

PSC

2007 COMUNE DI BOLOGNA

PIANO

STRUTTURALE

COMUNALE

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

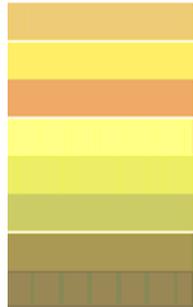
Carta unica del territorio

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

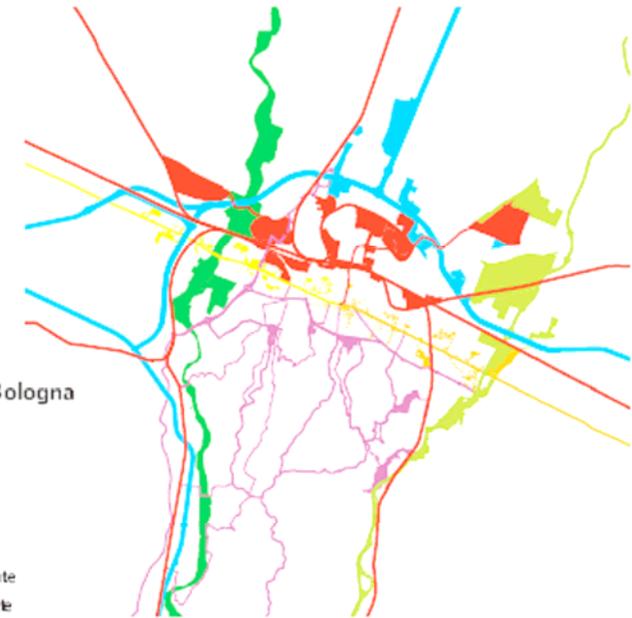


Campagna di Lavino di Mezzo
Campagna di Olmetola, Rigosa e Borgo Panigale
Campagna tra Reno e Navile
Campagna di San Giovanni in Calamosco e San Nicolò di Villola
Collina urbana
Collina agricola
Collina del Reno
Collina dei calanchi

Le sette città di Bologna

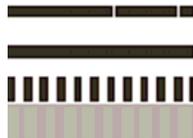


Città della ferrovia
Città della tangenziale
Città del Reno
Città del Savena
Città della collina
Città della via Emilia Ponente
Città della via Emilia Levante



Le strategie del PTCP

Ordinare centri e reti



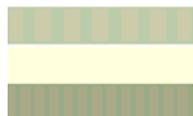
Trasporto pubblico su ferro
Grande rete della viabilità
Nuovo tracciato autostradale passante
Insediamenti esistenti

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

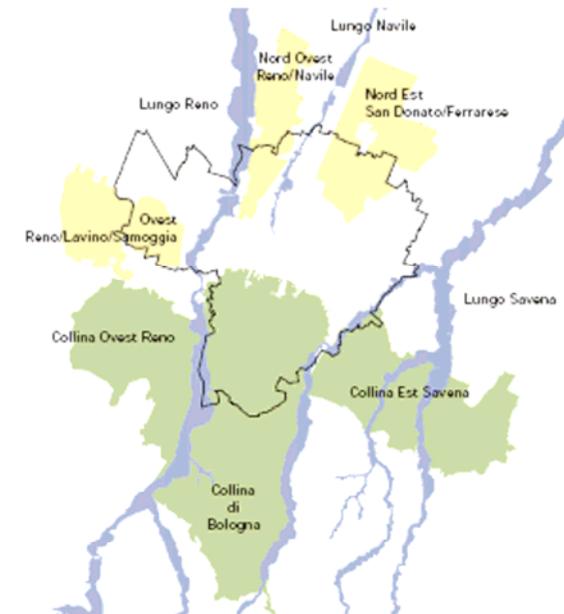


Nodi ecologici semplici e complessi
Corridoi di connessione

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



Cunei agricoli periferari
Parchi fluviali
Contesti collinari



Le tavole

Figure della ristrutturazione

Città e paesaggi

Sette città

Strategie per la qualità

Infrastrutture per la mobilità

Attrezzature e spazi collettivi

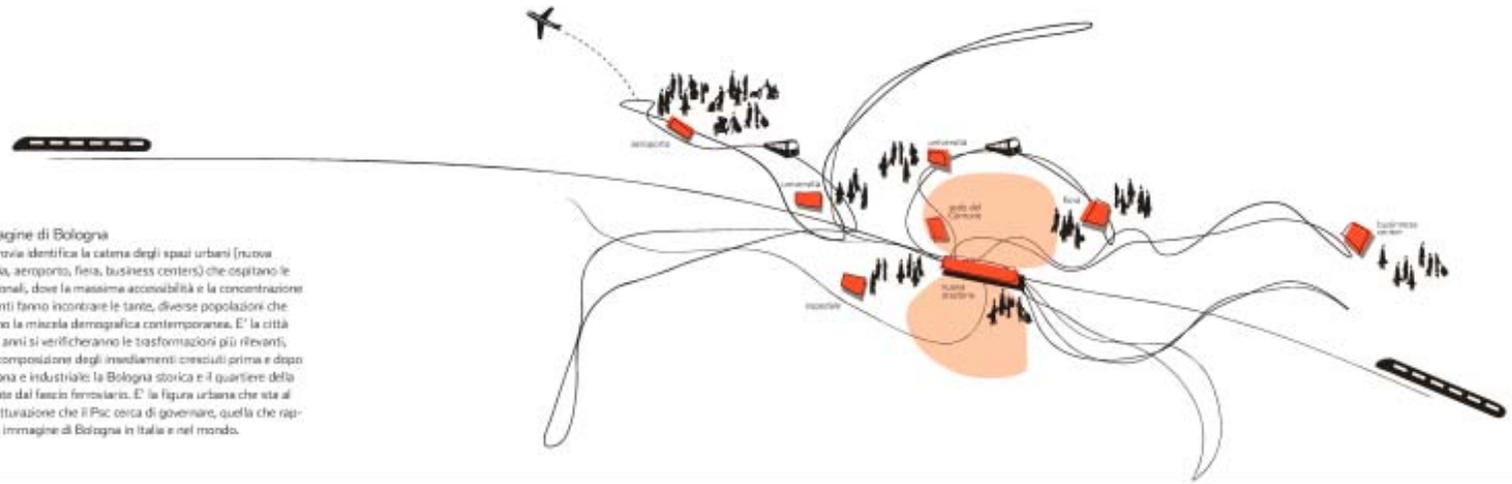
Dotazioni ecologiche e ambientali

Regole

Classificazione del territorio

Carta unica del territorio

Figure della ristrutturazione
 Città della ferrovia

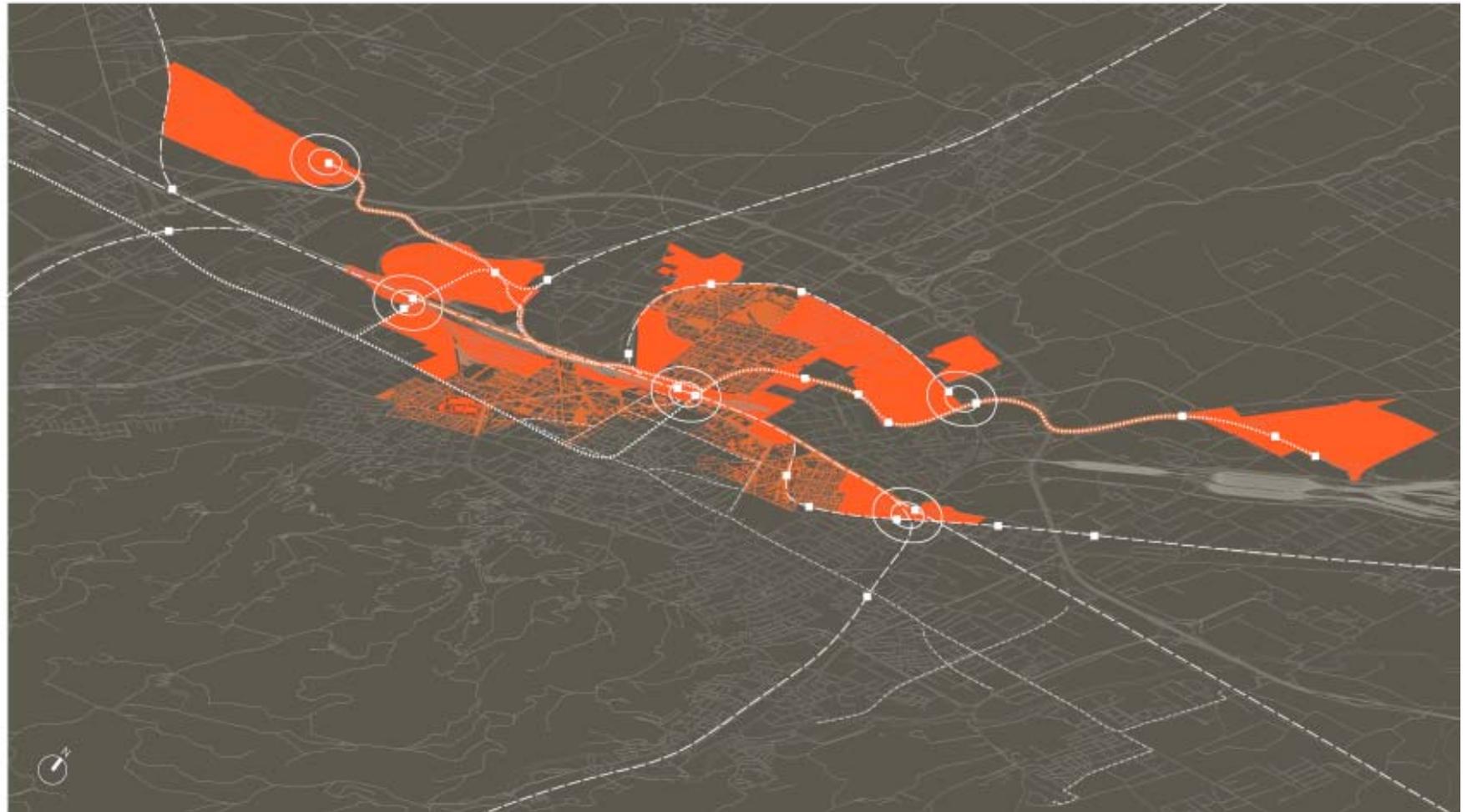


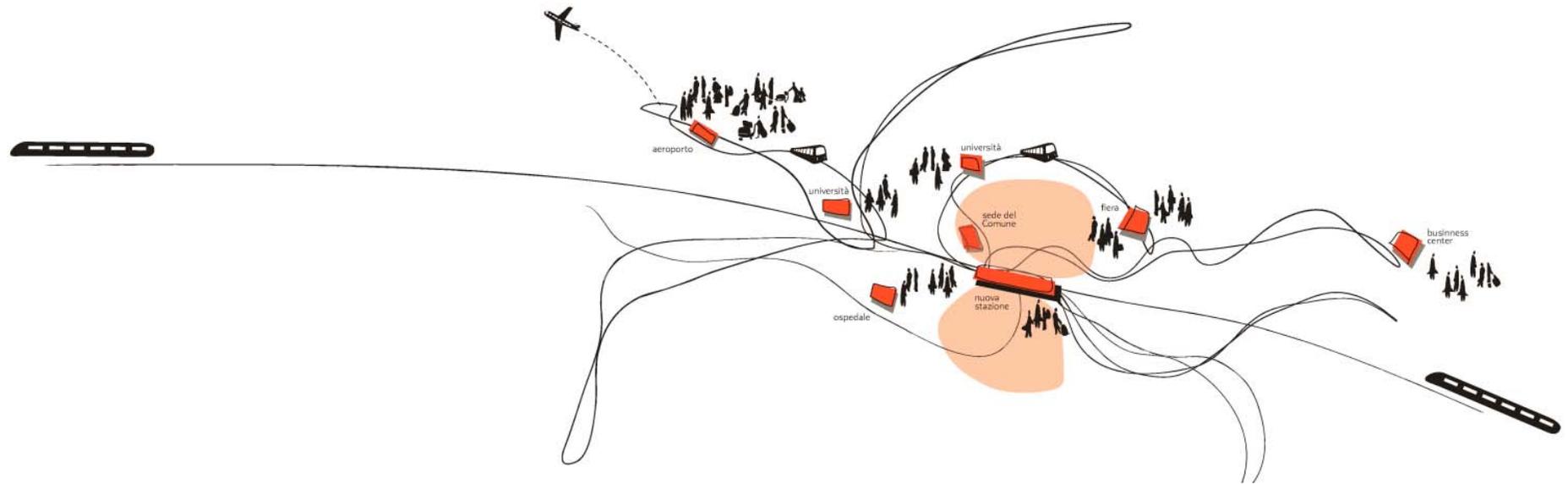
La nuova immagine di Bologna
 La Città della ferrovia identifica la catena degli spazi urbani (nuova stazione ferroviaria, aeroporto, fiera, business centers) che ospitano le relazioni internazionali, dove la massima accessibilità e la concentrazione di funzioni eccellenti fanno incontrare le tante, 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

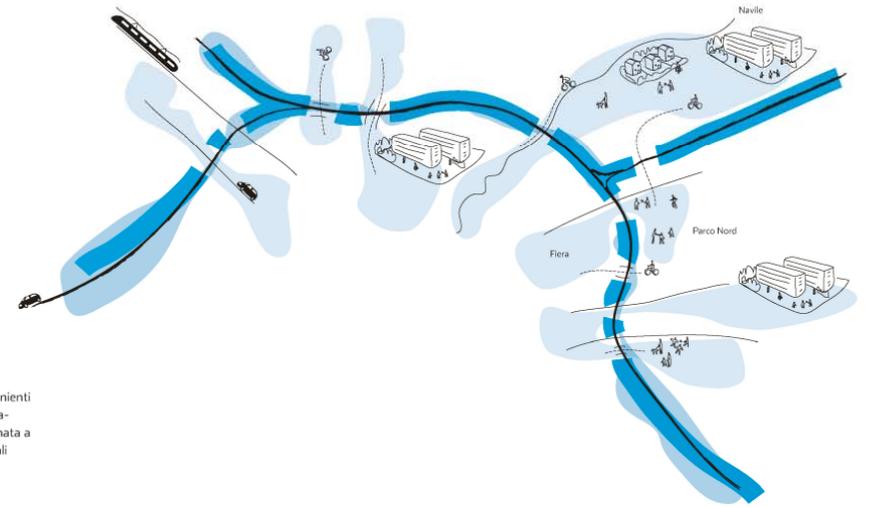
- Luoghi**
 - Nuova stazione ferroviaria
 - Aeroporto Marconi
 - Fiera di Bozco
 - Distretto CAD
 - Nuovi poli universitari
 - Lavoro:
 - Navoli/Porto di Capione
 - Renova/Sardigna
 - Co-affari del gas
 - Bologna est
 - Co-nervato
- Contesti**
- Nodi**
- Connessioni**
 - Linee del trasporto pubblico
 - 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.



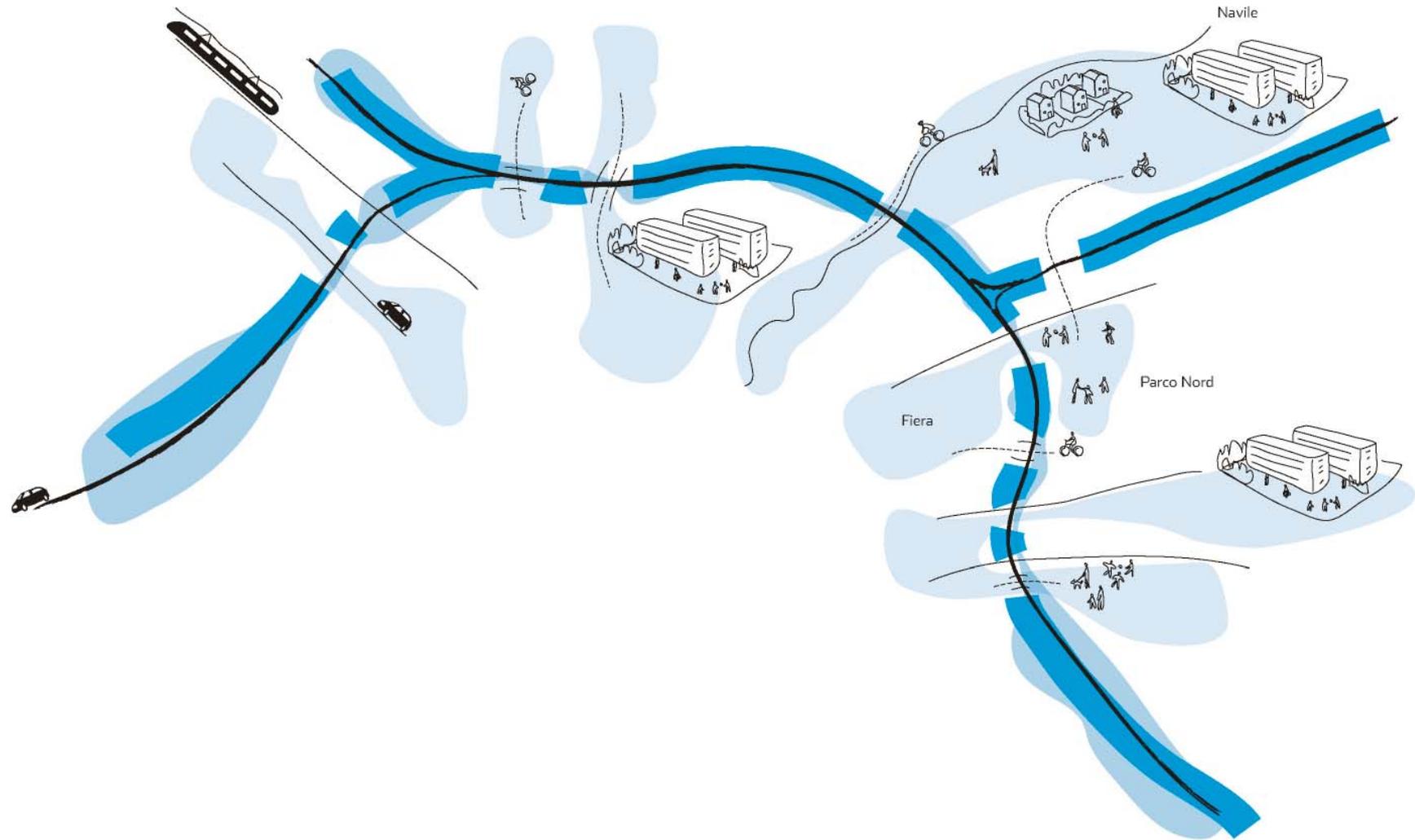
Da grande barriera a cerniera

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 atterramento urbano
 - Percorsi ciclopedonali
 - Attraversamenti
 - Parcheggi
 - Linee del trasporto pubblico
 - Fermate





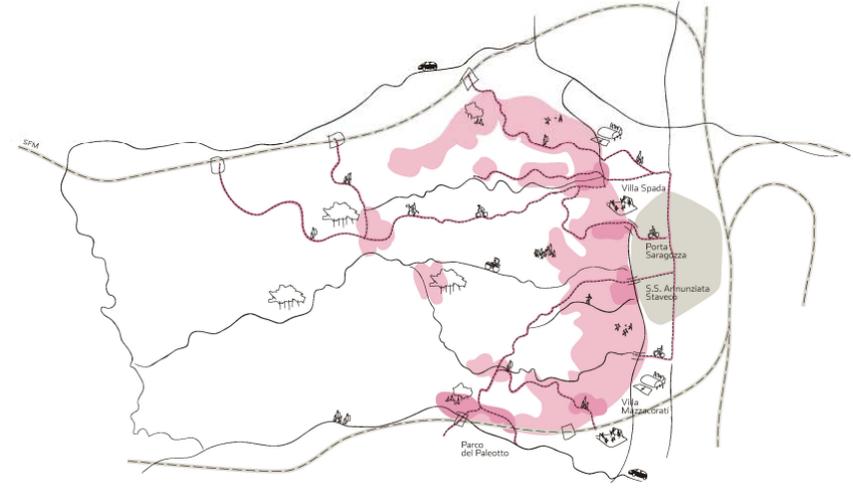
Da grande barriera a cerniera

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 Morici
 Segretario Generale
 Valerio Nanni
 Direttore Area Urbanistica,
 Ambiente e Mobilità
 Corrado Caporinelli

ANTEPRIMA

Luoghi

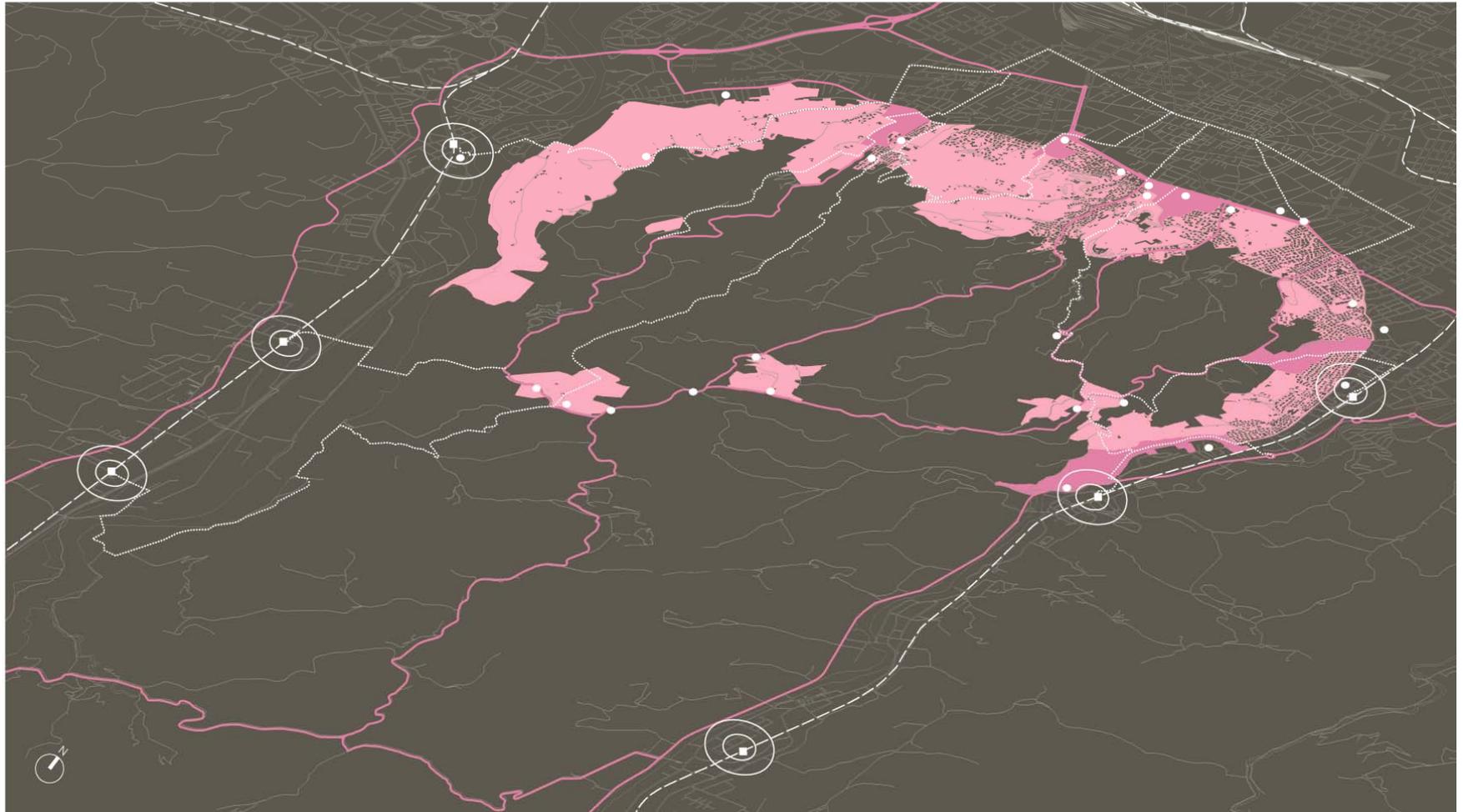
- SS Annunziata Staveco
- Porta Saragozza
- Villa Spada
- Villa Mazzacorati
- Parco del Paleotto

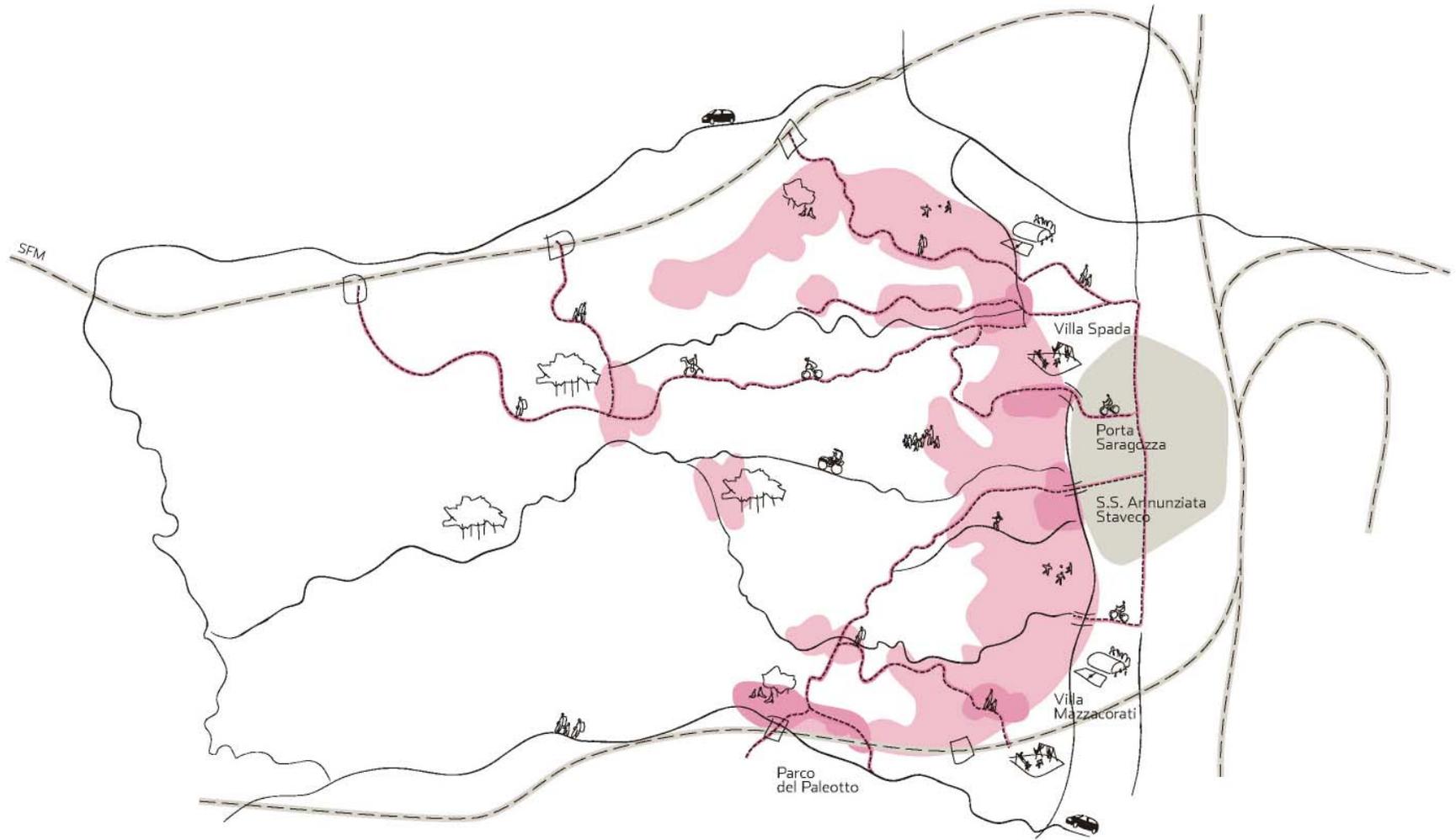
Contesti

Nodi

Connessioni

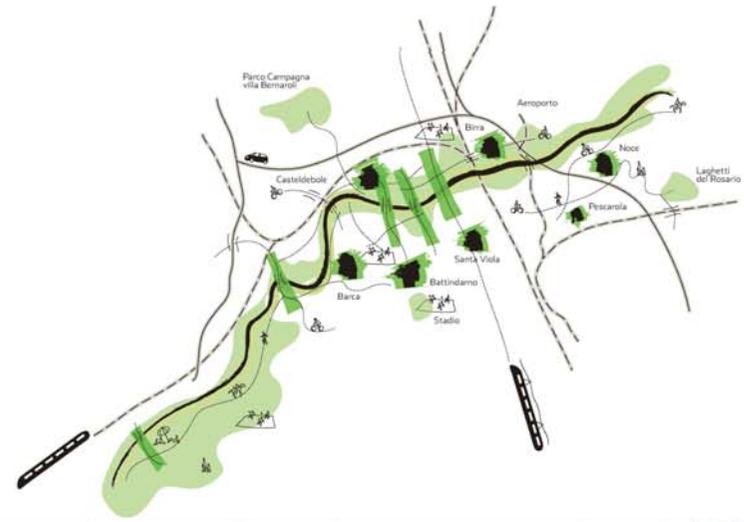
- Infrastrutture
- Strade di attraversamento
- Strade di connessione
- Percorsi ciclopedonali
- Parcheggi
- Linee del trasporto pubblico
- Servizio ferroviario metropolitano
- Fermate





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.

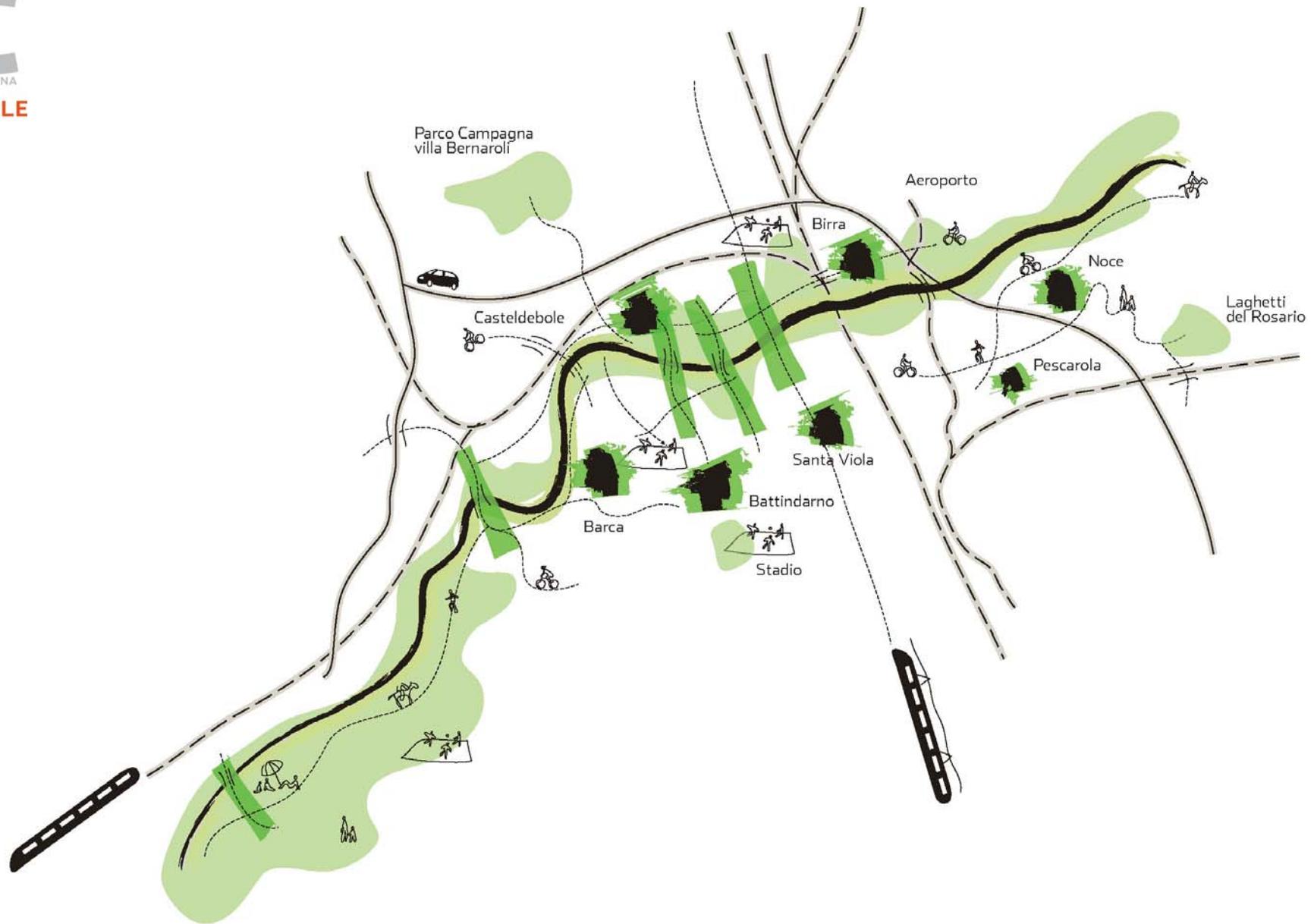
Bologna. Città che cambia

Studio
 Carlo Carraro Cultural
 Assessorato all'Urbanistica
 e Mobilità Urbana
 Gruppo Urban
 Segretario Comunale
 Paolo Nanni
 Direttore Area Urbanistica,
 Ambientale e Mobilità
 Giancarlo Labianca

ANTEPRIMA

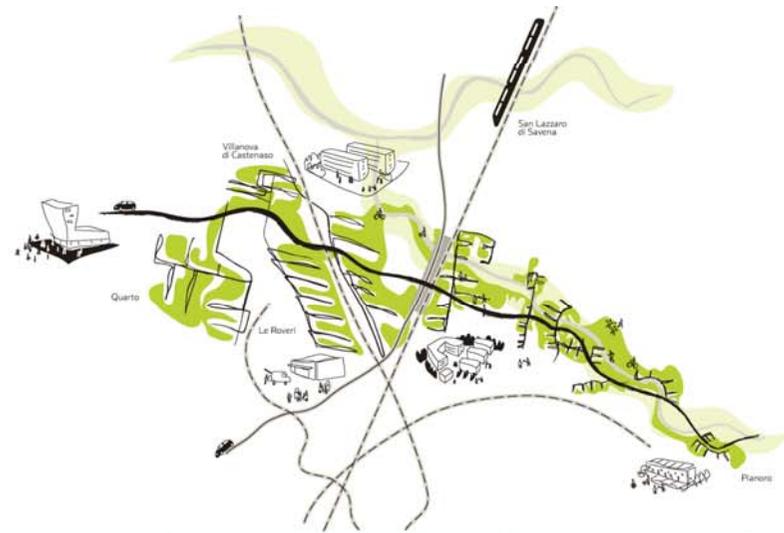
- **Luoghi**
 Parco del Reno
 Battindamo
- **Contesti**
- Nodi**
- Connessioni**
- Infrastrutture**
- Percorsi ciclopedonali
- Attraversamenti
- Parcheggi
- Linee del trasporto pubblico
- Trasporto pubblico su gomma
- Fermate





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.

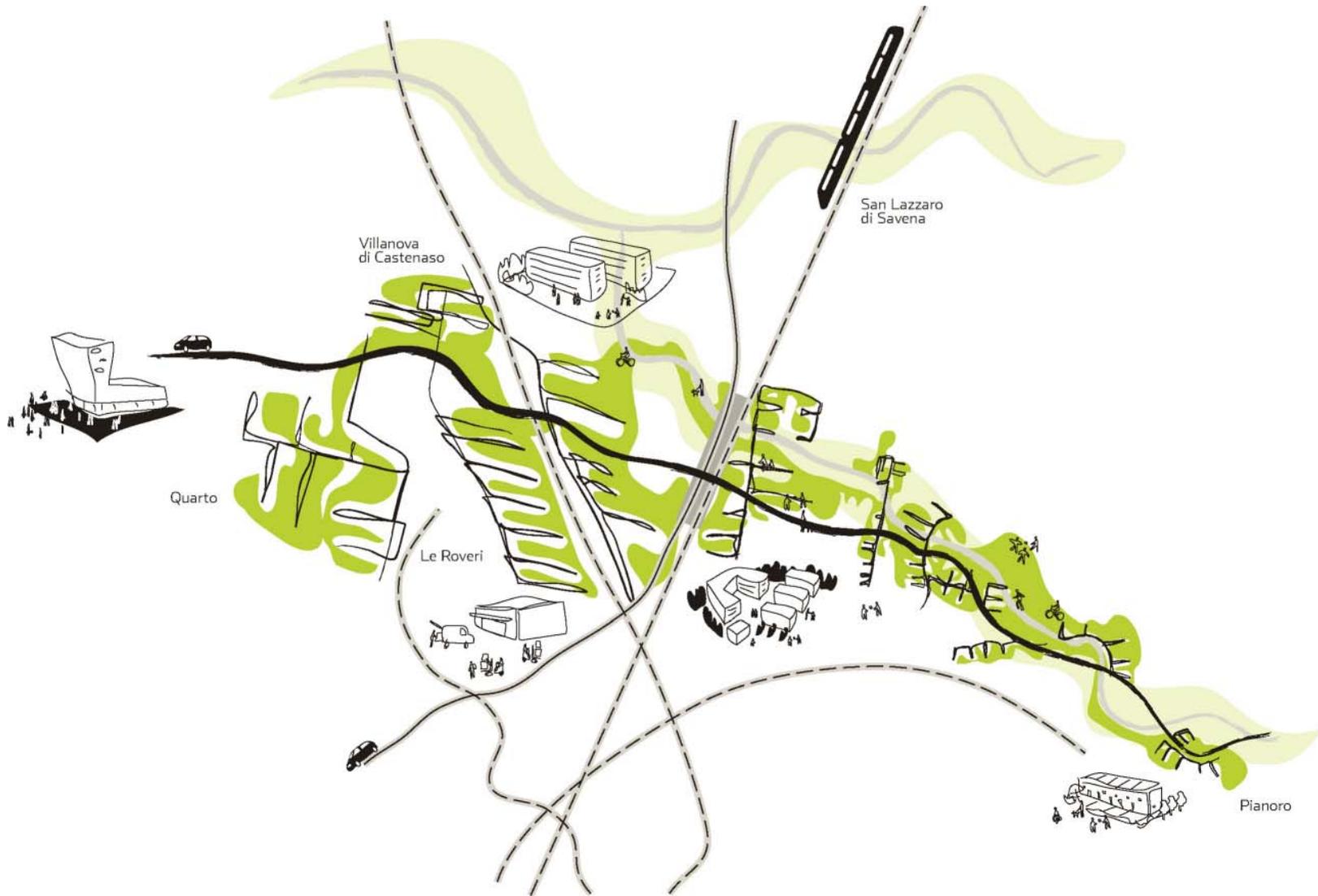
Bologna. Città che cambia

Studio
 Sergio Carboni Carboni
 Architetto Urbanista
 e Pianificatore Territoriale
 Gruppo Studio
 Dipartimento Comunale
 Urbanistica
 Direttore Area Urbanistica,
 Architetto Urbanista
 Giancarlo Pignatelli

ANTEPRIMA

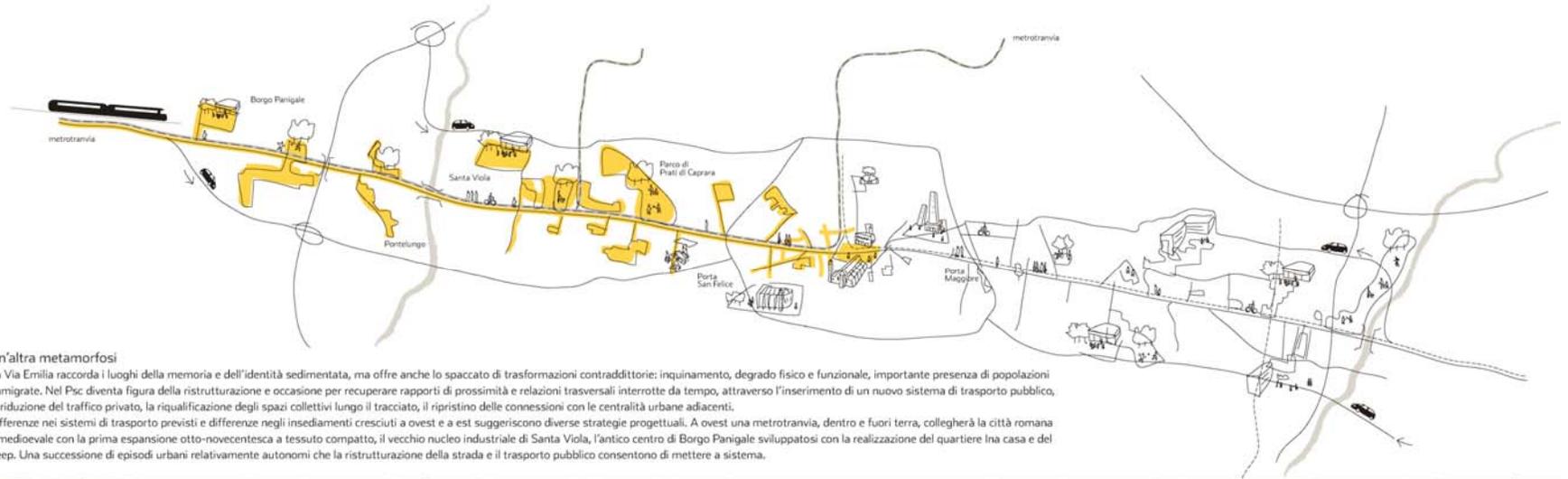
- Luoghi**
 - Parco Lungo Savena
 - Nuovo insediamento Savena
 - Nuovo insediamento San Vitale
 - Roveri
 - Nuovo insediamento specializzato Quarto di Sopra
- Contesti**
- Nodi**
- Connessioni**
 - Infrastrutture
 - Autostrade e tangenziali
 - Strade di attraversamento e atterramento urbano
 - Percorsi 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 metroranvia, 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.

Stipendi
 Sergio Carboni - L'Espresso

Assegni di Urbanistica
 e Pianificazione territoriale
 Virginia Viora

Segretario Comunale
 Maurizio Vignoli

Ufficio di Urbanistica,
 Ambiente e Mobilità
 Antonio Labianca

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
- Portofino
- 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/ Piazza del Platello
- Piazza Maggiore

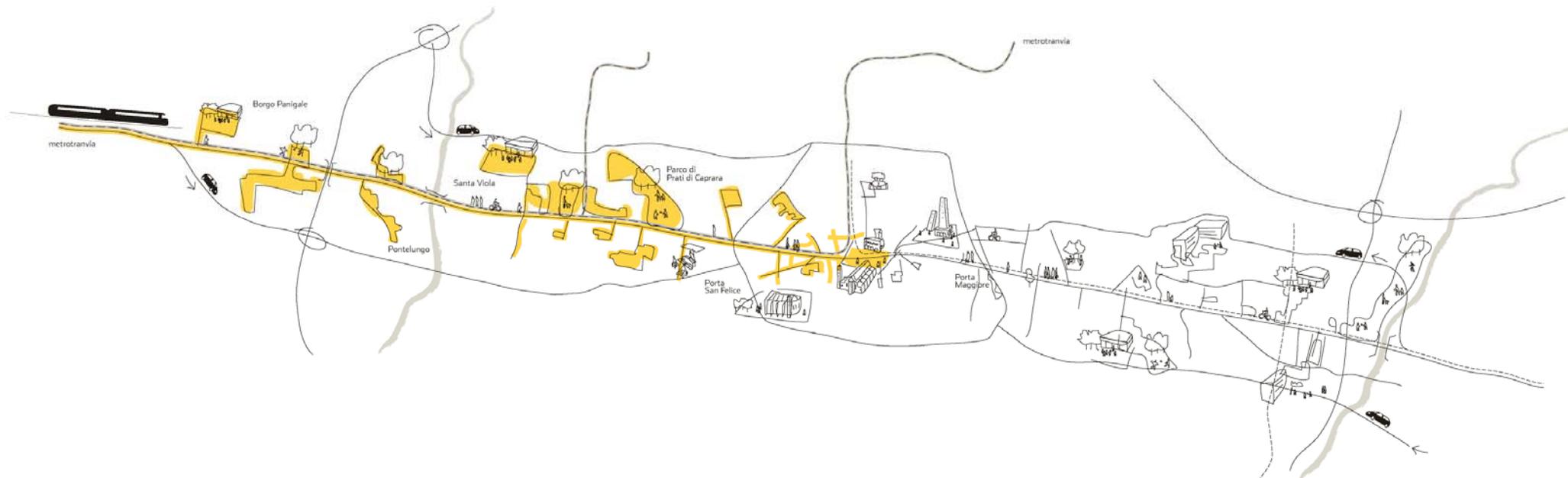
Contesti

Nodi

Connessioni

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

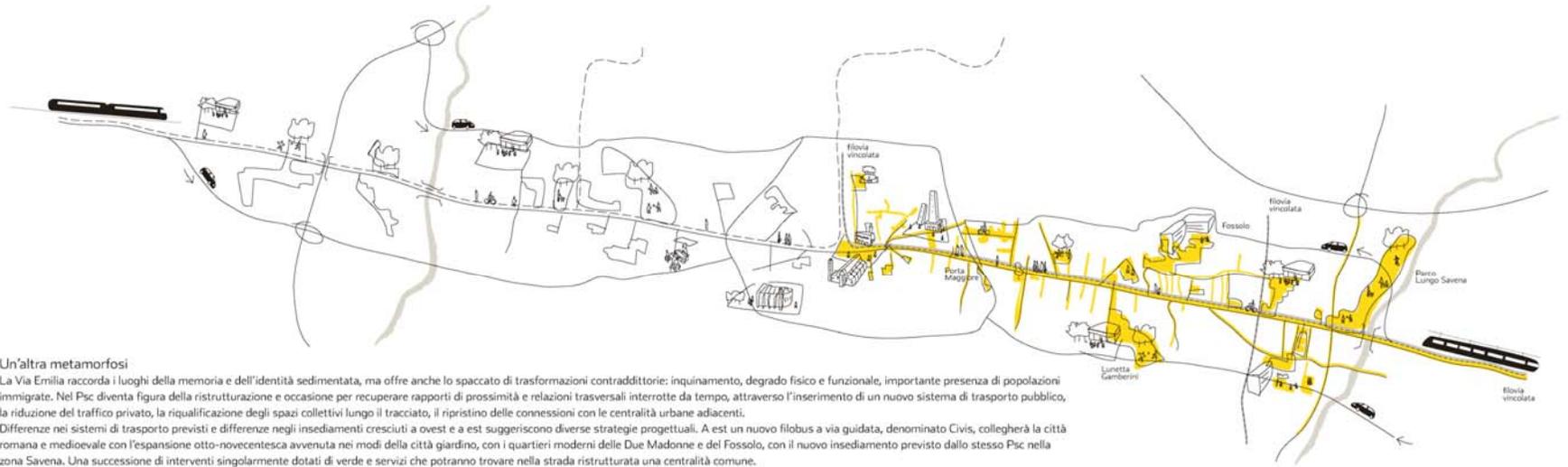




Un'altra metamorfosi

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 metrotramvia, 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
 Uboldi 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

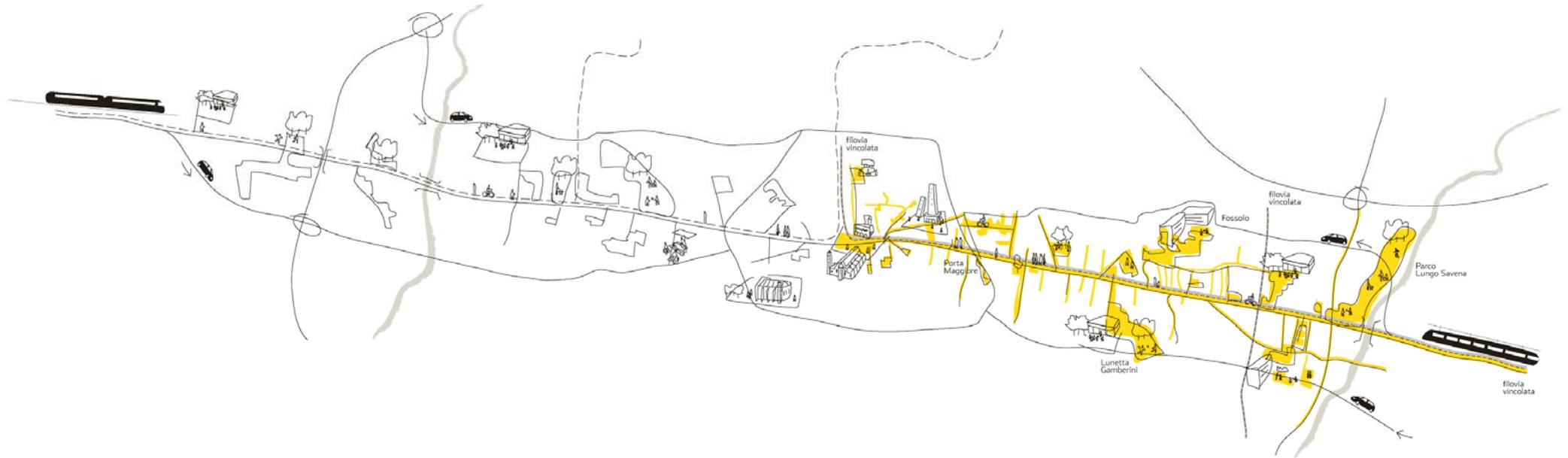
Contesti

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



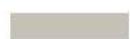
Linee del servizio ferroviario metropolitano



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

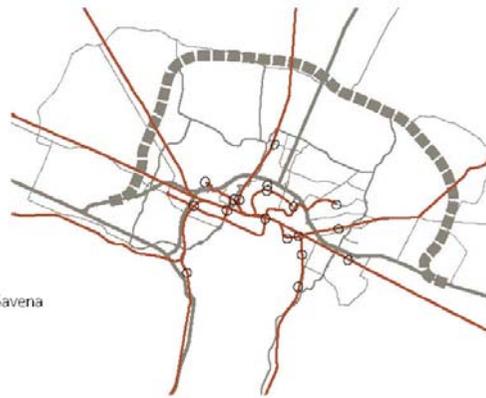


Parcheggi di servizi e funzioni speciali

● ●●●● 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

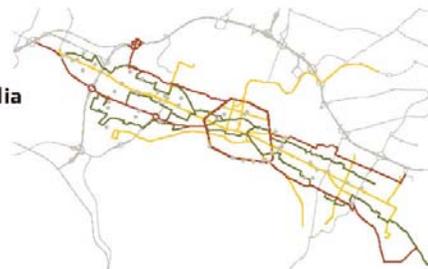
- Metrotranvia
- People mover
- Filobus a via guidata
- Altre linee del trasporto pubblico
- Nodi di interscambio



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

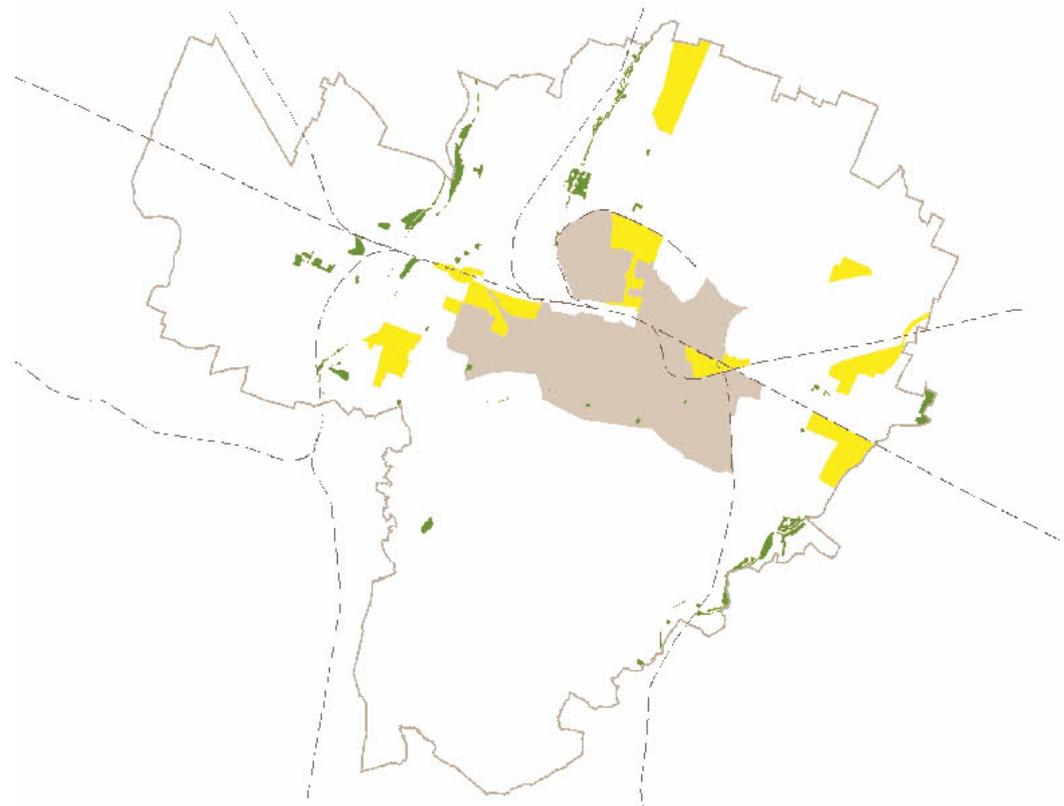
	di proprieta' pubblica e uso pubblico	superficie fondiaria (mq)
	aree verdi	8.391.986
	spazi attrezzati in territorio rurale	817.735
	impianti sportivi	1.355.952
	piazze e aree pedonalizzate	122.576
	parcheggi in superficie	745.420
	parcheggi interrati	
	scuole	1.435.037
	sedi per attivita' culturali, sociali e politiche	545.576
	teatri e musei	63.864
	attrezzature socio-sanitarie	394.893
	ospedali	626.133
	di interesse pubblico	
	sedi per amministrazione, sicurezza e protezione civile	450.805
	spazi per il culto	756.294
	di proprieta' privata e uso pubblico	
	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



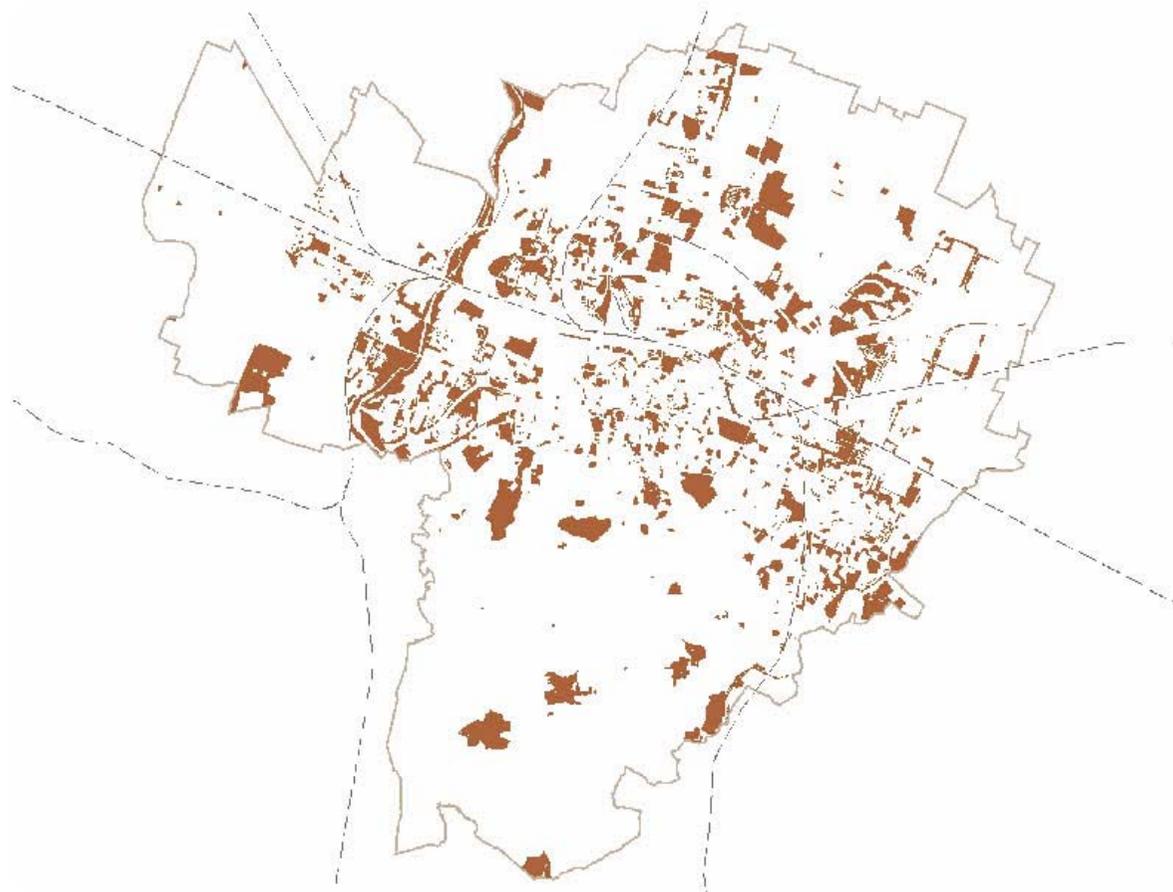
Le operazioni previste negli ambiti per i nuovi insediamenti, di sostituzione, di riqualificazione e storici, con l'applicazione della perequazione urbanistica, consentiranno di acquisire alla proprietà pubblica almeno 1 milione di mq di aree, un terzo delle quali andrà a migliorare la situazione esistente. 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

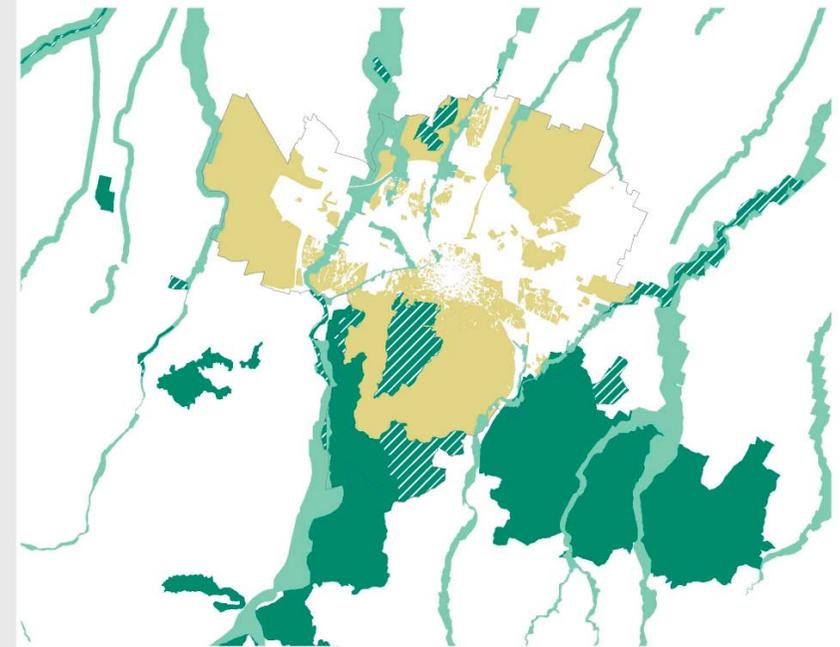
Dotazioni ecologiche e ambientali

Regole

Classificazione del territorio

Carta unica del territorio

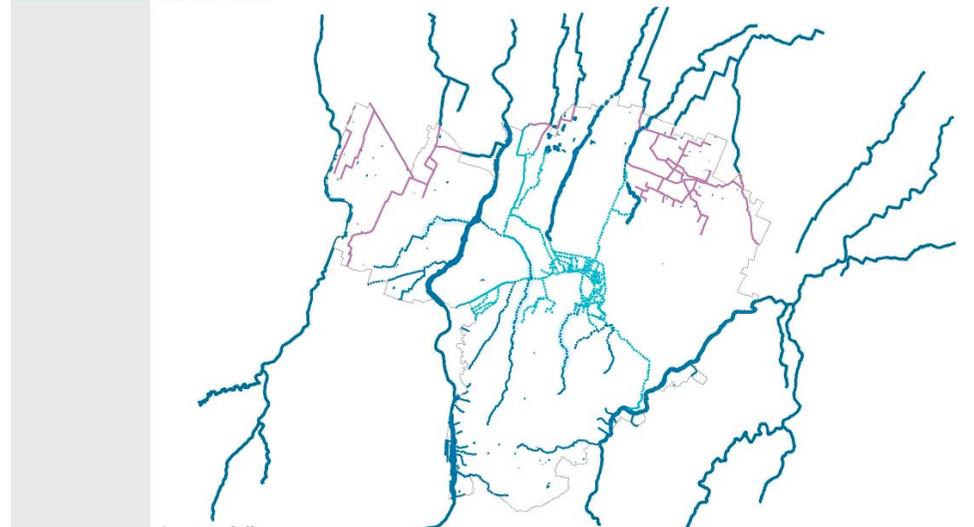
Esistente	Nuovo	
		Ecosistema fluviale (principali corsi d'acqua con lembi di bosco e arbusteti igrofilo, prati aridi, prati seminaturali e zone di greto frequentate dalla fauna, spazi verdi attrezzati, zone orticole)
		Ecosistema fluviale minore (corsi d'acqua o canali artificiali con vegetazione ripariale, 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

Stadio
 Campi Culturali Culturali

Aree di interesse storico e culturale
 Aree di interesse storico e culturale

Spazi pubblici
 Spazi pubblici

Elementi di interesse storico e culturale
 Elementi di interesse storico e culturale

Territorio urbano da strutturare

Area soggetta a trasformazione urbanistica per interventi di riqualificazione e sviluppo urbano. Le aree sono definite in base alle caratteristiche morfologiche, funzionali e strutturali del territorio, con particolare riferimento alle aree di interesse storico e culturale.

Aree di riqualificazione urbana

Area di riqualificazione urbana

Aree di trasformazione urbana

Area di trasformazione urbana

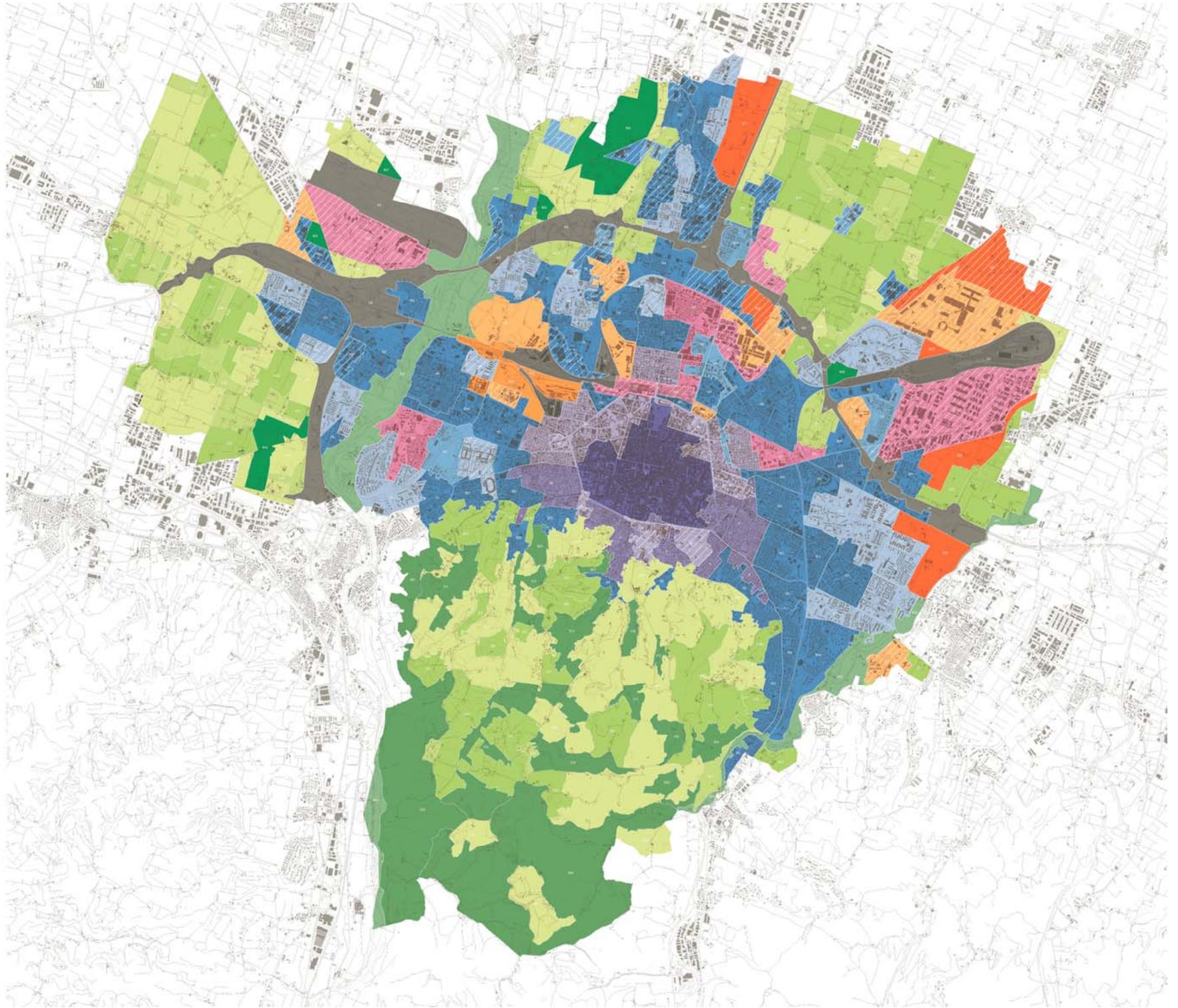
Aree di riqualificazione urbana

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

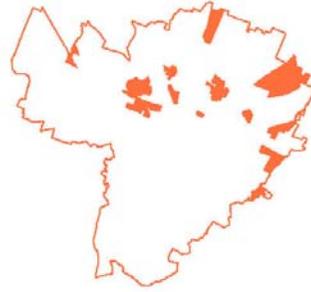
misti
specializzati

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

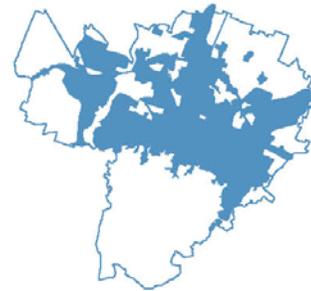
misti
specializzati

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

