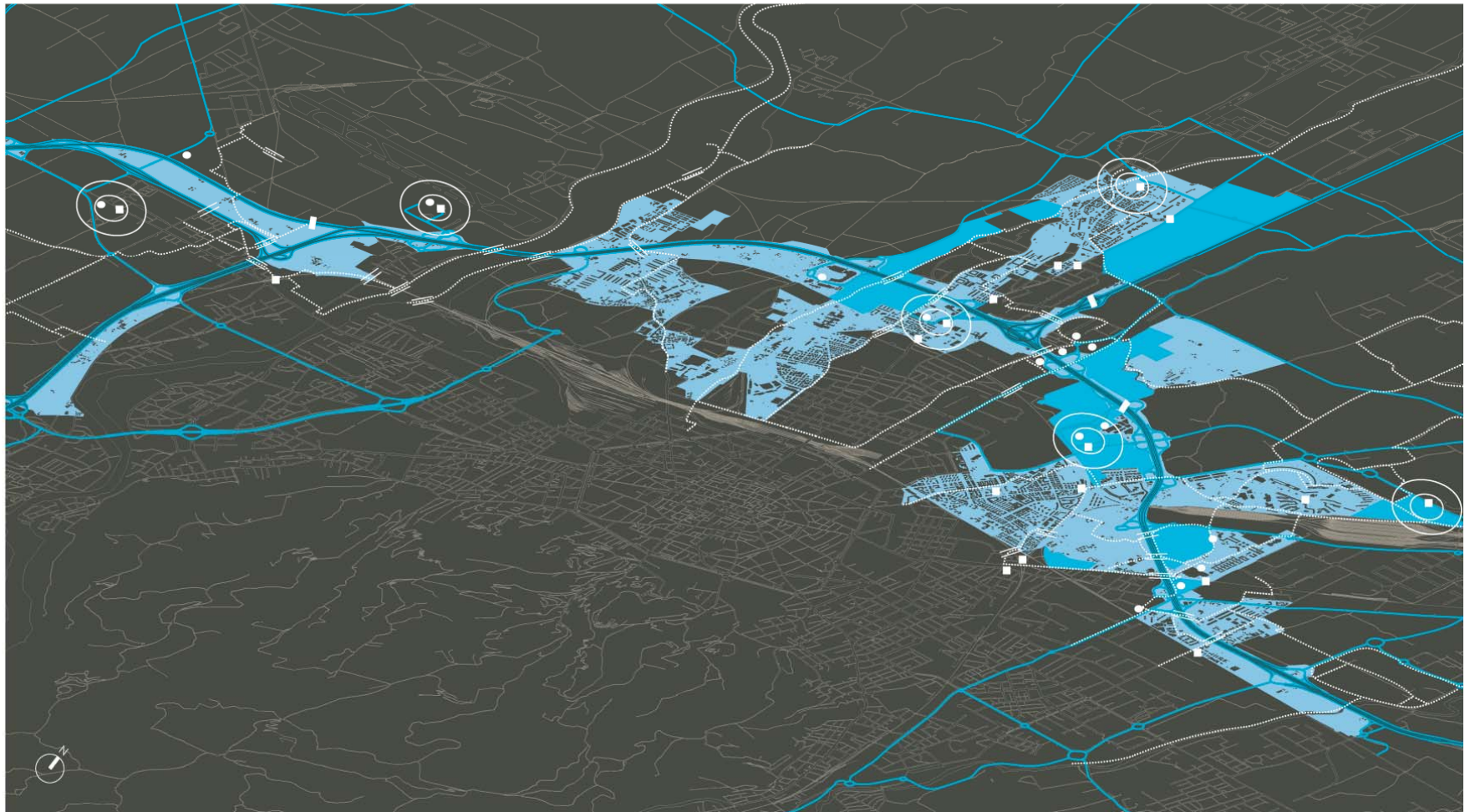
- Parco Nord
- Navia Corticella
- Parco Lungo Navile
- Parco via Larga
- Parco San Donnino

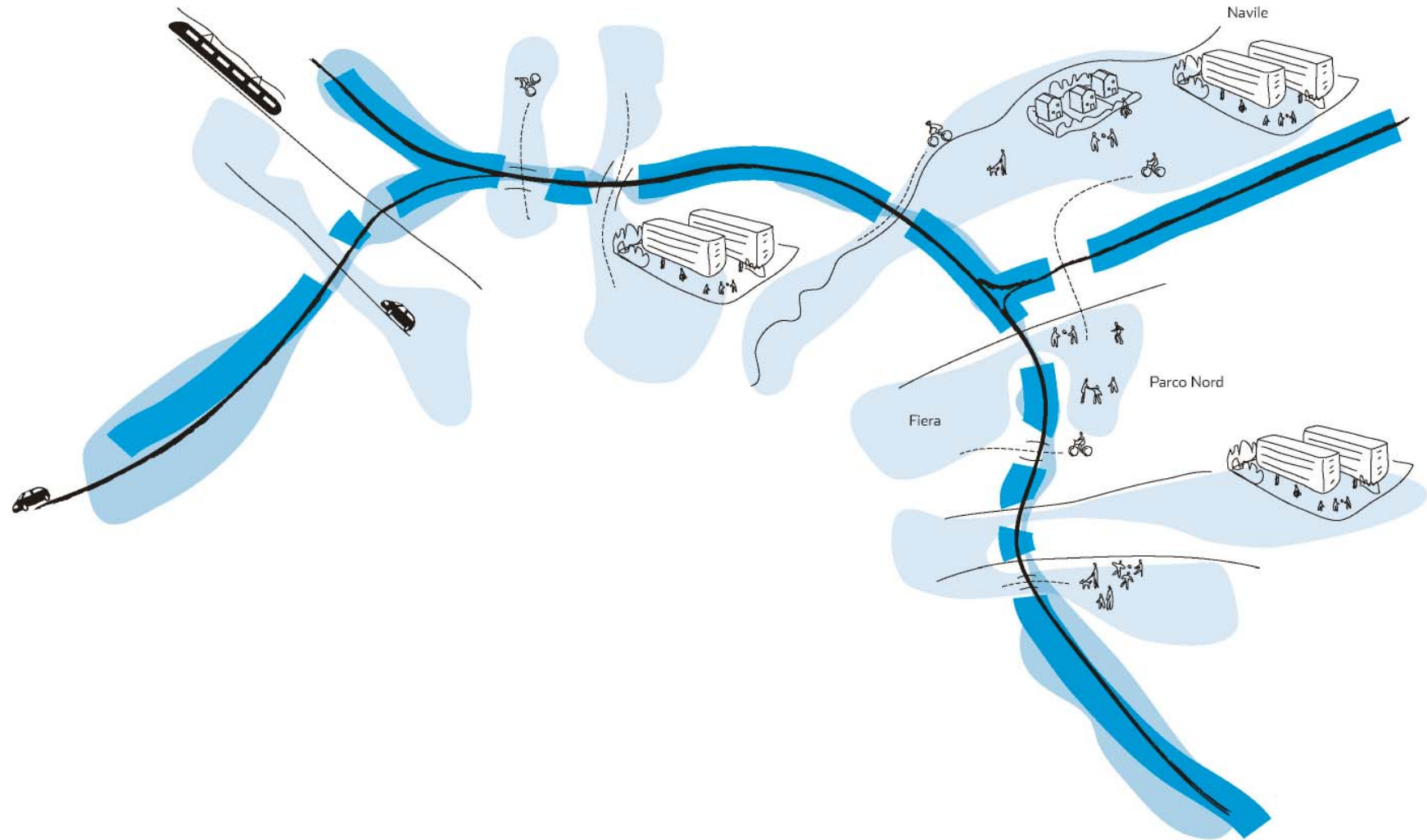
**Contesti**

**Nodi**

**Connessioni**

- Infrastrutture
- Autostrade e tangenziali
- Caselli autostradali
- Strade di attraversamento e attestamento urbano
- Percorsi ciclopedonali
- Attraversamenti
- Parcheggi
- Linee del trasporto pubblico
- Fermate





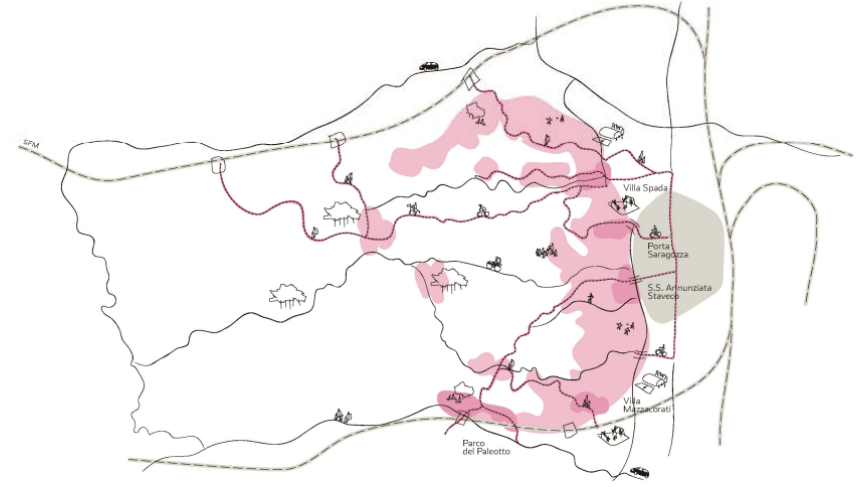
### Da grande barriera a cerniera

La Città della tangenziale identifica la sequenza di insediamenti che, addossati alla grande barriera a nord della città, ne soffrono tutti gli inconvenienti e che possono recuperare abitabilità attraverso un sistema di connessioni (svincoli, parcheggi di interscambio, strade di penetrazione e attraversamenti ciclo-pedonali) e di spazi aperti (varchi e spine verdi, fasce di mitigazione e cunei agricoli). L'inclusione progressiva della tangenziale, destinata a diventare una strada metropolitana, avviene con la moltiplicazione delle relazioni tra luoghi di nuova urbanizzazione e luoghi da riqualificare, i quali rappresentano nel loro insieme la gamma degli usi e delle pratiche metropolitane.

Figure della ristrutturazione  
 Città della collina

**Un nuovo statuto**

Con Città della collina si intende affermare una nuova identità per la parte del territorio bolognese che ha subito un processo di progressiva riduzione e privatizzazione degli usi (quasi solo residenza), rompendo i tabù (congelamento dello stato attuale) e individuando un diverso statuto dell'abitabilità. Quindi: ricostruzione di un sistema di connessioni e nodi (corridoi, sentieri, stazioni, parcheggi) che diversifichi e qualifichi l'accessibilità urbana e metropolitana; individuazione di luoghi da progettare come raccordi-parco con le aree densamente urbanizzate; creazione di un mosaico di ambienti ecologici, agricoli e periurbani disponibili a diverse pratiche d'uso degli abitanti metropolitani.



Sindaco  
 Sergio Cofferati  
 Assessore all'Urbanistica  
 e Pianificazione territoriale  
 Virginia Marini  
 Segretario Generale  
 Valerio Nanni  
 Direttore Area Urbanistica,  
 Ambiente e Mobilità  
 Corrado Caporinelli

ANTEPRIMA

**Luoghi**

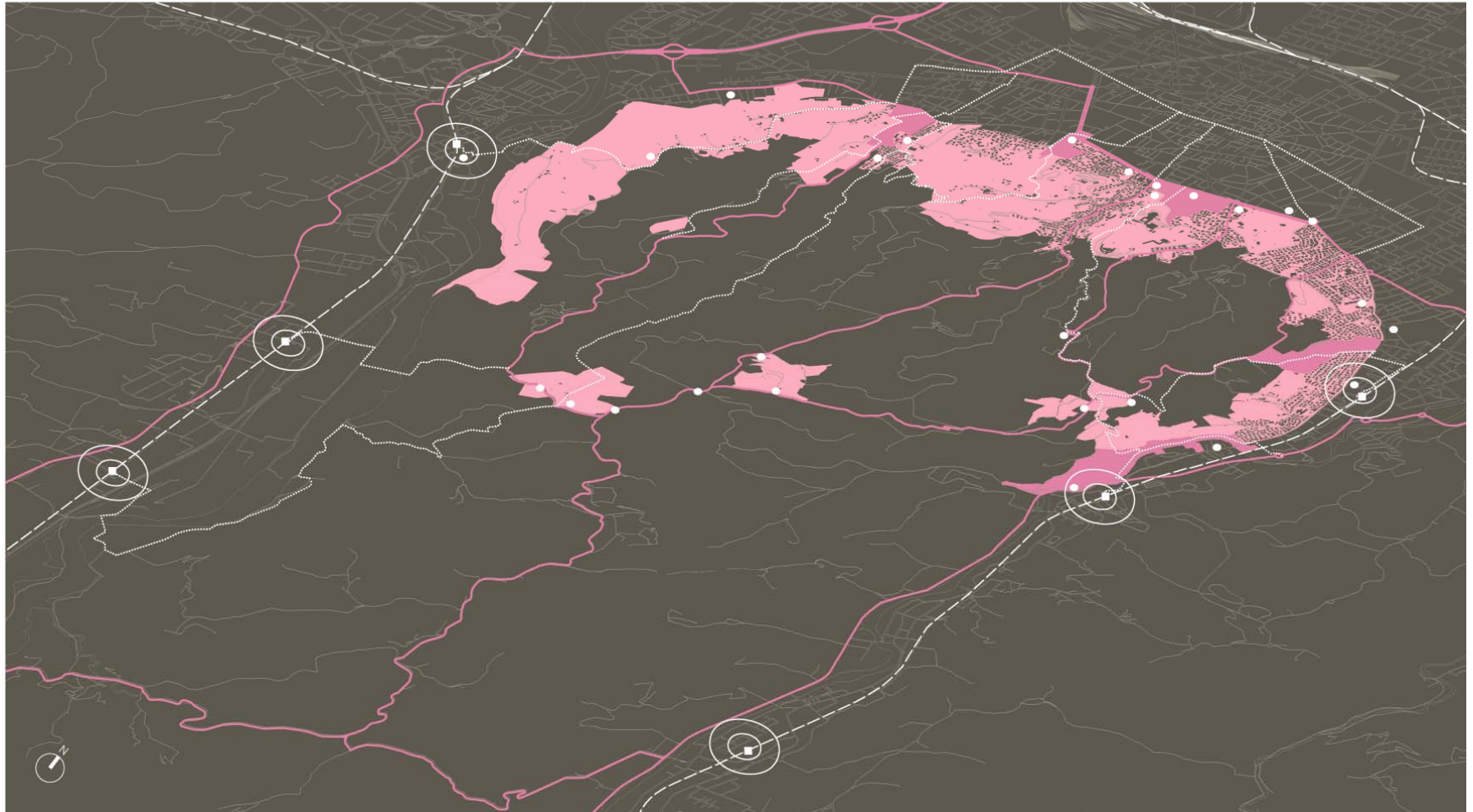
- SS Annunziata Staveco
- Porta Saragozza
- Villa Spada
- Villa Mazzacorati
- Parco del Paleotto

**Contesti**

**Nodi**

**Connessioni**

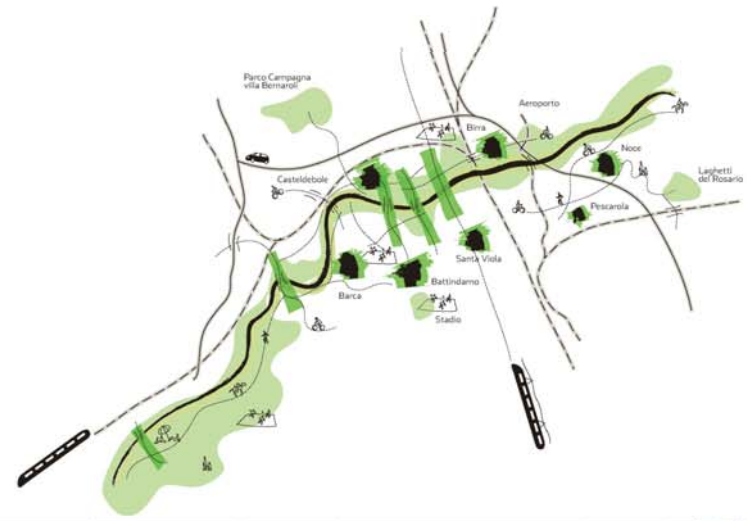
- Infrastrutture
- Strade di attraversamento
- Strade di connessione
- Percorsi ciclopedonali
- Parcheggi
- Linee del trasporto pubblico
- Servizio ferroviario metropolitano
- Fermate





## Un nuovo statuto

Con Città della collina si intende affermare una nuova identità per la parte del territorio bolognese che ha subito un processo di progressiva riduzione e privatizzazione degli usi (quasi solo residenza), rompendo i tabù (congelamento dello stato attuale) e individuando un diverso statuto dell'abitabilità. Quindi: ricostruzione di un sistema di connessioni e nodi (corridoi, sentieri, stazioni, parcheggi) che diversifichi e qualifichi l'accessibilità urbana e metropolitana; individuazione di luoghi da progettare come raccordi-parco con le aree densamente urbanizzate; creazione di un mosaico di ambienti ecologici, agricoli e periurbani disponibili a diverse pratiche d'uso degli abitanti metropolitani.



**La costruzione di un paesaggio**

La Città del Reno identifica il paesaggio del fiume che scorre a ovest come legante di una città metropolitana discontinua, costituita da insediamenti prevalentemente residenziali, una città da riconoscere in quanto tale e da riqualificare lavorando prevalentemente sulle connessioni trasversali, pedonali e ciclabili, sui nuclei di centralità dei quartieri esistenti, sulle relazioni con le città "forti" della Ferrovia e della Tangenziale.

Bologna. Città che cambia

Studio  
 Carlo Carraro Cultural

Assessorato all'Urbanistica  
 e Mobilità della Provincia  
 Bologna - Emilia

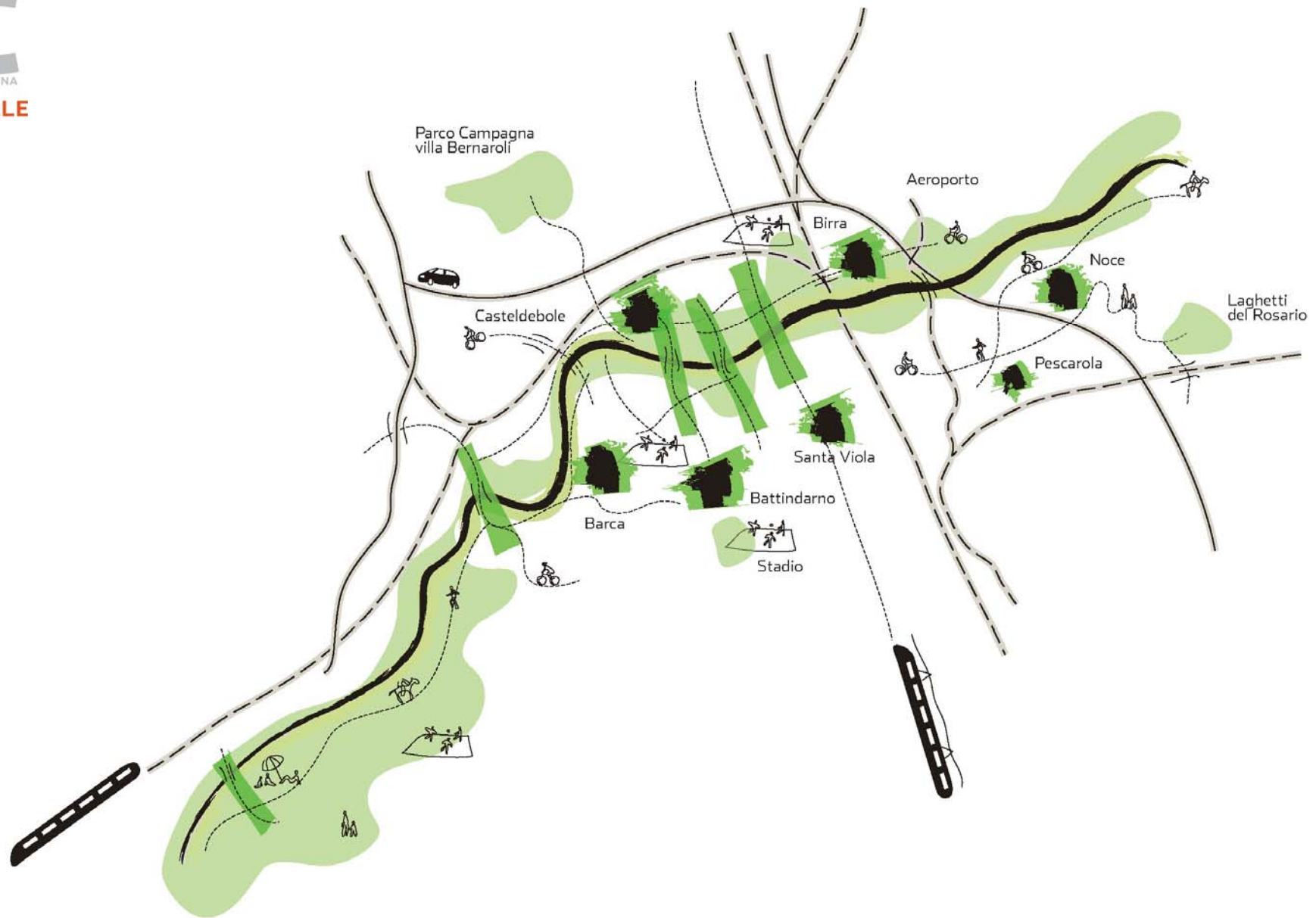
Regolamento Comunale  
 Urbanistico - Piano

Quartiere Area Urbanistica  
 Area 1 e 2 (S. Maria  
 S. Giovanni)

ANTEPRIMA

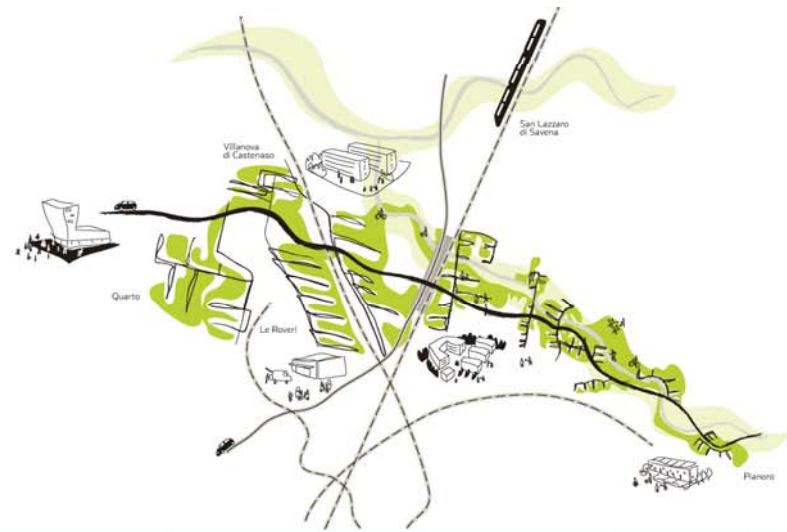
- Luoghi**
- Parco del Reno
- Battindamo
- Contesti**
- Nodi**
- Connessioni**
- Infrastrutture**
- Itinerari ciclopedonali
- Attraversamenti
- Parcheggi
- Linee del trasporto pubblico
- Trasporto pubblico su gomma
- Fermate





## La costruzione di un paesaggio

La Città del Reno identifica il paesaggio del fiume che scorre a ovest come legante di una città metropolitana discontinua, costituita da insediamenti prevalentemente residenziali, una città da riconoscere in quanto tale e da riqualificare lavorando prevalentemente sulle connessioni trasversali, pedonali e ciclabili, sui nuclei di centralità dei quartieri esistenti, sulle relazioni con le città "forti" della Ferrovia e della Tangenziale.



**Una città-parco residenziale e produttiva**

La Città del Savena riprende il tema, ormai radicato nell'urbanistica bolognese, del doppio parco fluviale (a est come a ovest) spostando però l'accento sul "pieno" del parco, facendo emergere la differenza che contraddistingue l'ambiente del Savena da quello del Reno, quindi il diverso ruolo che possono giocare gli spazi aperti nei due differenti contesti. A est la nuova strada Lungo Savena, l'alta velocità, le aree di nuova urbanizzazione nel comune di Bologna e nei comuni contermini, configurano una vera e propria città metropolitana, dove si susseguono aggregati residenziali e produttivi di qualità e poli funzionali, intercalati da ampi spazi aperti, attrezzati e non.

Bologna. Città che cambia

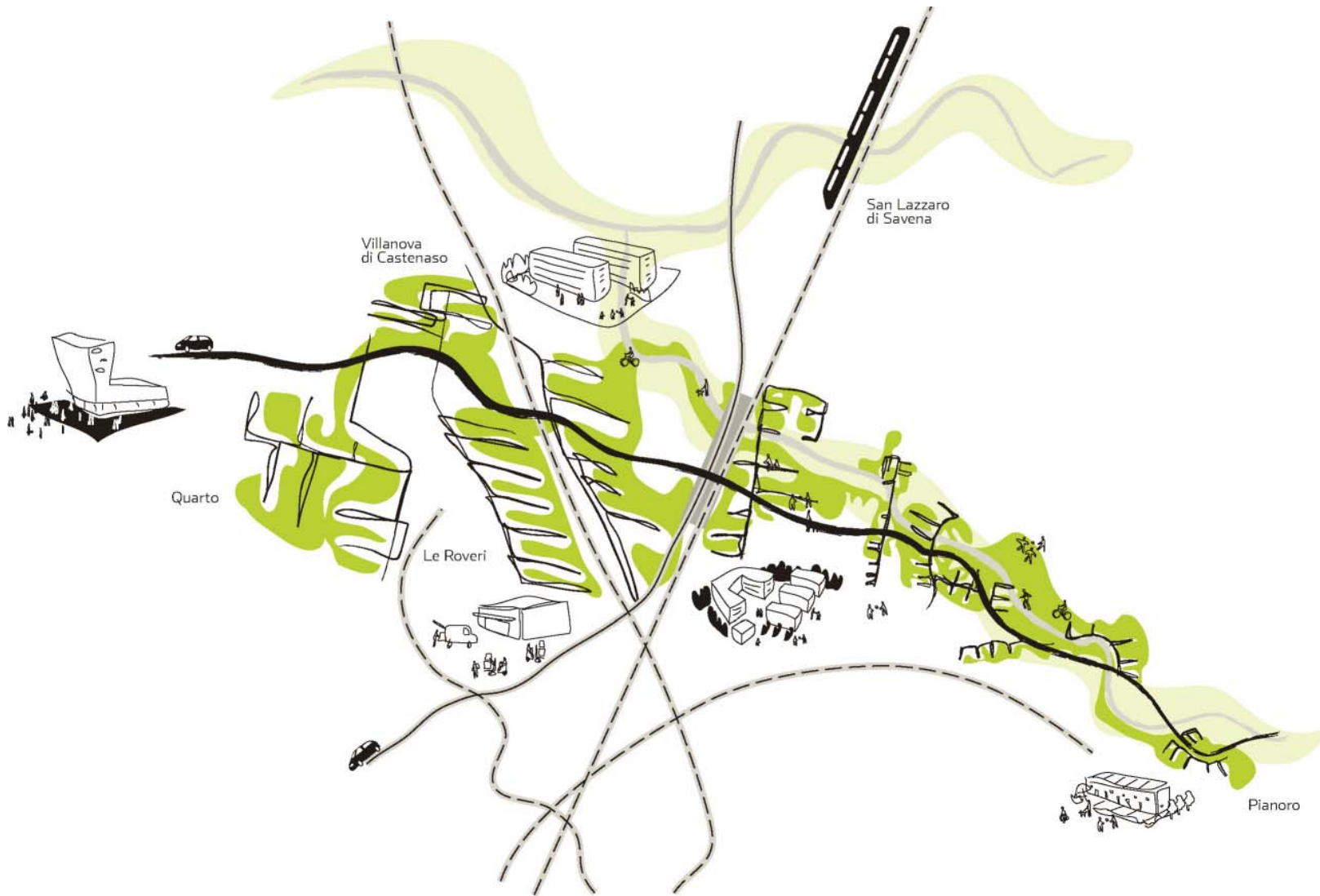
Studio  
 Sergio Carboni Carboni  
 Architetto d'Urbanistica  
 e Pianificazione Territoriale  
 Gruppo Studio  
 Dipartimento Comunale  
 Urbanistica  
 Direttore Area Urbanistica,  
 Architetto d'Urbanistica  
 Urbanistica, Pianificazione

ANTEPRIMA

- Luoghi**
  - Parco Lungo Savena
  - Nuovo insediamento Savena
  - Nuovo insediamento San Vitale
  - Roveri
  - Nuovo insediamento specializzato Quarto di Sopra
- Contesti**
- Nodi**
- Connessioni**
  - Infrastrutture
    - Autostrade e tangenziali
    - Strade di attraversamento e atterramento urbano
    - Percorsi ciclopedonali
    - Parcheggi
  - Linee del trasporto pubblico
    - Servizio ferroviario metropolitano
    - Metrotranvia
    - Filovia a guida vincolata
    - Trasporto pubblico su gomma
    - Fermate

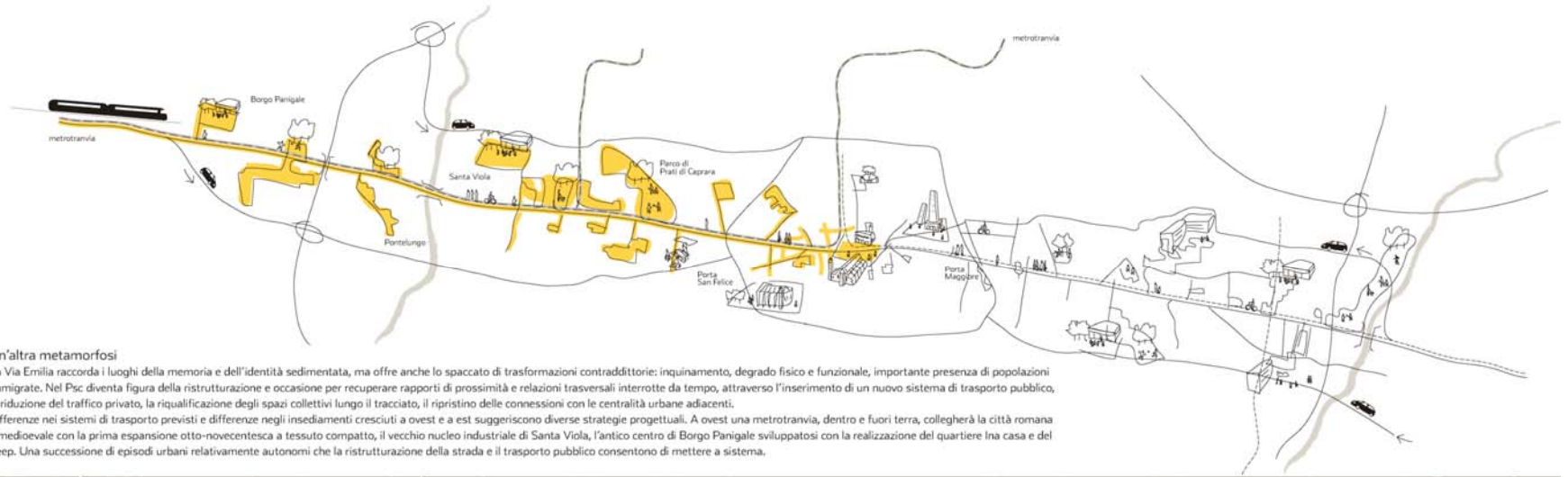






### Una città-parco residenziale e produttiva

La Città del Savena riprende il tema, ormai radicato nell'urbanistica bolognese, del doppio parco fluviale (a est come a ovest) spostando però l'accento sul "pieno" del parco, facendo emergere la differenza che contraddistingue l'ambiente del Savena da quello del Reno, quindi il diverso ruolo che possono giocare gli spazi aperti nei due differenti contesti. A est la nuova strada Lungo Savena, l'alta velocità, le aree di nuova urbanizzazione nel comune di Bologna e nei comuni contermini, configurano una vera e propria città metropolitana, dove si susseguono aggregati residenziali e produttivi di qualità e poli funzionali, intercalati da ampi spazi aperti, attrezzati e non.



**Un'altra metamorfosi**

La Via Emilia raccorda i luoghi della memoria e dell'identità sedimentata, ma offre anche lo spaccato di trasformazioni contraddittorie: inquinamento, degrado fisico e funzionale, importante presenza di popolazioni immigrate. Nel Psc diventa figura della ristrutturazione e occasione per recuperare rapporti di prossimità e relazioni trasversali interrotte da tempo, attraverso l'inserimento di un nuovo sistema di trasporto pubblico, la riduzione del traffico privato, la riqualificazione degli spazi collettivi lungo il tracciato, il ripristino delle connessioni con le centralità urbane adiacenti.

Differenze nei sistemi di trasporto previsti e differenze negli insediamenti cresciuti a ovest e a est suggeriscono diverse strategie progettuali. A ovest una metrotanvia, dentro e fuori terra, collegherà la città romana e medioevale con la prima espansione otto-novecentesca a tessuto compatto, il vecchio nucleo industriale di Santa Viola, l'antico centro di Borgo Panigale sviluppatosi con la realizzazione del quartiere Ina casa e del Peep. Una successione di episodi urbani relativamente autonomi che la ristrutturazione della strada e il trasporto pubblico consentono di mettere a sistema.

ANTEPRIMA

**Luoghi**

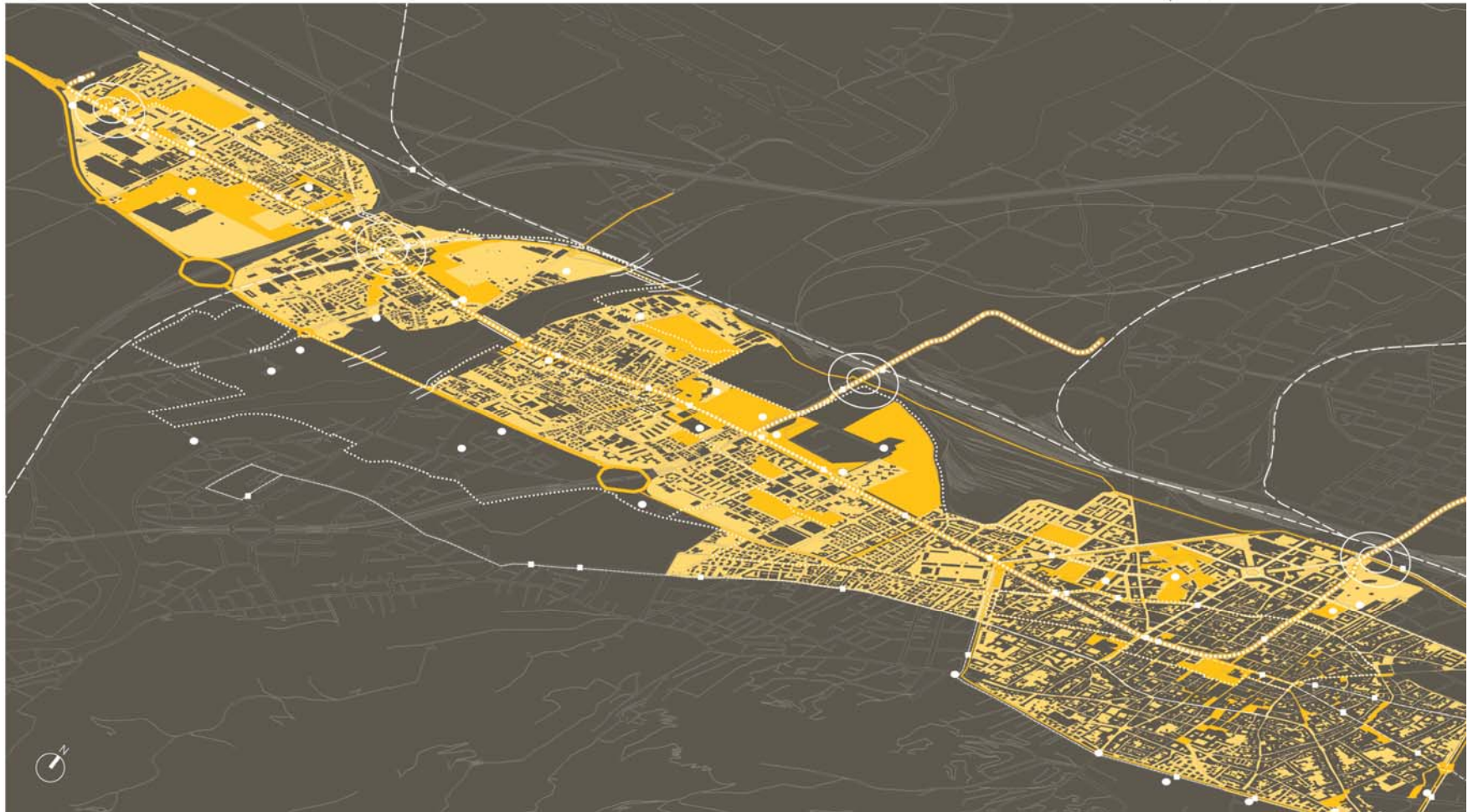
- Sistema spazi pubblici quartiere Ina casa e Peep Borgo Panigale
- Centralità storica di Borgo
- Chiesa parrocchiale S. Maria Assunta e cimitero comunale
- Parco Triumvirato
- Portelungo
- Sistema spazi pubblici zona Santa Viola
- Parco ex Wilobromo
- Nuovo parco urbano dei Prati di Caparra
- Ex mercato del bestiame
- Porta S. Felice
- Manifattura delle Arti
- Piazza Maggiore/Piazza S. Francesco/via del Platello
- Piazza Maggiore

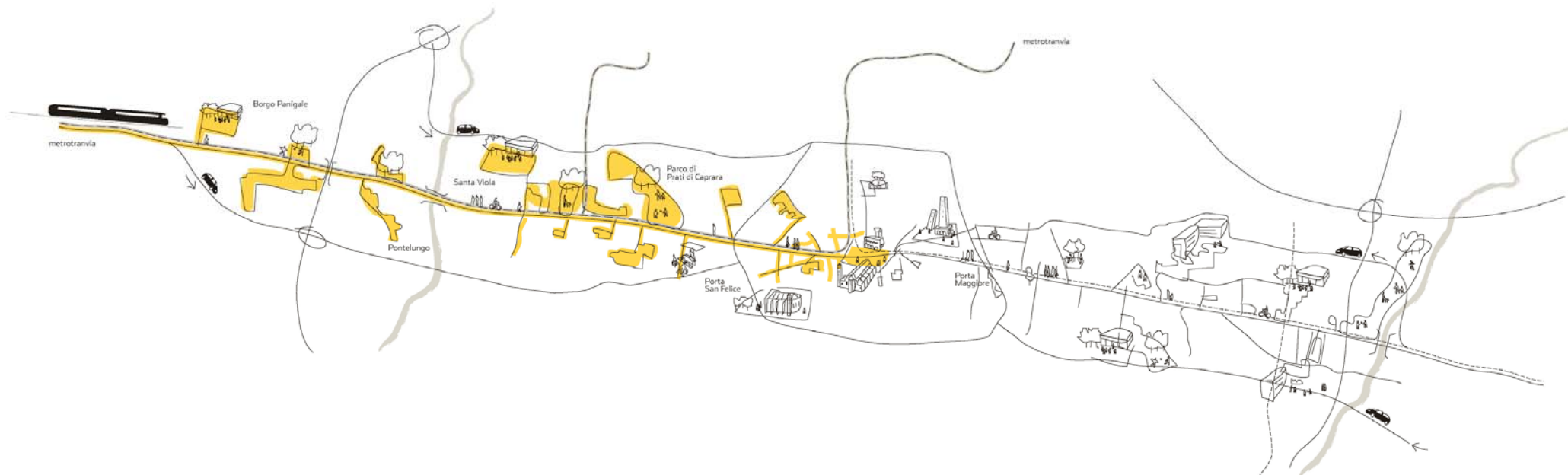
**Contesti**

**Nodi**

**Connessioni**

- Infrastrutture
- Strade sussidiarie alla via Emilia
- Strade di connessione tra parti urbane
- Percorsi ciclistici
- Attraversamenti
- Parcheggi
- Linee del trasporto pubblico
- Metrotanvia
- Filovia a guida vincolata
- Sistema ferroviario metropolitano
- Trasporto pubblico su gomma
- Fermate

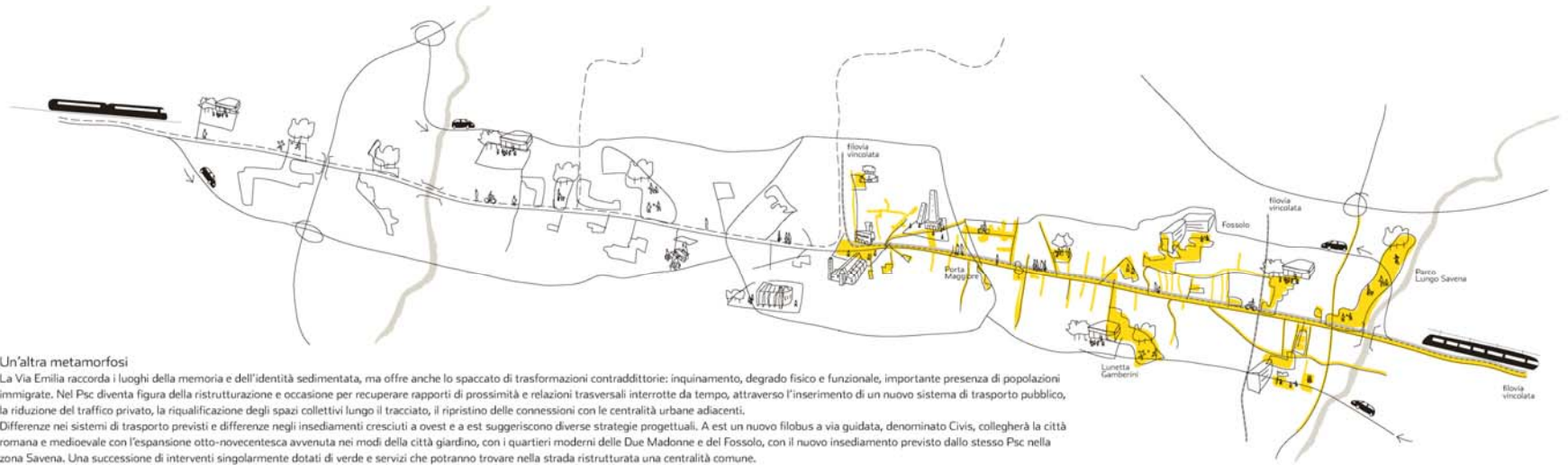




### Un'altra metamorfosi

La Via Emilia raccorda i luoghi della memoria e dell'identità sedimentata, ma offre anche lo spaccato di trasformazioni contraddittorie: inquinamento, degrado fisico e funzionale, importante presenza di popolazioni immigrate. Nel Psc diventa figura della ristrutturazione e occasione per recuperare rapporti di prossimità e relazioni trasversali interrotte da tempo, attraverso l'inserimento di un nuovo sistema di trasporto pubblico, la riduzione del traffico privato, la riqualificazione degli spazi collettivi lungo il tracciato, il ripristino delle connessioni con le centralità urbane adiacenti.

Differenze nei sistemi di trasporto previsti e differenze negli insediamenti cresciuti a ovest e a est suggeriscono diverse strategie progettuali. A ovest una metrotranvia, dentro e fuori terra, collegherà la città romana e medioevale con la prima espansione otto-novecentesca a tessuto compatto, il vecchio nucleo industriale di Santa Viola, l'antico centro di Borgo Panigale sviluppatosi con la realizzazione del quartiere Ina casa e del Peep. Una successione di episodi urbani relativamente autonomi che la ristrutturazione della strada e il trasporto pubblico consentono di mettere a sistema.



**Un'altra metamorfosi**

La Via Emilia raccorda i luoghi della memoria e dell'identità sedimentata, ma offre anche lo spaccato di trasformazioni contraddittorie: inquinamento, degrado fisico e funzionale, importante presenza di popolazioni immigrate. Nel Psc diventa figura della ristrutturazione e occasione per recuperare rapporti di prossimità e relazioni trasversali interrotte da tempo, attraverso l'inserimento di un nuovo sistema di trasporto pubblico, la riduzione del traffico privato, la riqualificazione degli spazi collettivi lungo il tracciato, il ripristino delle connessioni con le centralità urbane adiacenti. Differenze nei sistemi di trasporto previsti e differenze negli insediamenti cresciuti a ovest e a est suggeriscono diverse strategie progettuali. A est un nuovo filobus a via guidata, denominato Civis, collegherà la città romana e medioevale con l'espansione otto-novecentesca avvenuta nei modi della città giardino, con i quartieri moderni delle Due Madonne e del Fossolo, con il nuovo insediamento previsto dallo stesso Psc nella zona Savena. Una successione di interventi singolarmente dotati di verde e servizi che potranno trovare nella strada ristrutturata una centralità comune.

Bologna. Città che cambia

Settore  
 Sergio Carboni Carboni  
 Assessorato all'Urbanistica  
 e Pianificazione Territoriale  
 Virginia Merello  
 Esperto  
 Daniela  
 Vignelli Marchi  
 Direttore Area Urbanistica,  
 Ambientale e Urbanistica  
 Giancarlo Sabatini

ANTEPRIMA

**Luoghi**

- Piazza Maggiore
- Porta Ravennana e due Torri
- Piazza Aldrovandi
- Piazza Trento e Trieste
- Portico degli Alemanni
- Lunetta Garberini
- Porticovecchio
- Spazi pubblici dei quartieri Due Madonne e Fossolo
- Centro servizi del quartiere Savena
- Cimiteri della II Guerra mondiale/Parco Lungo Savena

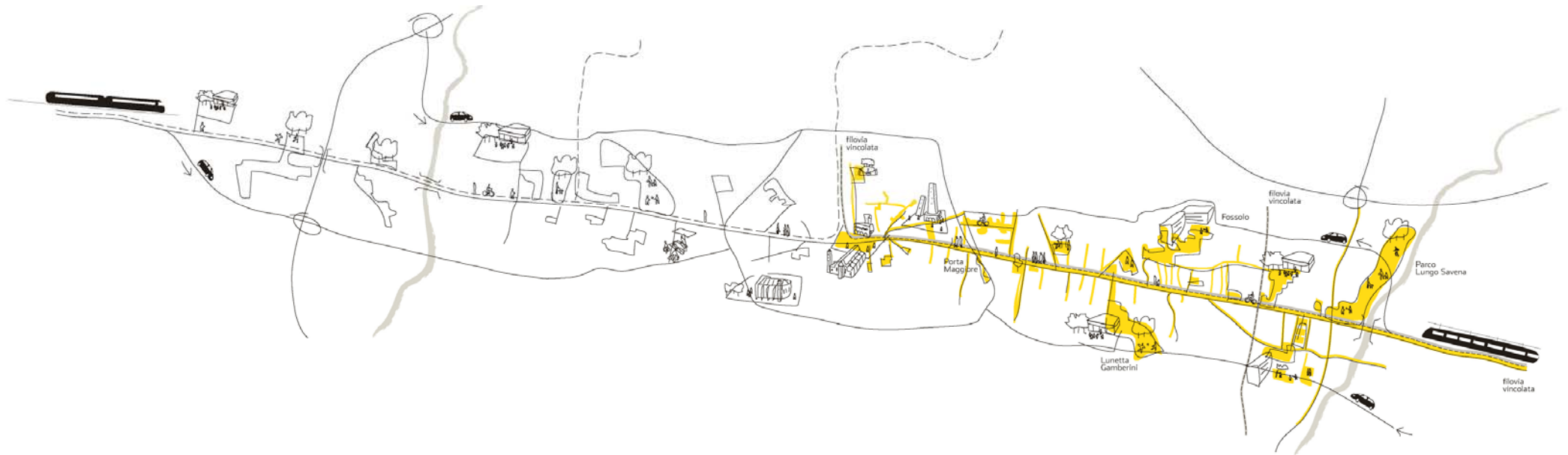
**Contesti**

**Nodi**

**Connessioni**

- Infrastrutture
- Strade sussidiarie alla via Emilia
- Strade di connessione tra parti urbane
- Percorsi ciclopedonali
- Attraversamenti
- Parcheggi
- Linee del trasporto pubblico
- Filovia a guida vincolata
- Metropolitano
- Servizio ferroviario metropolitano
- Trasporto pubblico su gomma
- Fermate





### Un'altra metamorfosi

La Via Emilia raccorda i luoghi della memoria e dell'identità sedimentata, ma offre anche lo spaccato di trasformazioni contraddittorie: inquinamento, degrado fisico e funzionale, importante presenza di popolazioni immigrate. Nel Psc diventa figura della ristrutturazione e occasione per recuperare rapporti di prossimità e relazioni trasversali interrotte da tempo, attraverso l'inserimento di un nuovo sistema di trasporto pubblico, la riduzione del traffico privato, la riqualificazione degli spazi collettivi lungo il tracciato, il ripristino delle connessioni con le centralità urbane adiacenti.

Differenze nei sistemi di trasporto previsti e differenze negli insediamenti cresciuti a ovest e a est suggeriscono diverse strategie progettuali. A est un nuovo filobus a via guidata, denominato Civis, collegherà la città romana e medioevale con l'espansione otto-novecentesca avvenuta nei modi della città giardino, con i quartieri moderni delle Due Madonne e del Fossolo, con il nuovo insediamento previsto dallo stesso Psc nella zona Savena. Una successione di interventi singolarmente dotati di verde e servizi che potranno trovare nella strada ristrutturata una centralità comune.

## Le tavole

### Figure della ristrutturazione

Città e paesaggi

Sette città

### **Strategie per la qualità**

#### **Infrastrutture per la mobilità**

Attrezzature e spazi collettivi

Dotazioni ecologiche e ambientali

### Regole

Classificazione del territorio

Carta unica del territorio



Esistente

Da riqualificare

Nuovo



Linee dell'Alta Velocita' ferroviaria



Linee del servizio ferroviario metropolitano



Linee del trasporto pubblico in sede propria



Strade prevalentemente dedicate al trasporto pubblico



Autostrade e Tangenziali



Strade di attraversamento e attestamento urbano



Strade di connessione tra parti urbane



Rete delle piste ciclabili



Ponti e sottopassi



Fermate del trasporto pubblico



Parcheggi a prevalente uso di scambio modale

● ●●●● meno di 200/200-500/oltre 500 posti



Nodi di intersezione trasporto pubblico



Parcheggi a prevalente uso della città storica

● ●●●● meno di 200/200-500/oltre 500 posti



Parcheggi di servizi e funzioni speciali

● ●●●● meno di 200/200-500/oltre 500 posti



## L'impalcato infrastrutturale

- Autostrade e tangenziali
- Passante nord
- Intermedia di pianura, Nuova Galliera e Lungo Savena
- Trasporto pubblico su ferro e in sede propria
- Nodi di interscambio



Il Piano strutturale si propone di allontanare dall'area centrale il traffico di attraversamento per ridurre congestione e inquinamento. Il riordino complessivo della rete stradale, a sostegno dei tragitti di media percorrenza, è reso possibile dalla realizzazione di un passante autostradale a nord (che consente il completo "declassamento" a tangenziale del tratto autostradale bypassato), dell'intermedia di pianura, del prolungamento a ovest della Nuova Galliera e a est della Lungo Savena e del nodo di Rastignano. La rete stradale di attraversamento e attestamento è organizzata in modo da consentire, ai margini della parte densa della città, un sistema di scambio modale con il trasporto pubblico extraurbano e urbano. È considerata fondamentale la collocazione dei nodi di interscambio e la loro qualità (distribuzione, distanze e comfort dei percorsi parcheggi-stazioni e parcheggi-fermate)

## La rete del trasporto pubblico

- Metrotranvia
- People mover
- Filobus a via guidata
- Altre linee del trasporto pubblico
- Nodi di interscambio



La rete del trasporto pubblico urbano, integrata con la rete del Servizio ferroviario metropolitano, è composta da nuovi tratti ferroviari in sede propria e da strade prevalentemente dedicate al passaggio di filobus e autobus. Il rafforzamento e la riqualificazione del trasporto pubblico leggero, assieme alla cura progettuale dei nodi di interscambio, intendono promuovere e diffondere l'uso del mezzo pubblico.

## La riqualificazione della via Emilia

- Strade sussidiarie della via Emilia
- Trasporto pubblico in sede propria
- Percorsi ciclo-pedonali
- Parcheggi
- Fermate trasporto pubblico



All'interno dell'area urbana più densa il Piano persegue l'obiettivo di restituire la Via Emilia al suo ruolo di spina dell'insediamento, con un nuovo sistema di trasporto pubblico in sede propria, il potenziamento dei parcheggi in prossimità delle fermate, lo spostamento del traffico privato su strade di connessione esistenti e nuove. Altri interventi volti all'alleggerimento del traffico motorizzato e all'affermazione di una mobilità integrata sono: i nuovi raccordi delle piste ciclabili che hanno come recapiti i servizi di base e le fermate del trasporto pubblico; il potenziamento complessivo dei parcheggi, considerandone l'uso prevalente. Questo insieme di interventi consentirà di restituire piazze e strade a un confortevole uso pedonale.

## Le tavole

### **Figure della ristrutturazione**

Città e paesaggi

Sette città

### **Strategie per la qualità**

Infrastrutture per la mobilità

### **Attrezzature e spazi collettivi**

Dotazioni ecologiche e ambientali

### **Regole**

Classificazione del territorio

Carta unica del territorio

ANTEPRIMA

**Diritto**  
 Largo Casella (Lombardi)

**Aree di interesse pubblico e fruizione pubblica**  
 di interesse pubblico  
 di interesse pubblico  
 di interesse pubblico

**Diritto**  
 Area Monumentale  
 di interesse pubblico

Descrizione	Superficie (mq)
<b>di interesse pubblico e fruizione pubblica</b>	5.241.000
aree di interesse pubblico	617.730
aree di interesse pubblico	1.558.542
aree di interesse pubblico	121.578
aree di interesse pubblico	704.427
aree di interesse pubblico	1.420.717
aree di interesse pubblico	1.442.518
aree di interesse pubblico	45.614
aree di interesse pubblico	394.593
aree di interesse pubblico	636.311
<b>di interesse pubblico</b>	400.000
aree di interesse pubblico	782.294
<b>di interesse pubblico e fruizione pubblica</b>	475.131
aree di interesse pubblico	63.387
aree di interesse pubblico	98.113
aree di interesse pubblico	394.543
aree di interesse pubblico	555.728
aree di interesse pubblico	402.693
aree di interesse pubblico	161.587
aree di interesse pubblico	513.814
<b>aree di interesse pubblico e fruizione pubblica</b>	334.769
aree di interesse pubblico	

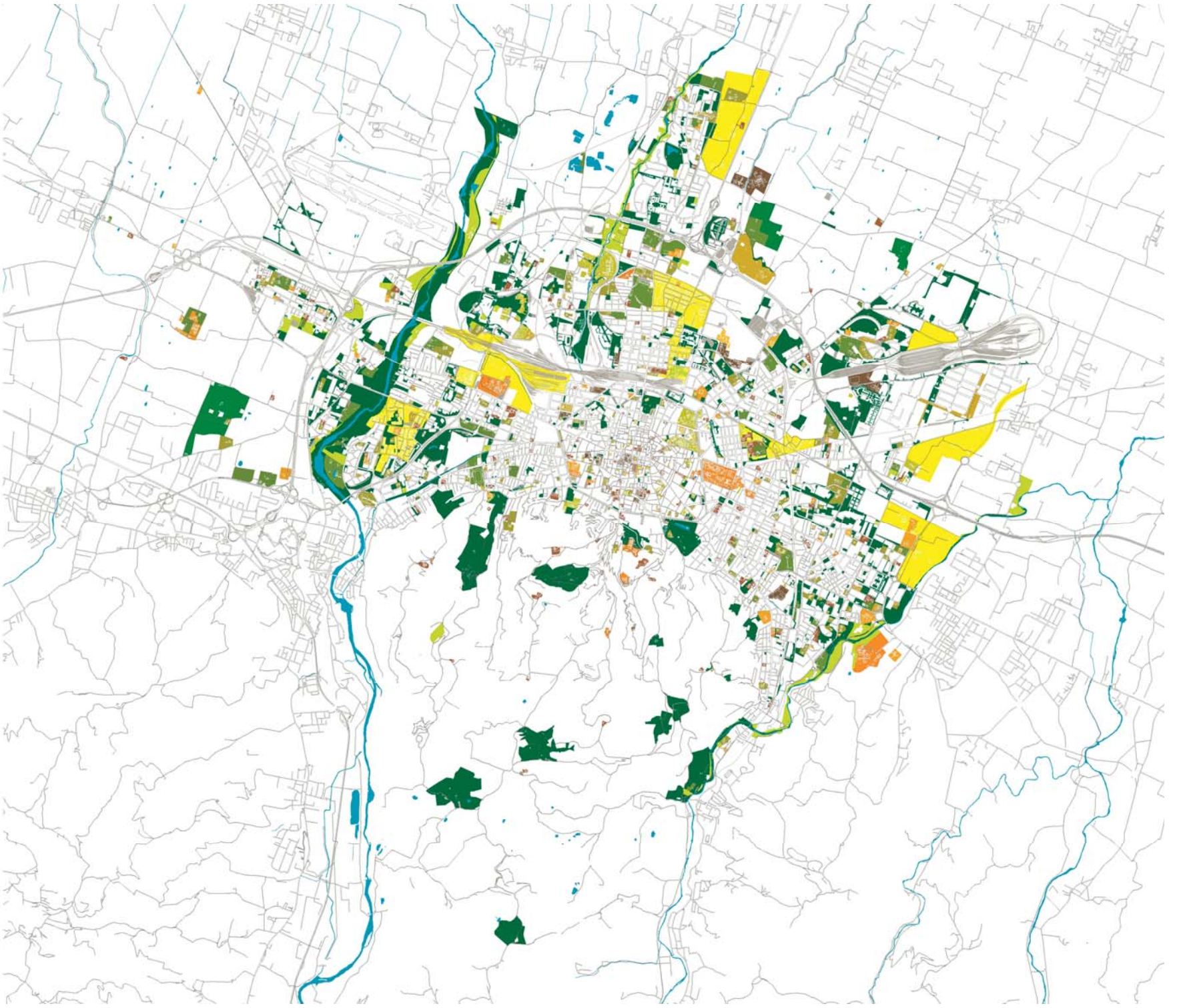
Il presente documento illustra i contenuti del Piano di interesse pubblico di cui fa parte il presente Piano. Il presente Piano è parte integrante del Piano di interesse pubblico di cui fa parte il presente Piano. Il presente Piano è parte integrante del Piano di interesse pubblico di cui fa parte il presente Piano.



**Attrezzature e spazi di interesse pubblico**  
 Area e edifici adatti all'uso per l'interesse pubblico  
 Area di interesse pubblico  
 Area di interesse pubblico  
 Area di interesse pubblico



Il presente documento illustra i contenuti del Piano di interesse pubblico di cui fa parte il presente Piano. Il presente Piano è parte integrante del Piano di interesse pubblico di cui fa parte il presente Piano. Il presente Piano è parte integrante del Piano di interesse pubblico di cui fa parte il presente Piano.



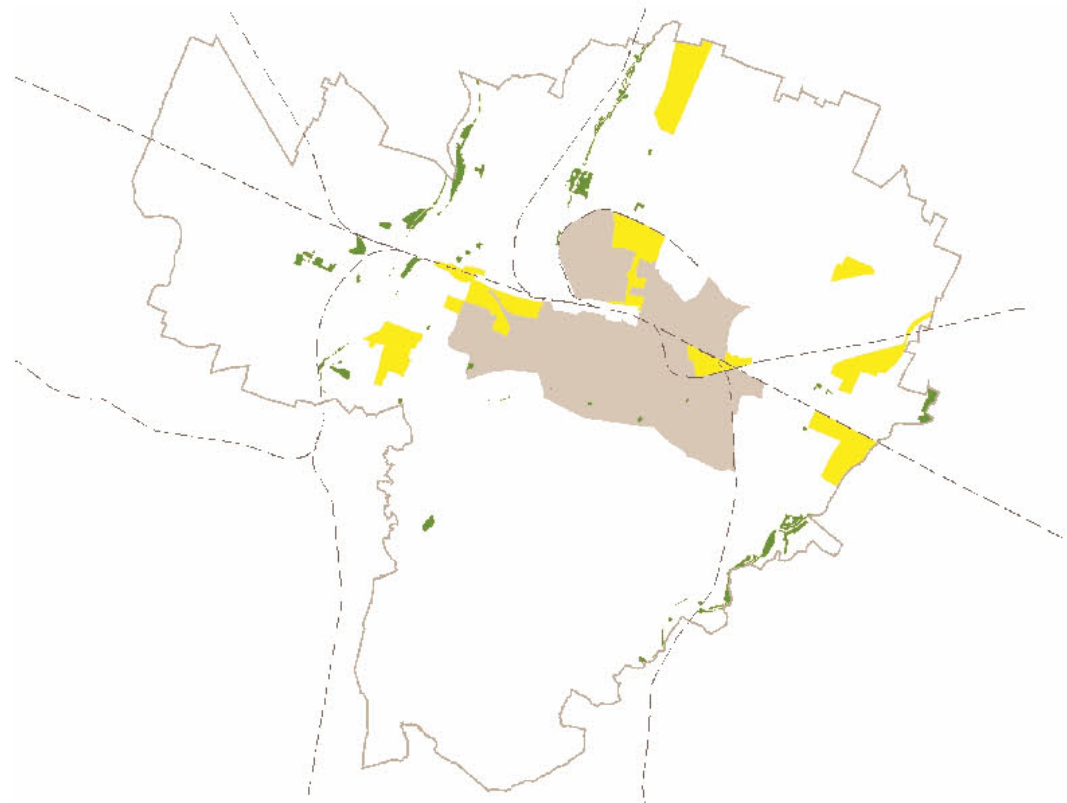
	<b>di proprieta' pubblica e uso pubblico</b>	<b>superficie fondiaria (mq)</b>
	aree verdi	8.391.986
	spazi attrezzati in territorio rurale	817.735
	impianti sportivi	1.355.952
	piazze e aree pedonalizzate	122.576
	parcheggi in superficie	745.420
	parcheggi interrati	
	scuole	1.435.037
	sedi per attivita' culturali, sociali e politiche	545.576
	teatri e musei	63.864
	attrezzature socio-sanitarie	394.893
	ospedali	626.133
	<b>di interesse pubblico</b>	
	sedi per amministrazione, sicurezza e protezione civile	450.805
	spazi per il culto	756.294
	<b>di proprieta' privata e uso pubblico</b>	
	impianti sportivi	475.111
	piazze e aree pedonalizzate	33.397
	scuole	39.123
	sedi universitarie	594.192
	sedi per attivita' culturali, sociali e politiche	5.528
	teatri e musei	45.590
	attrezzature socio-sanitarie	181.397
	ospedali	51.864
	aree da acquisire tramite perequazione urbanistica	1.542.988
	ambiti dove recuperare aree tramite perequazione urbanistica	

## Aree e ambiti cui si applica la perequazione urbanistica

aree da acquisire

ambiti dove recuperare aree

situazioni territoriali carenti di aree pubbliche



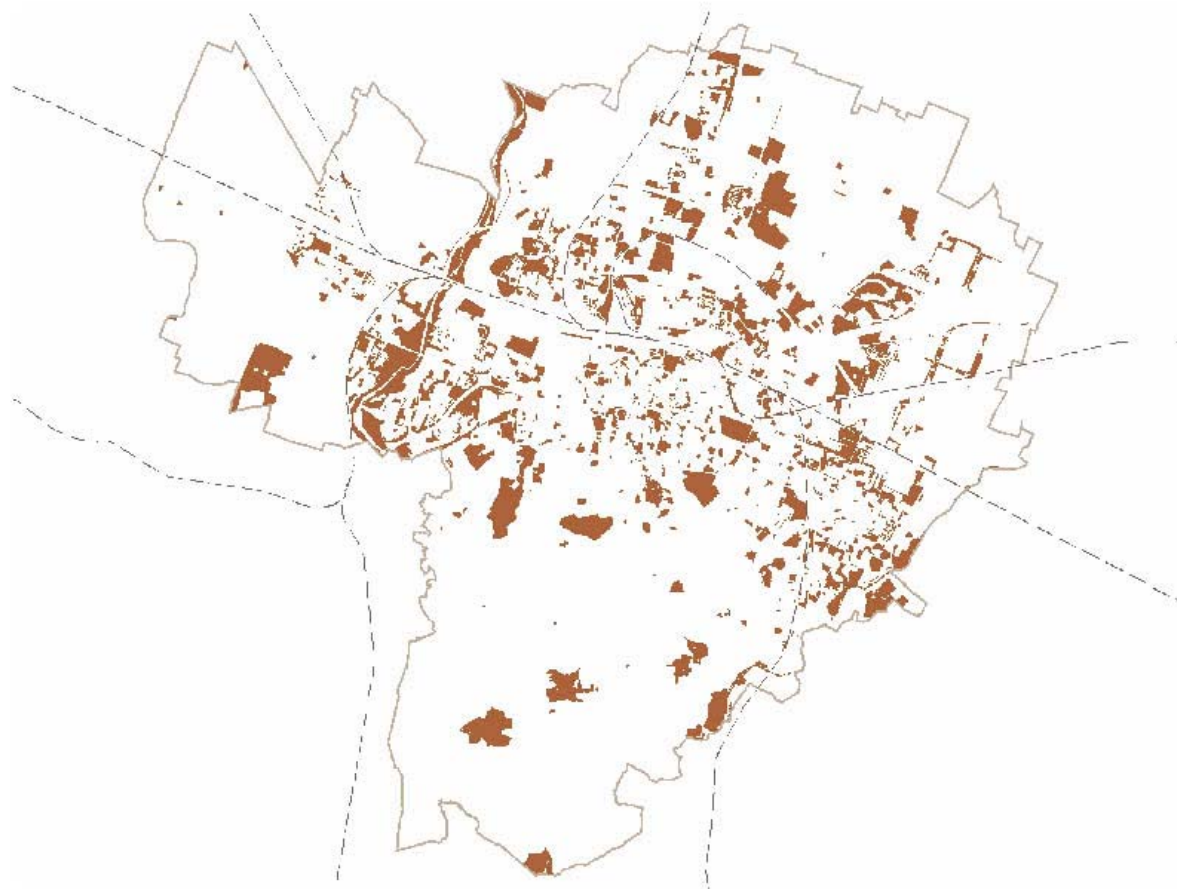
Le operazioni previste negli ambiti per i nuovi insediamenti, di sostituzione, di riqualificazione e storici, con l'applicazione della perequazione urbanistica, consentiranno di acquisire alla proprietà pubblica almeno 1 milione di mq di aree, un terzo delle quali andrà a migliorare la situazione esistente. Altre aree, destinate a standard dal Prg attuale, con la perequazione entreranno a far parte del patrimonio di spazi pubblici, per un totale di oltre 1 milione di mq.

Nel progetto del Piano strutturale l'offerta complessiva di superficie per usi pubblici e di proprietà pubblica ammonta così a oltre 14 milioni di mq, cui si aggiungono le quote di interesse pubblico e di proprietà privata. Una dotazione che, considerando gli incrementi di popolazione previsti negli scenari demografici e le ipotesi di crescita più dinamica dei city users, mantiene la dotazione urbana pro-capite pari all'attuale.

Ciò che può cambiare, invece, è la distribuzione che tende a compensare con le scelte del Piano le carenze presenti nella parte più densa della città, in particolare nelle periferie storiche, e la qualità che migliora con la valorizzazione dell'esistente e la creazione di connessioni.

Il Psc eredita una dotazione complessiva di aree di uso pubblico di circa 14,2 milioni di mq., di cui 12,1 di proprietà pubblica. La superficie lorda di pavimento delle attrezzature che insistono su queste aree (per scuole, impianti sportivi, sedi culturali e strutture socio-sanitarie) ammonta a 4 milioni.

Con riferimento alla popolazione stabile (le circa 400.000 persone che abitano a Bologna, residenti e non) significa una dotazione pro capite di circa 33 mq di aree con 10 mq. di superficie utile. Se si considerano i 140.000 abitanti temporanei e il fabbisogno di dotazioni che essi generano (circa 2 milioni di mq.), la quota media pro-capite di attrezzature e spazi collettivi passa da 34 a 24 mq. nell'intero territorio comunale.



Attrezzature e spazi di proprietà e interesse pubblico

## Le tavole

### **Figure della ristrutturazione**

Città e paesaggi

Sette città

### **Strategie per la qualità**

Infrastrutture per la mobilità

Attrezzature e spazi collettivi

### **Dotazioni ecologiche e ambientali**

### **Regole**

Classificazione del territorio

Carta unica del territorio

ANTEPRIMA

**Esistente**

**Nome**

- Esistente rurale**  
 (esistente con funzione verde di buona qualità, parzialmente protetta o zone di gestione forestale delle foreste, quali aree attrezzate, zone agricole, zone verdi)
- Esistente rurale verde**  
 (zone di foresta o campi agricoli con vegetazione spontanea, prati incolti e zone agricole boschive)
- Esistente in ambiente urbano**  
 (zone con spazi d'acqua e verde arboreo urbano)
- Esistente verde**  
 (zone a vocazione verde, arbustive o incolte, verde attrezzato con presenza consistente di arbusti)
- Conservazione ecologica di particolare interesse paesaggistico**  
 (aree verdi di alta qualità, parchi di alta qualità, verde urbano, in particolare di alta qualità, verde urbano, verde urbano)
- Conservazione ecologica diffusa**  
 (zone verdi di qualità)
- Conservazione ecologica urbana**  
 (zone verdi di qualità)
- Parco verde urbano**  
 (zone verdi, in particolare con funzione ecologica di alta qualità)
- Alberi stradali in ambiente urbano**  
 (zone verdi di qualità)
- Linea idrografica principale**  
 (zone verdi di qualità)
- Linea idrografica principale forata**  
 (zone verdi di qualità)
- Reticolo idrografico minore e canali**  
 (zone verdi di qualità)
- Reticolo idrografico minore e canali forati**  
 (zone verdi di qualità)
- Sorchi d'acqua**  
 (zone verdi di qualità)
- Area dove mantenere e aumentare la permeabilità (di nuovo impermeabile)**  
 (zone verdi di qualità)
- Area dove recuperare permeabilità (di nuovo impermeabile)**  
 (zone verdi di qualità)

**Infrastrutture**

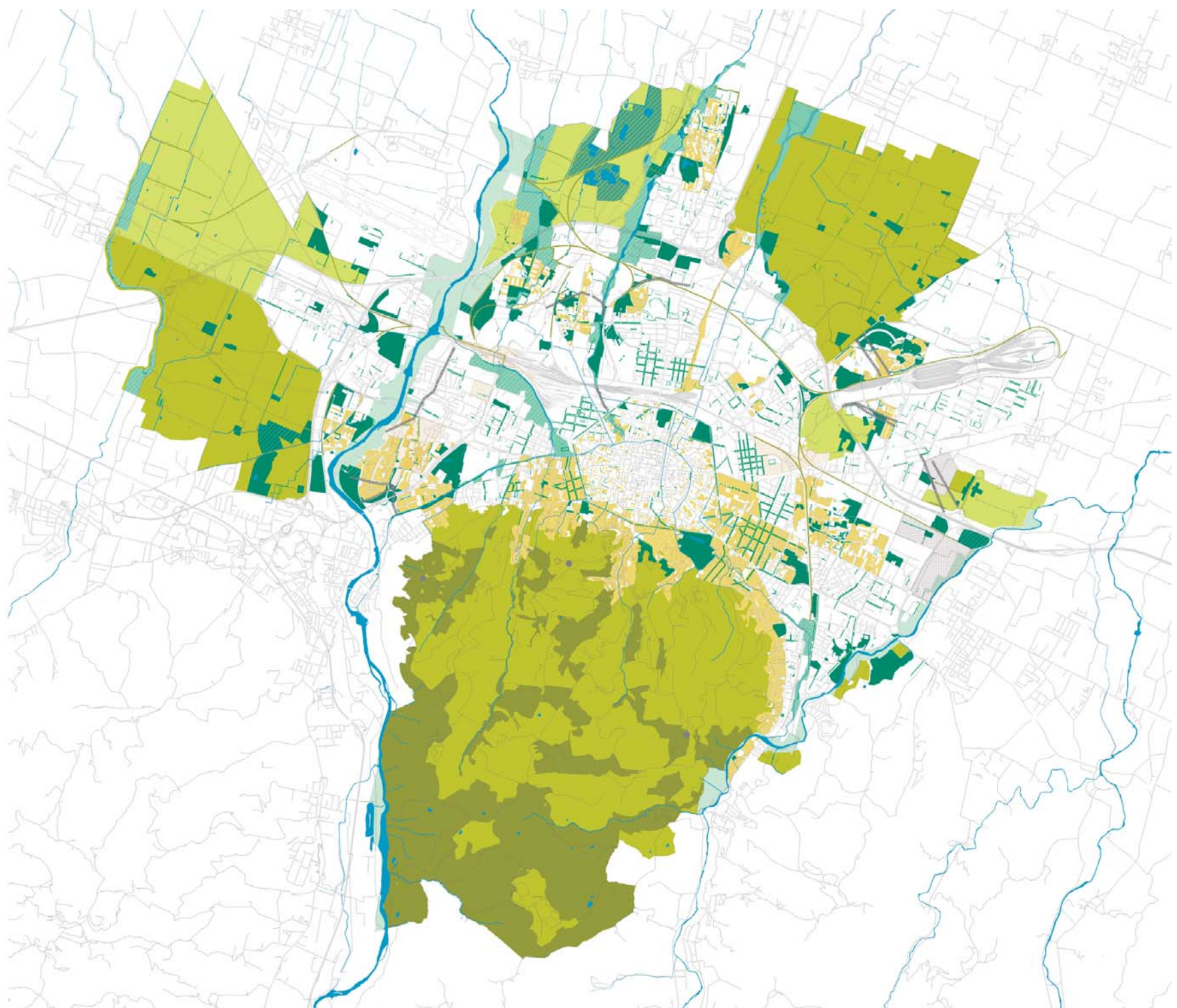
- Cartografia da rilevare**
- Impianto radio TV di Telebologna (linea collegamento impianto radio TV)**

**L'indagine sul sistema morfologico delle aree protette**

- Area protetta**
- Area verde**
- Area verde**
- Area verde**

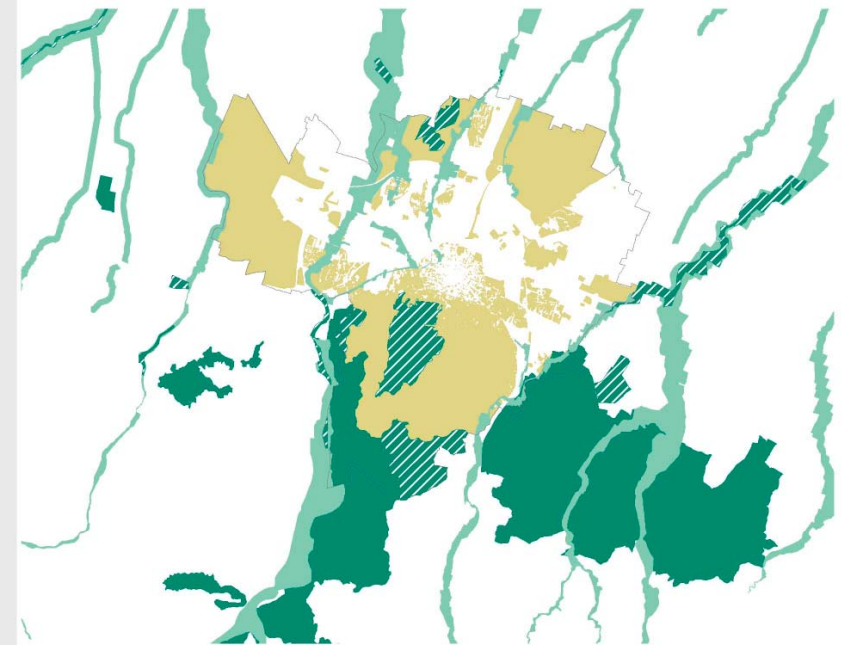
**La rete delle acque**

- Linea idrografica principale**
- Linea idrografica principale forata**
- Reticolo idrografico minore e canali**
- Reticolo idrografico minore e canali forati**
- Sorchi d'acqua**
- Linea idrografica principale**
- Linea idrografica principale forata**
- Reticolo idrografico minore e canali**
- Reticolo idrografico minore e canali forati**
- Sorchi d'acqua**





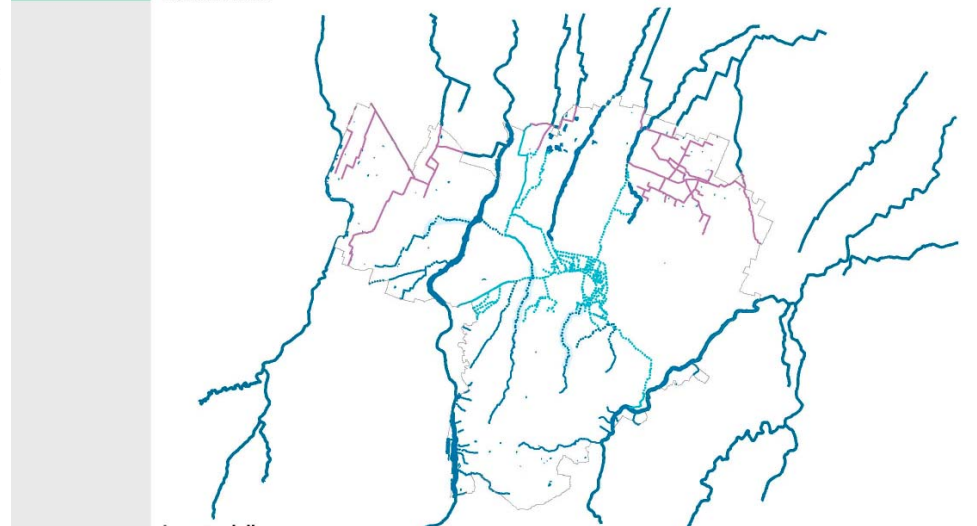
Esistente	Nuovo	
		Ecosistema fluviale (principali corsi d'acqua con lembi di bosco e arbusteti igrofilo, prati aridi, prati seminaturali e zone di greto frequentate dalla fauna, spazi verdi attrezzati, zone orticole)
		Ecosistema fluviale minore (corsi d'acqua o canali artificiali con vegetazione ripariale, spazi verdi aperti e lembi agricoli laterali)
		Ecosistema in prevalenza acquatico (area con specchi d'acqua e fasce arboreo-arbustive igrofile)
		Ecosistema terrestre (bosco o macchia boscata, arbusteti in evoluzione, verde ornamentale con presenza consistente di biomassa)
		Connettivo ecologico di particolare interesse naturalistico (bacini calanchivi, arbusteti e praterie)
		Connettivo ecologico di particolare interesse paesaggistico (assetto colturale tipici, parchi di ville suburbane, corti coloniche; in collina alternanza di prati, vigneti, frutteti e seminativi arborati)
		Connettivo ecologico diffuso (aree agricole di pianura)
		Connettivo ecologico urbano (verde alberato di contorno a edifici)
		Elementi lineari terrestri (filari, siepi, scarpate ferroviarie con formazioni vegetali giovani e poco strutturate)
		Filari
		Alberate stradali in ambito urbano
		Rete idrografica principale
		Rete idrografica principale tombata
		Reticolo idrografico minore e canali
		Reticolo idrografico minore e canali tombati
		Specchi d'acqua
		Aree dove mantenere e massimizzare la permeabilità (di nuovo insediamento)
		Aree dove recuperare permeabilità (da riqualificare)
		Elettrodotti da interrare
		Impianto radio TV da ricollocare / Nuova collocazione impianto radio TV



### L'integrazione nel sistema metropolitano delle aree protette

- Aree protette (parchi, tutela naturalistica, siti comunitari)
- Nuove aree protette
- Connettivo ecologico diffuso
- Ecosistemi fluviali

Habitat naturali e rete ecologica individuati dal Piano strutturale creano un sistema di nodi e connessioni che trova i propri capisaldi in quello regionale e metropolitano dei parchi e delle aree protette. Il piano ne prevede l'arricchimento con l'istituzione di riserve naturali nella collina bolognese e ne garantisce la continuità preservando gli spazi rurali periurbani di pianura e collina.



### La rete delle acque

- - 
  - 
  - 
  - 
  -
- Rete principale (in superficie e tombata)
  - Rete minore (in superficie e tombata)
  - Tratti da risanare
  - Canali (in superficie e tombati)
  - Canali di bonifica
  - Specchi d'acqua

Il reticolo idrografico che attraversa territorio collinare e campagna bolognese, ricongiungendosi con quello metropolitano e regionale, è un elemento cardine del sistema ecologico, sostegno di corridoi acquatici e terrestri. Il Piano strutturale preserva e valorizza letti e sponde dei corsi d'acqua, sia naturali sia artificiali, attraverso politiche di tutela, acquisizione selettiva e interventi su aree limitrofe. Il miglioramento della qualità dell'acqua è perseguito con la progressiva rimozione degli scarichi che ancora interessano alcuni tratti.

## Le tavole

### **Figure della ristrutturazione**

Città e paesaggi

Sette città

### **Strategie per la qualità**

Infrastrutture per la mobilità

Attrezzature e spazi collettivi

Dotazioni ecologiche e ambientali

### **Regole**

#### **Classificazione del territorio**

Carta unica del territorio

**Delimitazione**  
 Campi Culturali  
**Assonimi** dell'Urbanistica  
 e Pianificazione Territoriale  
 (Legge 76/2000)  
**Segnalazione Comunale**  
 (Legge 76/2000)  
**Divisione** delle Urbanistiche,  
 Assonimi e Mappa  
 Comunale (Legge 76/2000)

**Territorio urbano da strutturare**

Area oggetto di trasformazione urbanistica e di gestione finalizzata, in cui il territorio è destinato a essere riorganizzato e a subire un cambiamento di destinazione d'uso, in modo da favorire lo sviluppo urbano e la qualità della vita.

**Area di riqualificazione urbana**

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

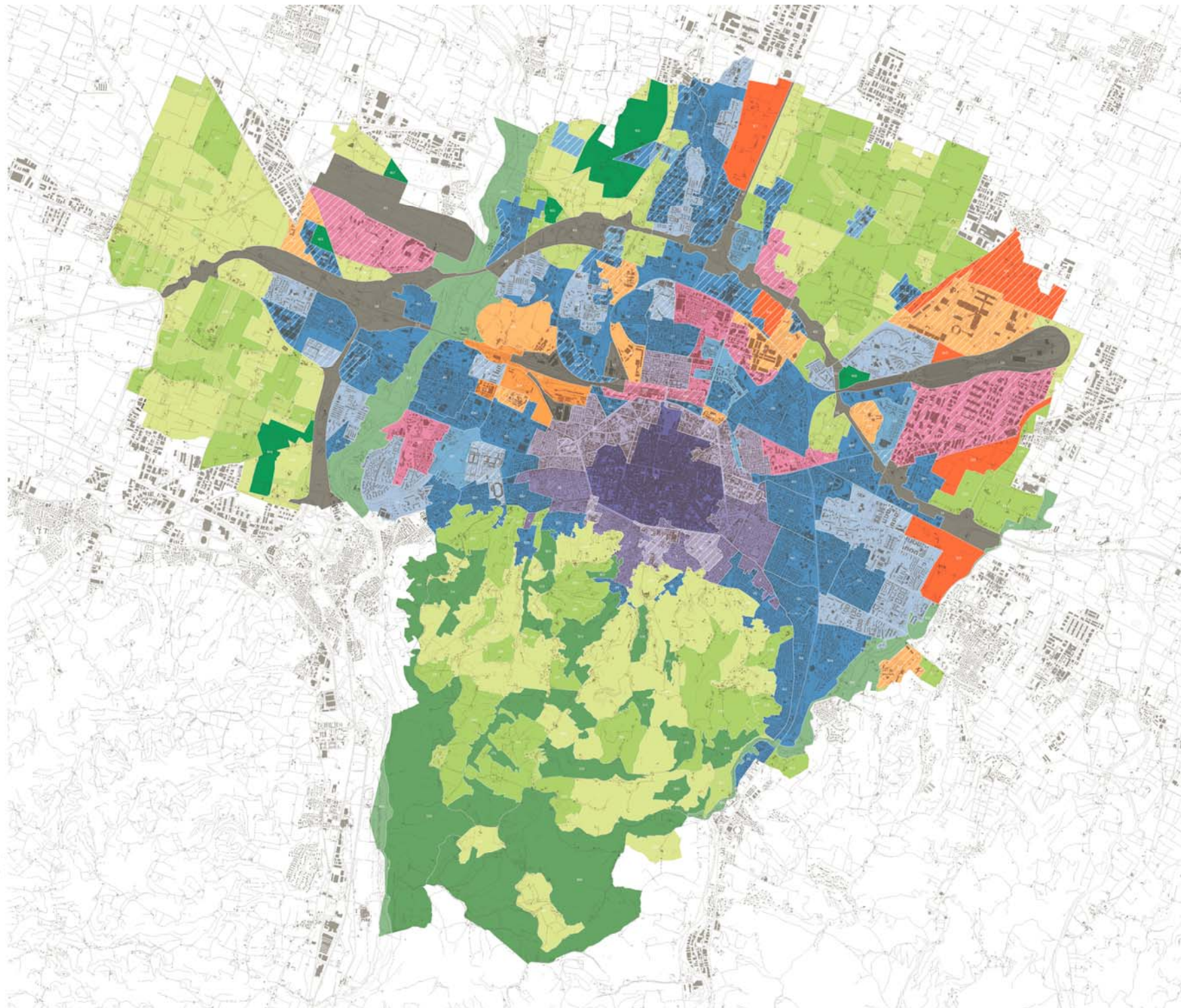
Area di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

**Situazioni**



ANTEPRIMA



## Territorio urbano da strutturare

Aree oggetto di trasformazione intensiva (ambiti per i nuovi insediamenti), ambiti di sostituzione di porzioni consistenti dell'agglomerato urbano) e aree interessate da strumenti urbanistici approvati o adottati in attuazione del Prg vigente, che concorrono alla ristrutturazione complessiva (ambiti in trasformazione).

### Ambiti per i nuovi insediamenti

misti  
specializzati

### Ambiti di sostituzione

misti

### Ambiti in trasformazione

misti  
specializzati



## Territorio urbano strutturato

Aree che, per la presenza di attività dismesse, richiedono la riorganizzazione di servizi, dotazioni o infrastrutture (ambiti da riqualificare); aree relativamente stabili che ammettono interventi leggeri di qualificazione (ambiti consolidati di qualificazione diffusa); aree che si vanno consolidando attraverso l'attuazione di strumenti urbanistici preventivi (ambiti in via di consolidamento); aree consolidate per impianto, attrezzature e stato di conservazione (ambiti pianificati consolidati); aree caratterizzate da impianti ed edifici di valore storico (ambiti storici).

### Ambiti da riqualificare

misti  
specializzati

### Ambiti consolidati di qualificazione diffusa

misti  
specializzati

### Ambiti in via di consolidamento

misti  
specializzati

### Ambiti pianificati consolidati

misti  
specializzati  
per infrastrutture

### Ambiti storici

nucleo di antica formazione  
quartieri giardino  
tessuti compatti  
specializzati



## Territorio rurale

Aree periurbane non edificate fondamentali per la continuità ecologica (ambiti di valore naturale e ambientale di pianura, di collina e fluviali) e aree nelle quali l'uso agricolo è ancora determinante per il paesaggio (ambiti agricoli di rilievo paesaggistico a dominante paesaggistica, ecologica e agricola).

### Ambiti di valore naturale e ambientale

di pianura  
di collina  
fluviali

### Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico

a dominante paesaggistica  
a dominante ecologica  
a dominante agricola



