



2007 COMUNE DI BOLOGNA

PIANO  
**STRUTTURALE**  
COMUNALE

Piano Strutturale Comunale  
Relazione illustrativa

ANTEPRIMA



#### Sindaco

Sergio Gaetano Cofferati

#### Assessore Urbanistica, Pianificazione territoriale e Casa

Virginio Merola

#### Consulenza scientifica generale

Patrizia Gabellini, Politecnico di Milano  
con la collaborazione di Giovanni Ginocchini

#### Gruppo di progettazione del Piano

Giacomo Capuzzimati, Direttore Area Urbanistica Ambiente e Mobilità  
Mauro Bertocchi, Vice Direttore Settore Programmi Urbanistici Edilizi  
Nadia Cattoli, Dirigente Unità Giuridico-Amministrativa  
Francesco Evangelisti, Dirigente Unità Programmi Urbani Complessi  
Giovanni Fini, Dirigente Ufficio di Piano  
Chiara Manaresi, Ufficio di Piano  
Andrea Minghetti, Dirigente Sistema Informativo Territoriale  
Gabriella Santoro, Ufficio di Piano

#### Collaborazioni

Paola Africani, Luciana Africani, Enzo Aldrovandi, Tiziana Alessi, Anna Maria Balletti, Inti Bertocchi, Gianluigi Bovini, Cleto Carlini, Franco Chiarini, Francesca Chierogato, Lara Dal Pozzo, Fabrizio Dell'Atti, Zita D'Orio, Roberto Diolaiti, Marco Farina, Alberto Fiori, Elena Ferrari, Silvia Frontini, Marco Gattei, Alessandro Gatti, Cristina Gentile, Stefania Gualandi, Paolo Ferrecchi, Maria Grazia Fini, Luca Lorenzini, Gabriella Marra, Andrea Mazzetti, Cristina Meloni, Maria Adele Mimmi, Nicola Montanari, Mauro Muzzi, Elisa Paselli, Massimo Poggiali, Ivan Passuti, Simona Pettazzoni, Cecilia Rondinini, Irene Sensi, Nelvis Sovilla, Francesco Tutino, Silvia Vassura, Valeria Villani, Giuseppina Zambelli

#### Contributi

##### *Perequazione urbanistica*

Ezio Micelli (responsabile scientifico) e Antonella Faggiani, Mesa s.r.l.

##### *Esplorazioni progettuali sulla collina*

C. Llop (responsabile scientifico), studio Jornet Llop Pastor, Tasca Studio

##### *Progettazione del verde*

Mino Petazzini, Teresa Guerra, Ivan Bisetti, Fondazione Villa Ghigi

##### *Valutazione ambientale strategica*

Simona Tondelli, Alma Mater Studiorum - Università degli Studi di Bologna

##### *Rappresentazione e grafica del Piano*

Caterina Gfeller, Marina La Palombara

Si ringrazia per il contributo Giuseppe Campos Venuti



## Indice

### Parte 1

#### Interpretazioni e scelte preliminari

Il processo di costruzione del Piano	p. 7
Profilo di Bologna	p. 9
Orientamenti strategici e indirizzi urbanistici	p. 14

### Parte 2

#### Figure della ristrutturazione

Sette città	p. 21
La Città della Ferrovia	p. 23
La Città della Tangenziale	p. 33
La Città della Collina	p. 39
La Città del Reno	p. 45
La Città del Savena	p. 49
La Città della Via Emilia Ponente	p. 55
La Città della Via Emilia Levante	p. 61

### Parte 3

#### Strategie per la qualità e regole

Sistemi, Situazioni, Ambiti	p. 67
I Sistemi	p. 69
Le Situazioni	p. 77
Gli Ambiti	p. 88

### Parte 4

#### Attuazione del Piano

Forme di attuazione	p. 95
La perequazione urbanistica	p. 97
La partecipazione e la comunicazione	p.101

### Parte 5

#### Quadro normativo

Indice	p.110
Indirizzi strutturali per le Situazioni	p.112



## Parte 1

### Interpretazioni e scelte preliminari



## Il processo di costruzione del Piano

L'Amministrazione comunale eletta nel giugno 2004 ha avviato il nuovo processo di pianificazione approvando, il 15 febbraio 2005, il Programma per la formazione del Piano strutturale comunale condiviso e partecipato. In particolare, ha voluto dare peso alla concertazione interistituzionale e alla partecipazione dei cittadini, arrivando in tempi brevi alla redazione del Documento preliminare col quale si è aperta la Conferenza di pianificazione e la discussione pubblica relativa alle scelte del nuovo piano urbanistico della città.

Per favorire la concertazione e la condivisione delle scelte strutturali della nuova pianificazione comunale e associata, la Conferenza metropolitana dei Sindaci, anche su invito del Comune di Bologna, ha proceduto nel gennaio 2005 alla costituzione di un *Comitato interistituzionale per la elaborazione dei PSC* composto dai rappresentanti del Comune di Bologna, della Provincia, delle diverse Associazioni/Unioni di comuni presenti nella provincia, con la partecipazione della Regione Emilia Romagna.

Dopo una fase preparatoria che ha portato all'approvazione dei documenti di pianificazione - *Quadro conoscitivo, Documento preliminare e Valutazione di sostenibilità* - da parte della Giunta comunale (il 28 giugno 2005) e una positiva valutazione degli elaborati da parte del Comitato interistituzionale, il 14 settembre 2005 ha preso avvio la Conferenza di pianificazione. Durante la Conferenza sono stati acquisiti importanti contributi che hanno reso possibile l'integrazione del Documento preliminare, approvato nella versione definitiva dalla Giunta il 20 dicembre 2005.

Il verbale conclusivo della Conferenza, terminata il 18 gennaio 2006, costituisce la premessa per l'*Accordo di Pianificazione*, sottoscritto dal Sindaco del Comune di Bologna e dalla Presidente della Provincia il 10 maggio 2006.

Per favorire la partecipazione dei cittadini alla discussione sulla formazione del nuovo piano sono stati attivati a livello locale percorsi di informazione e ascolto dei Quartieri; a livello cittadino è stato attivato il *Forum "Bologna. Città che cambia"*, uno degli strumenti che più ha caratterizzato il processo di piano, proponendosi come luogo di informazione, discussione e condivisione di problemi, punti di vista, proposte e ipotesi di soluzione.

I lavori del Forum si sono articolati, dal 14 aprile al 15 dicembre 2005, in sei sessioni plenarie e dieci incontri tematici: su ambiente, mobilità, sistema insediativo. Al Forum hanno partecipato, oltre a cittadini singoli, rappresentanti del mondo economico, delle organizzazioni sociali, protagonisti della vita sociale e culturale della città.

Parallelamente si è svolto un articolato percorso di approfondimento dei temi del piano con i Quartieri, affinando in particolare i temi della qualità abitativa.

La redazione del *Piano strutturale comunale*, con la sua collezione di documenti scritti e disegnati, è un altro atto di questo processo. Esso si caratterizza per:

- la verifica delle scelte e il loro affinamento in coerenza con l'Accordo di pianificazione elaborato con la collaborazione della Provincia di Bologna e sottoscritto;
- per la loro traduzione in documenti cartografici e in un quadro normativo che dialogano con i Piani operativi, il Regolamento urbanistico edilizio e gli altri strumenti di politica urbana che seguiranno;
- per l'esplicitazione di una strategia che si applica in maniera selettiva al territorio mettendone in valore le differenze.

La riflessione sui contenuti e sulla forma del Piano strutturale è stata condotta assieme a quella sul Regolamento urbanistico edilizio e sul Piano operativo, documenti in corso di costruzione in maniera integrata, così da costituire, a compimento dell'intero processo di pianificazione, un unico strumento di governo del territorio, internamente coerente.

La valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale è stata concepita come un processo trasversale che accompagna e permea, con valutazioni contestuali e di sistema, la formazione delle scelte e dei contenuti della pianificazione, dal piano strutturale alla pianificazione operativa, contribuendo alla formazione degli indirizzi normativi.

Il Piano strutturale del Comune di Bologna è costituito dai seguenti documenti:

- la presente Relazione illustrativa
- tre serie di tavole: "Figure della ristrutturazione", "Strategie per la qualità", "Regole"
- un Quadro normativo
- la Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat)
- la sintesi del Quadro conoscitivo.

## Profilo di Bologna

### Ruolo

#### Nodo infrastrutturale

Bologna è al centro delle direttrici ferroviarie e autostradali italiane. La loro connessione coi corridoi europei e con l'aeroporto la inseriscono a pieno titolo nella rete degli scambi internazionali. Gli interventi in corso e previsti sulla stazione ferroviaria e sulle linee dell'alta velocità e del sistema ferroviario metropolitano porteranno a circa 180.000 il numero dei passeggeri in transito giornaliero. L'aeroporto Marconi ha visto un costante aumento dei passeggeri, ed è ormai prossimo al raggiungimento della quota di 4 milioni in un anno.

#### Centro fieristico

Luogo degli scambi di conoscenze ed esperienze professionali, Bologna è la quinta città fieristica europea, in Italia la seconda dopo Milano. La Fiera impegna una superficie netta di oltre 1.100.000 mq all'anno (in aumento), con oltre 22.000 espositori (stranieri per il 30%) e 1,3 milioni di visitatori.

#### Leader in alcuni comparti produttivi

A livello provinciale l'esportazione è di 9,2 miliardi di euro: quasi il 50% è costituito da prodotti meccanici, quello di prodotti a medio e alto contenuto tecnologico è in crescita. Nella meccanica di precisione e del packaging Bologna ha consolidato un ruolo guida sui mercati stranieri.

#### Piattaforma logistica

Le strutture intermodali presenti sul territorio di Bologna e nell'area metropolitana sono robuste. L'interporto movimentata circa 3,8 milioni di tonnellate di merci l'anno (di cui 1,5 su ferrovia), occupando un'area di circa 2 milioni di mq sulla quale operano 80 imprese nazionali e internazionali. Il Centro agroalimentare può contare su 800.000 mq di superficie, metà della quale ancora disponibile, ed è localizzato in un contesto ricco di attività direzionali e commerciali, la cui accessibilità è destinata ad aumentare sensibilmente. Il Centergross, grande distretto per il commercio all'ingrosso, coinvolge 600 operatori in 1 milione di mq di superficie e realizza un fatturato annuo di oltre 5 miliardi di euro.

### Polo sanitario

Il sistema sanitario e la ricerca medica offrono un servizio sovralocale: su 183.000 pazienti dimessi nel 2000 il 9% proveniva da altre provincie della regione, il 18% da altre regioni, l'1% dall'estero. Il sistema sanitario conta circa 40.000 occupati e si stima produca attorno al 13% del Pil provinciale nel settore terziario.

### Città universitaria

L'antica università di Bologna, articolata in 5 poli regionali con circa 100.000 studenti, 3 sedi universitarie straniere (J.Hopkins, Dickinson College, Collegio di Spagna), 14 enti di ricerca (tra cui Cnr, Enea, Infn, Cineca) fanno di Bologna un centro scientifico e didattico di rango europeo, con ricadute importanti sull'economia locale: circa 30.000 occupati e un'incidenza del 6% sul Pil della provincia.

### Luogo di produzione e consumo culturale

La città ospita luoghi di produzione culturale significativi: la facoltà universitaria di Arte musica e spettacolo (Dams) con quasi 7000 studenti, la Cineteca comunale, 165 imprese multimediali, il Centro di spettacoli e rassegne musicali (classica, jazz, avanguardia). Nel 2007 verrà inaugurato il nuovo Museo d'arte moderna MamBo. A Bologna fa capo il network delle biblioteche pubbliche costituito da 58 poli territoriali periferici e con catalogo unico on-line. Da 30 anni Bologna è punto di incontro di ArteFiera, mercato d'arte internazionale. Nel 2006 ha ricevuto il riconoscimento "Città creativa per la musica" da parte dell'Unesco.

### Governance territoriale e cittadinanza

Il governo locale è stato attore del welfare, prima come erogatore di servizi poi come promotore di sviluppo locale; ha praticato forme di governance che si sono progressivamente aperte al territorio: l'accordo volontario tra i sindaci dell'area bolognese istitutivo della Conferenza metropolitana è del 1994; a partire dal 2000 si sono costituite Associazioni e Unioni di comuni per coordinare politiche e gestire l'erogazione di servizi sul territorio. La stessa pianificazione urbanistica ha un proprio tavolo di concertazione delle scelte nel Comitato interistituzionale formato nel 2005. Una buona coesione sociale, strutture di qualità per l'educazione infantile, forme recenti di ampio coinvolgimento dei cittadini nelle scelte di progettazione urbanistica sono condizioni e prove di forme mature della cittadinanza.

## Popolazione

Il Comune ha 373.000 abitanti residenti e 140.000 temporanei (quasi 40.000 studenti fuori sede e oltre 100.000 presenti giornalmente per motivi di studio, lavoro, affari, turismo); la sua area metropolitana ne conta oltre 950.000. Si conferma nel comune capoluogo una sostanziale stabilità demografica.

Nel 2005 si sono insediate a Bologna 13.600 persone (in maggior parte provenienti dall'estero e dall'Italia meridionale), mentre 12.300 si sono trasferite fuori città (prevalentemente nei comuni della provincia). Solo il 36% della popolazione bolognese abita in città dalla nascita.

L'8% della popolazione residente è costituita da stranieri, in prevalenza di età inferiore ai 45 anni e donne.

La natalità si mantiene su livelli elevati. Nel 2005 sono nati 2.945 bambini (-3,3% rispetto all'anno precedente), 474 dei quali hanno entrambi i genitori stranieri (16,1% del totale) mentre 198 sono nati da coppie miste. I decessi continuano ad essere più numerosi delle nascite, e il saldo naturale è ora pari a -1930 unità.

La durata media della vita della popolazione bolognese è pari a 78,7 anni per i maschi e a 83,5 anni per le femmine.

E' ancora in aumento il numero dei nuclei familiari (circa 193.500) il 46,6% dei quali è costituito da "single". La dimensione media della famiglia è di 1,91 componenti.

In leggera ripresa, dal 2004, la popolazione residente nel centro.

## Lavoro

Al censimento 2001 operavano nella provincia di Bologna quasi 98.000 unità locali (di cui oltre 45.000 nel comune capoluogo) con poco più di 446.000 addetti (206.000 dei quali a Bologna).

Il tasso di occupazione, al 69,4% a livello provinciale, è di 12 punti superiore alla media italiana; quello femminile, al 63,2%, di 18 punti superiore.

Il tasso di disoccupazione è pari al 2,7% (7,7% in Italia).

Su 10 lavoratori 7 sono dipendenti.

Quasi il 70% degli occupati lavora nel settore dei servizi, il 24,6% nell'industria (escluse le imprese di costruzione), il 2,6% nell'agricoltura.

Il reddito pro-capite è tra i più elevati in Italia.

## Patrimonio

Nel 2001 si contavano 194.900 abitazioni (+2,4% rispetto al 1991). Quelle progettate nel triennio 2003-2005 sono 2.662 (887 l'anno).

L'86% degli edifici è in condizioni di conservazione buone e ottime, ma quasi il 45% non dispone di posti auto propri (di cui il 74% nel centro).

L'89% degli alloggi è occupato da residenti e il 65% è in proprietà. 13.400 abitazioni sono di edilizia sociale. 21.500 abitazioni non sono occupate da famiglie residenti e si stima che 14.500 (il 7% del totale) vengano effettivamente utilizzate, almeno in alcuni periodi dell'anno, dalla popolazione presente, in particolare studenti. 7.000 alloggi si possono, invece, considerare inutilizzati: sfitti, a disposizione, in attesa di vendita, in cattivo stato di conservazione.

La superficie media delle abitazioni occupate era di 85 mq al 2001, con 3,68 stanze per abitazione. Negli alloggi di più recente progettazione la superficie media scende a 66,16 mq e il numero delle stanze a 2,60. Oltre il 50% di questi alloggi è costituito da appartamenti con 1 o 2 stanze.

## Mobilità

Dei circa 2 milioni di spostamenti che ogni giorno interessano il comune di Bologna, circa la metà sono interni all'area comunale, mentre i restanti sono di puro attraversamento o di scambio con altri comuni. Un numero di veicoli oscillante tra 120.000 e 150.000 utilizza la Tangenziale nelle due direzioni, mentre tra gli 80.000 e i 100.000 sono i veicoli che percorrono le autostrade.

Per gli spostamenti interni al comune, su 100 bolognesi 26 utilizzano i mezzi pubblici, 35 ricorrono all'auto (28 come guidatori e 7 come passeggeri), 11 si servono di motoveicoli o ciclomotori, 7 usano la bicicletta e 21 vanno a piedi.

Ogni 100 abitanti vi sono 55 autovetture, con un trend caratterizzato da leggera ma sostanziale diminuzione; solo per il 17% (in calo) si tratta di autovetture pre-euro, quindi molto inquinanti, e per il 6% (in crescita) con alimentazione a minore impatto (metano o gpl).

I motocicli sono invece 12 ogni 100 abitanti, e sono in forte aumento negli ultimi anni.

I 92 milioni di passeggeri che in un anno ricorrono all'autobus urbano possono contare su un servizio di trasporto pubblico costituito da 52 linee, che percorrono una rete stradale estesa per 884 km (40 km dei quali in corsia riservata).

L'estensione della rete ciclabile è di 92 km, dei quali più di 20 km sono percorsi naturalistici.

Il car sharing è oggi utilizzato da più di 1.000 abbonati, che percorrono quasi 500.000 km all'anno.

Gli accessi alla zona a traffico limitato Ztl sono diminuiti del 25% dopo l'attivazione dei varchi Sirio; circa 50.000 autoveicoli vi accedono

mediamente nell'intera giornata, e il 40% del totale dei veicoli è rappresentato da motoveicoli.

## Ambiente

Le politiche urbanistiche dei decenni passati hanno promosso e garantito la tutela dell'area collinare e di ampie porzioni di territorio rurale, i cosiddetti cunei, che nel complesso coprono 6.284 ettari costituendo il 44,6 % del territorio comunale. I paesaggi naturali e storico-paesaggistici rappresentano oggi uno dei punti di forza del profilo della città.

I giardini e i parchi del patrimonio comunale compresi all'interno del territorio urbanizzato coprono una superficie di oltre 3.500.000 mq. I parchi pedecollinari, collinari e lungo fiume coprono una superficie analoga (circa 3.700.000 mq). Le aree a verde attrezzato, unitamente agli spazi verdi afferenti ad altre tipologie, costituiscono nel complesso un patrimonio di oltre 11.300.000 mq, una dotazione interessante che, nel confronto con altre città italiane, pone Bologna ai primi posti.

L'area urbanizzata soffre una concentrazione di sostanze inquinanti che supera frequentemente la soglia limite indicata per legge: quella di PM10 rilevata in città è di 40 µg/m<sup>3</sup>, quella di benzene di 7 µg/m<sup>3</sup>. E' critico anche il problema del rumore collegato al traffico veicolare.

Le politiche per la riduzione della pressione antropica sull'ambiente coprono vari settori. La produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili ed assimilate è in crescita (120.674 MWh) e l'estensione del teleriscaldamento urbano serve 15.702 abitanti (equivalenti) e 4.422.400 mc di terziario. La raccolta differenziata ha raggiunto una media del 29% rispetto al totale dei rifiuti prodotti.

(I dati riportati derivano dal Quadro conoscitivo, quando possibile aggiornati).

## Orientamenti strategici...

### Bologna città europea

Dire che si vuole Bologna "città europea" non significa, evidentemente, affermare un dato storicamente e geograficamente indiscutibile, ma richiamare l'attenzione su un modo specifico di partecipare ai processi che stanno trasformando le città del mondo. La città europea si distingue per avere sempre giocato un ruolo fondamentale nella storia del continente, di motore dell'economia e di spazio organizzativo della vita sociale e politica, esprimendo una grande capacità di resistenza e di adattabilità alle trasformazioni.

Le nuove forme di centralizzazione dell'economia portano in primo piano l'importanza dei servizi alla produzione e della finanza, dell'informazione e della comunicazione, il cui peso genera differenze profonde fra le aree del mondo e conseguenti gerarchie. Di qui la competizione e una riorganizzazione necessaria per le città che decidono di conquistarsi uno spazio nell'economia globale. Molte città europee, da vent'anni a questa parte, lo fanno ripensando la propria storia e individuando le proprie chances, costruendo *strategie* e impegnandosi in processi ampi e profondi di *ristrutturazione* fisica e funzionale. Anche indirizzate da "disegni" infrastrutturali e da politiche comunitarie volti a favorire lo sviluppo del territorio europeo attraverso accessibilità, policentrismo, partenariato.

La ridefinizione del ruolo economico delle città europee si accompagna a politiche integrate. La città continua ad attrarre se è ospitale, e l'attrazione di ceti professionali emergenti, giovani, è una condizione necessaria della nuova economia. L'ospitalità è una miscela complessa e varia, ma vi rientrano componenti la cui qualità appare oggi irrinunciabile: mobilità, casa e servizi, performance ambientali, clima sociale, governo locale sono fra queste e hanno a che fare con l'urbanistica, anche se in misura diversa. Per alcune componenti le scelte urbanistiche possono essere fondamentali, per altre condizionanti o solo ausiliarie.

Il profilo di Bologna che è stato rapidamente tratteggiato individua gli aspetti sui quali lavorare, punti di forza persistenti da mettere in valore, caratteri appannati da rilanciare. Si tratta in ogni caso di considerarli insieme e non uno a uno, di favorire la ricostruzione di quell'immagine omnicomprensiva che ha resistito a lungo: *Bologna città dove si sta bene*, riconosciuta per la sua *abitabilità*.

Città che, oggi, va inserita attivamente nelle reti che legano le città europee, aperta senza diffidenza agli scambi che nutrono l'economia e la cultura e che aiutano a costruire nuove forme di convivenza tra le tante popolazioni che cercano nella città un ancoraggio confortevole, anche se temporaneo. Riconoscendo la centralità dello spazio territoriale per supportare, facilitare e aumentare l'efficacia delle politiche.

## Bologna città metropolitana

Lo status di città metropolitana non è tanto legato a soglie dimensionali, quanto alla rilevanza della conurbazione fisica oltre i confini comunali (densità e continuità del suolo urbanizzato), al grado di integrazione territoriale del sistema economico, alla riconoscibilità di un centro motore caratterizzato dalla presenza di funzioni specializzate collegate tra loro. Multifunzionalità, internazionalismo, pluriculturalità sono prerogative necessarie. Un milione di abitanti è ritenuto un ordine di grandezza ragionevole per identificare un'area metropolitana in Europa, ma sempre in relazione alle attività e alle dinamiche che ruotano attorno alla città centrale.

Bologna è considerata da molti e diversi punti di vista una città metropolitana: per l'articolazione della struttura insediativa e il suo funzionamento complessivo; per la volontà di agire come tale, avendo aperto una vera e propria "fase costituente" con la promozione del coordinamento fra Provincia, Comuni, Associazioni e Unioni intercomunali. La sua specificità è il policentrismo, ossia la compresenza di situazioni territoriali e sociali diversificate e riconoscibili, sia nell'area vasta sia nel comune. Mettere in valore le differenze e rafforzare i legami diventano orientamenti strategici non solo per la Città metropolitana, ma anche per Bologna. In questa cornice, infatti, è possibile immaginare un nuovo ruolo dei Quartieri, un processo che conferisca loro capacità e statuto di Municipi, co-protagonisti a pieno titolo del governo della Città metropolitana.

## Bologna sostenibile

La consapevolezza che la città provoca un impatto ambientale diffuso, sostanziale e crescente, attraverso il consumo di suolo, acqua, energia, materie prime, e il rilascio di emissioni (gas, rumore, rifiuti solidi e liquidi), ha determinato l'esigenza di mettere in campo politiche specifiche al fine di ridurre gli impatti globali e di conservare il patrimonio naturale.

Sostenibilità significa contenere e mitigare la pressione delle attività antropiche sull'ambiente, agendo in primo luogo sulle sorgenti delle

emissioni inquinanti suoli, acqua e atmosfera. Significa anche tutelare gli spazi naturali, per mantenere, rafforzare, ripristinare gli ecosistemi e la biodiversità, creando reti ecologiche che innervano anche la città, riducendo la dispersione degli insediamenti. Una prospettiva di sostenibilità richiede interventi per la riduzione delle polveri, del rumore, dell'elettromagnetismo che influenzano negativamente la salute e il benessere degli abitanti.

La sostenibilità, dunque, permea progressivamente l'azione delle amministrazioni e va traducendosi in azioni e politiche che si muovono su piani diversi, investendo ampiamente l'urbanistica ed esigendo l'integrazione.

Gran parte delle scelte del Psc, per l'ambiente, i trasporti e la qualità diffusa, riflettono questa fondamentale prospettiva, ma altre scelte ne risentiranno, in particolare quelle che troveranno specifica traduzione nei Piani operativi e attuativi, nel Regolamento urbanistico edilizio: riqualificazione del patrimonio edilizio esistente all'insegna del risparmio energetico, realizzazione di nuovi edifici caratterizzati da elevate prestazioni in termini di efficienza energetica e di benessere, integrazione in ambito urbano di fonti energetiche rinnovabili.

## Abitare la città di città

Negli ultimi decenni le città europee sono state attraversate da processi di diffusione e disintegrazione che, investendo lo spazio urbano millenario, hanno generato la moltiplicazione delle forme fisiche rendendo sempre più difficile stabilire i confini tra città e campagna, tra aree metropolitane e città isolate, tra città e piccoli centri.

"Città di città" è un modo sintetico e allusivo per sottolineare l'esistenza di condizioni abitative molto diverse che coinvolgono differenti popolazioni con altrettanti stili di vita, l'accostamento di forme urbane variamente funzionanti, più o meno complesse, introverse ed estroverse, inserite in reti relazionali corte e lunghe. Dotazioni e prestazioni dei beni territoriali, accessibilità, caratteri insediativi che non hanno a che fare con il valore d'uso del territorio ma coinvolgono memoria, percezione e senso attribuito ai luoghi, sono tutti aspetti che si riflettono sulle genti che abitano, sulle forme dell'organizzazione sociale.

Dopo alcuni decenni dominati dal richiamo univoco alla competizione urbana e territoriale, ricompare il tema dell'abitabilità che porta l'attenzione sul rapporto tra spazio e società. L'abitabilità del territorio in tutte le sue componenti è considerata una condizione, talvolta decisiva,

per attirare imprese innovative, "capitale umano" qualificato -in particolare giovani-, per favorire la capacità creativa e la coesione sociale.

Assumendo l'abitabilità come orientamento progettuale ci si avvicina ai luoghi e alla loro irriducibile dinamica interna, alle pratiche sociali che le ragioni funzionali non riescono più a spiegare completamente. Questo spostamento del punto di vista porta a leggere con interesse l'arcipelago di forme insediative che già ospitano o che possono ospitare nuove coesistenze tra popolazioni diverse, siano esse stabili o temporanee, native o immigrate, popolazioni portatrici di domande ed esigenze contrastanti e talvolta conflittuali, ma anche di possibili risposte inedite. In questa prospettiva il policentrismo, proprio della condizione urbana contemporanea, appare come una straordinaria opportunità.

Perché sia desiderabile (e possibile) abitare Bologna, è necessario mettere in campo una serie di azioni tese a rendere la città *sostenibile*: sotto il profilo ambientale, della mobilità, dell'accessibilità alla casa e ai servizi, della convivenza.

A questi orientamenti strategici si rifanno le scelte urbanistiche del Piano strutturale, che possono essere riassunte in pochi, impegnativi indirizzi, tradotti con le proposte per le Sette città, i Sistemi, le Situazioni e gli Ambiti.

## ... e indirizzi urbanistici

Gli orientamenti strategici che sono stati individuati caratterizzano le scelte del Piano strutturale e si traducono in precisi indirizzi urbanistici così riassumibili:

Protezione e recupero di ambiente e paesaggio

Priorità di ristrutturazione e riqualificazione urbana

Centralità del trasporto pubblico e integrazione delle forme di mobilità

Housing sociale mirato e articolato

Dotazione di spazi pubblici e rafforzamento dei centri di vicinato

Qualità morfologica

Integrazione delle funzioni e degli usi

Questi indirizzi sono declinati nelle pagine che seguono, integrati nelle tre parti che illustrano il Piano.

## Parte 2

### Figure della ristrutturazione



## Sette città

“Bologna città metropolitana” e “Bologna città di città” sono due immagini con le quali è stato sintetizzato un articolato percorso di lettura sfociato nel *Quadro conoscitivo* e un ampio processo di verifica concluso con il *Documento preliminare* del Piano strutturale. Con queste immagini si è portata l’attenzione sulla natura plurima delle forme di urbanità che oggi contraddistinguono Bologna e il suo territorio, esprimendo la volontà di valorizzarle.

Nel lavoro di definizione del Piano strutturale quelle immagini, ancora vaghe, sono state tradotte e riferite a precise parti del territorio dove si concentrano progetti, politiche e azioni, parti alla cui trasformazione è affidata la ristrutturazione del capoluogo e dell’area metropolitana. Le 7 Città sono figure territoriali che intendono rendere percepibili differenze già presenti e “far vedere” le strategie che orientano azioni diversamente declinate nello spazio, nel tempo e per gli attori coinvolti. Rappresentano il progetto generale che lega e anima le singole scelte del Psc, reinterpretando anche idee e proposte del passato, attraversando le partizioni amministrative sovramunicipali e quelle dei quartieri bolognesi.

Le 7 Città, incardinate le une nelle altre, ma distinguibili per storie, caratteri esistenti e strategie future, identificano altrettante catene di spazi, costruiti e aperti, dove prevalgono alcune popolazioni e pratiche sociali, dove cambia il modo di abitare. In queste differenze si riconosce la ricchezza della città contemporanea e nella loro progettazione si misura l’utilità di un piano strutturale che non coinvolge in maniera uniforme il territorio, ma concentra e diversifica gli interventi.

Le 7 Città possono essere raggruppate per “famiglie”: 1+ 4+ 2, ma anche 3+4. Nel primo caso, si isola una città internazionale (la città della Ferrovia) dalle 4 città metropolitane (della Tangenziale, del Reno, del Savena, della Collina) e dalle 2 città-città (Via Emilia ponente e Via Emilia levante). Nel secondo caso, si sottolinea l’unicità di 3 città (Ferrovia, Tangenziale, Collina) e la specularità delle altre 4 (le due città dei fiumi Reno e Savena e le due città della Via Emilia).

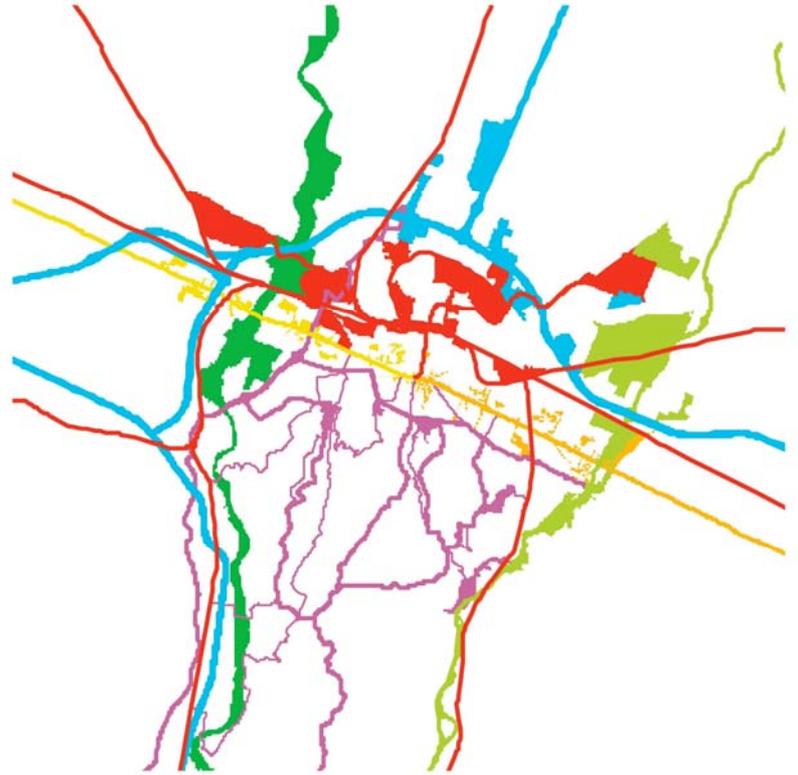
Può sembrare un gioco, ma in realtà è un modo per esprimere i criteri di distinzione: l’attenzione al rango delle funzioni, alle popolazioni e agli attori, anche istituzionali, coinvolti nelle trasformazioni (1+4+2); oppure ai caratteri insediativi e al tipo di problema da affrontare (3+4). L’illustrazione del Piano avviene secondo l’ordine 1+4+2, ma tiene conto

dei diversi criteri messi in campo per riconoscere le differenze e selezionare le azioni.

Connessioni, nodi, luoghi e contesti sono i termini usati per indicare dove si applica il progetto delle 7 città. Le *Connessioni* individuano le forme di collegamento fisico che costituiscono l'impianto caratteristico di ogni Città: le ferrovie, piuttosto che alcune strade o i percorsi pedonali e ciclabili. I *Nodi* sono tipicamente quelli "di interscambio" tra modi diversi di trasporto, non solo ferroviario e stradale, ma anche pubblico e privato, veloce e lento. *Luoghi* sono le parti del territorio nelle quali si prevedono interventi di trasformazione che perseguono gli obiettivi qualificanti per il progetto di ciascuna Città. *Contesti* sono le parti di territorio che, per prossimità o intensità di relazioni, risentono dei progetti e delle politiche di trasformazione attivati nei Luoghi.

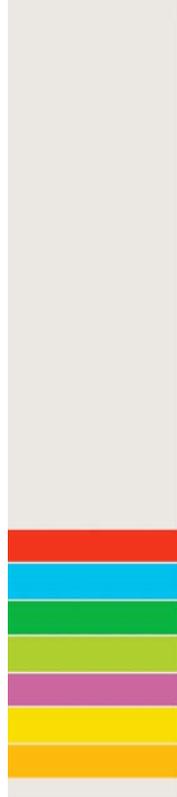
L'inserimento delle "figure della ristrutturazione" del Psc nel quadro ambientale e insediativo metropolitano (con la tavola "Città e paesaggi") consente di apprezzarne la coerenza con il Piano territoriale di coordinamento provinciale e di valutare come il Psc di Bologna ne ha declinato le strategie di valorizzazione e riordino del policentrismo insediativo, di connessione e potenziamento della rete ecologica, di rafforzamento dell'impalcato infrastrutturale ferroviario e stradale.

Le 7 Città di Bologna sono presentate con un breve profilo introduttivo, un'esposizione delle strategie generali, l'illustrazione delle azioni su connessioni, nodi e luoghi, una sintesi dei possibili effetti di queste azioni sui contesti. Ogni testo è accompagnato da una "schema strategico", immagine sintetica e allusiva volta ad esprimere il significato delle sette strategie, con particolare attenzione alla struttura di ogni città e alle pratiche sociali promosse, seguito da alcune immagini che hanno lo scopo di rendere visibili o immaginabili alcune delle trasformazioni che potrebbero conseguire all'attuazione del Psc. Queste ultime, in genere, sono tratte dalle esplorazioni di carattere metaprogettuale specificamente compiute per la costruzione del Piano.

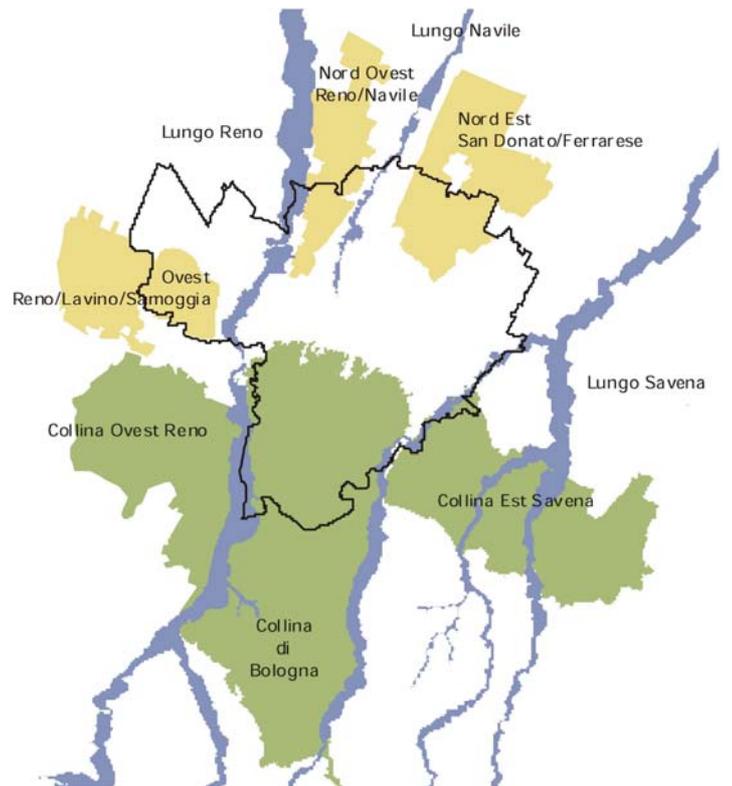


**Figure della ristrutturazione. Città e Paesaggi – Le sette città di Bologna**  
 Strategia, urbana e territoriale, relativa alle sette città e relazioni con le scelte sovracomunali

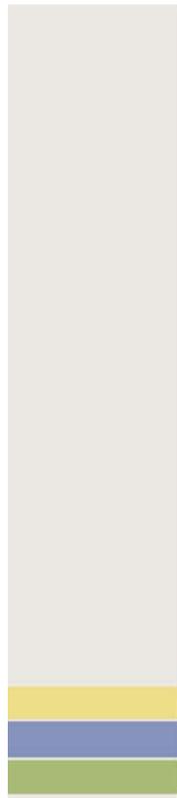
- Città della Ferrovia
- Città della Tangenziale
- Città del Reno
- Città del Savena
- Città della Collina
- Città della via Emilia Ponente
- Città della via Emilia Levante



**Figure della ristrutturazione. Città e Paesaggi – Progetti sovracomunali di tutela e valorizzazione (Comitato interistituzionale per l'elaborazione dei PSC associati)**  
 Strategia, urbana e territoriale, relativa alle sette città e relazioni con le scelte sovracomunali



- Cunei agricoli periurbani
- Parchi fluviali
- Contesti collinari





## La Città della ferrovia

### La nuova immagine di Bologna

La *Città della ferrovia* identifica la catena degli spazi urbani (nuova stazione ferroviaria, aeroporto, fiera, 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.

### Strategie

Bologna è o diventa internazionale se le attività di rango che ospita sono efficacemente inserite in reti sovralocali. Confrontandosi con l'insieme delle scelte operate dalla pianificazione sovraordinata e dalle agenzie pubbliche e private che operano sul territorio, il Psc affronta il tema della loro coerenza rispetto allo scopo e ne propone la "messa a sistema" legando infrastrutture di mobilità, servizi di trasporto pubblico, interventi di trasformazione e riqualificazione urbana.

Le linee programmatiche per il mandato amministrativo 2004-2009 affidano allo slogan "Bologna, città europea dell'innovazione" la sintesi di «un progetto di sviluppo e di crescita di lungo respiro, perché Bologna torni ad essere una città importante in Italia e in Europa». L'Amministrazione si impegna, in particolare, a favorire lo sviluppo e la modernizzazione del sistema produttivo, con gli strumenti che le sono propri.

I poli di eccellenza bolognesi (economici, ma anche sanitari e culturali) soffrono oggi difficoltà di collegamento e accesso alle reti nazionali e internazionali, sia con mezzi privati su gomma a causa della congestione della rete stradale, sia con mezzi di trasporto pubblico per l'assenza di un sistema urbano di alta capacità e di relazioni tra il sistema ferroviario e quello aereo.

Considerando le scelte già fatte, e condivise, sulle infrastrutture stradali (Passante autostradale nord), sulle infrastrutture ferroviarie (linea dell'alta velocità e altre linee per il servizio ferroviario regionale, nuova stazione), sul collegamento stazione fs-aeroporto (people mover), sul sistema di trasporto urbano (metrotranvia e filobus a via guidata), identificando una Città della ferrovia il Piano intende impegnarsi sulla strategia di connessione fisica e funzionale tra gli spazi urbani che ospitano e ospiteranno attività e usi di eccellenza: la stazione centrale, l'aeroporto Marconi, il Fiera district, gli ambiti di sviluppo dell'Università, il Centro agroalimentare.

La strategia della Città della Ferrovia è dunque imperniata sulla riconfigurazione del sistema di trasporto pubblico urbano e metropolitano, da realizzarsi mediante efficaci collegamenti tra le porte di accesso internazionali e nazionali e la città, in particolare i suoi principali attrattori.

Le connessioni tra questi luoghi sono progettate in modo da coinvolgere parti molto estese, oggi impegnate per usi produttivi e di servizio, in via di trasformazione e marginali, puntando ad integrarle e a modificarne il ruolo. In questo modo le operazioni di nuova infrastrutturazione diventano protagoniste di una trasformazione che coinvolge l'intera struttura urbana, a partire dal nucleo storico che la grande stazione legherà morfologicamente e funzionalmente alla prima periferia.

## Azioni sulle connessioni

Il completamento della linea dell'Alta velocità ferroviaria Bologna-Milano-Firenze comporterà una trasformazione complessiva nel funzionamento del nodo di Bologna; la nuova parte interrata della stazione dovrà essere efficacemente connessa alla vecchia stazione in superficie per consentire facili trasbordi ai viaggiatori e un effettivo interscambio tra i servizi per le diverse percorrenze (internazionali e nazionali, regionali e metropolitane); la nuova stazione dovrà anche integrare il ruolo di collettore per i viaggiatori su ferro con quello di fondamentale recapito per gli utenti del trasporto pubblico, urbano e metropolitano.

In particolare, dalla "grande stazione centrale" sarà possibile raggiungere con un mezzo di trasporto rapido l'aeroporto Marconi, con i treni del Servizio ferroviario metropolitano (Sfm) e la metrotranvia i principali poli di eccellenza del sistema locale. Dalla corretta progettazione della stazione dipenderà l'efficacia della connessione aeroporto-stazione-fiera, rilevante per alleggerire il traffico sulla rete stradale e ridurre sensibilmente la congestione urbana.

### Collegamento rapido stazione-aeroporto

I programmi di potenziamento infrastrutturale dell'Aeroporto richiedono un intervento urgente per il collegamento con la stazione ferroviaria, così da favorire l'ampliamento del bacino di utenza attuale.

La domanda per un collegamento con la stazione ferroviaria ha come caratteristiche specifiche l'alta frequenza e la rapidità, ma non raggiunge mai i picchi di carico del trasporto pubblico urbano classico. Per corrisponderci si ipotizza di realizzare un modo di trasporto che colga anche le opportunità offerte dal tracciato, prevalentemente sviluppato in aree di nuova urbanizzazione e compatibile con soluzioni innovative.

### Metrotranvia

Il principale e più impegnativo intervento di infrastrutturazione che guida il riassetto della rete di trasporto pubblico consiste nella realizzazione di una nuova metrotranvia. In funzione della domanda di traffico prevista, delle caratteristiche delle parti urbane attraversate e del livello di servizio richiesto, è stata individuata come soluzione adatta per Bologna una metrotranvia integrata, che nella tratta centrale, più critica e caratterizzata dai maggiori volumi di traffico, corre interamente in sotterranea, mentre nelle parti esterne emerge in superficie, percorrendo per lo più corsie riservate. La rete, inizialmente costituita dalla linea 1 (Fiera - Stazione - Piazza Maggiore - Saffi - Borgo Panigale), in futuro destinata ad estendersi con una linea 2 verso le direttrici Corticella - San Lazzaro, sarà pienamente inserita nel sistema generale di trasporto pubblico.

Questa soluzione è in grado di garantire buona velocità commerciale, regolarità e affidabilità, ammettendo lo sviluppo nel tempo. Le scelte costruttive e tecnologiche, mirate a soddisfare la domanda prevista dalle simulazioni di traffico, sono state anche indirizzate dal contenimento dei costi, sia di costruzione sia di esercizio.

Il tracciato è stato studiato in modo da massimizzare le possibilità di interscambio con il Servizio ferroviario metropolitano e regionale, condizione per realizzare il collegamento con altri poli di eccellenza del sistema urbano e con l'intero bacino metropolitano bolognese. La metrotranvia, infatti, intercetta l'Sfm non solo nella stazione centrale, cui fanno capo tutte le linee ferroviarie di bacino, ma anche nella fermata Fiera Michelino, dove passa la linea di cintura (linea 6 Sfm), a Borgo Panigale Fs, dove scambia con la Bologna-Porretta e la suburbana Bologna-Vignola. Ulteriori raccordi sono previsti a seguito della realizzazione della diramazione Lazzaretto, nelle fermate Sfm di Prati di Caprara e Zanardi.

La Linea 1, in particolare con la tratta Fiera Michelino-Stazione Fs, consentirà di servire ampiamente il quartiere fieristico. Viene infatti assicurato un collegamento diretto alle strutture espositive della Fiera, a quelle direzionali del Fiera district, agli insediamenti residenziali consolidati e di recente o prossima realizzazione (fermata Liberazione). E' indicata una sua futura estensione a est per servire l'asse S.Donato/Pilastro, la Facoltà di agraria, il Caab e le nuove attività previste. La realizzazione di un grande parcheggio accessibile dalla strada Lungo Savena (che si collega al Passante autostradale nord), crea le condizioni per l'interscambio gomma-ferro, affinché coloro che arrivano in auto dall'area metropolitana e dalla provincia possano lasciarla fuori dalla città ed entrare con la metrotranvia.

I fondamentali nodi di interscambio del sistema di trasporto che sostiene la Città della Ferrovia sono: la nuova stazione ferroviaria di Bologna centrale, l'aeroporto Marconi, le fermate-porta del Servizio ferroviario metropolitano a Prati di Caprara e San Vitale, il complesso Fiera - Michelino. Ogni nodo realizza l'integrazione tra diverse forme di mobilità e mette in relazione Città diverse. Ogni nodo è anche un luogo della trasformazione promossa dal Piano strutturale.

## Azioni sui luoghi

Nella Città della ferrovia possiamo individuare quattro differenti tipi di luoghi:

- *luoghi di accesso internazionale*: stazione ferroviaria centrale ed aeroporto. Sono indicate azioni per l'adeguamento al ruolo assegnato: attribuzione di nuove funzioni direzionali, miglioramento dell'accoglienza e dell'accessibilità;
- *luoghi di recapito internazionale*: il Fiera district e il distretto direzionale logistico e commerciale della zona Caab, le sedi dell'Università nella prima periferia. Sono indicate azioni di miglioramento-potenziamento dei poli esistenti e di realizzazione di nuovi insediamenti;
- *luoghi di accesso metropolitano*: aree ferroviarie e militari dismesse nella zona Ravone - Prati di Caprara e zone urbane circostanti la fermata Sfm San Vitale. Sono indicate azioni di riqualificazione con introduzione di nuove funzioni di interesse metropolitano;
- *luoghi di ristrutturazione nella città centrale*: spazi delle ex Officine comunali del gas, zona est della Bolognina (via Ferrarese), Ex Mercato ortofrutticolo, area Bertalia - Lazzaretto. Sono indicate azioni per la rifunzionalizzazione e il recupero, puntando sull'accessibilità con i mezzi del trasporto pubblico.

### Nuova stazione ferroviaria Bologna centrale

Già oggetto di un radicale intervento di potenziamento e ristrutturazione, una volta concluse le opere connesse all'Alta velocità e al Sistema ferroviario metropolitano il nodo bolognese sarà interessato da un movimento giornaliero valutato in circa 180.000 passeggeri. La nuova Stazione ferroviaria è dunque, per i prossimi anni, il principale progetto urbano sul quale investire, curando le relazioni tra i molteplici aspetti coinvolti.

Il 18 luglio 2006 gli enti territoriali bolognesi (Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di Bologna) e Rfi hanno sottoscritto un Accordo territoriale che costituisce l'intesa per la realizzazione del progetto. Obiettivo strategico è la creazione di una nuova centralità metropolitana, luogo di eccellenza e di ricucitura delle diverse parti di città che vi sono addossate. Per questo si è deciso di attribuire all'area una significativa capacità edificatoria, con un completo mix di funzioni urbane. E' in fase di organizzazione il Concorso internazionale di progettazione per il complesso urbano integrato della Nuova stazione di Bologna.

### Aeroporto Marconi

Il potenziamento dell'Aeroporto Marconi è un'opportunità per lo sviluppo economico e sociale del territorio bolognese e dell'intera regione, un'occasione importante per realizzare una migliore integrazione territoriale. Soprattutto è condizione per trasformarlo in un portale strategico per l'accessibilità della regione al sistema di relazioni europeo e internazionale.

Per elevare di rango la struttura attuale è necessario renderla effettivamente polifunzionale, dotandola di attività complementari al core business, in misura adeguata al rango-obiettivo e integrando le funzioni di eccellenza dell'area urbana bolognese, realizzando una effettiva integrazione aeroportuale. Questo obiettivo è assunto dall'Accordo territoriale in fase di sottoscrizione da parte di tutti i soggetti interessati, in attuazione del Ptcp.

Per realizzare l'obiettivo, è necessario migliorare l'accessibilità pubblica e privata alla stazione aeroportuale e le condizioni ambientali e di sicurezza dell'aeroporto e del suo intorno.

### Fiera district

La Fiera di Bologna soffre la competizione di sedi prestigiose a causa di una inadeguata dotazione logistica (parcheggi) e di collegamenti problematici (trasporti). L' Accordo territoriale già siglato nel 2002 dalla Società con il Comune e la Provincia di Bologna è teso a colmare le lacune attuali con gli ampliamenti previsti (sviluppo della superficie utile edificata fino ad un massimo di 250.000 mq) e gli interventi infrastrutturali

programmati. In uno scenario di medio-lungo periodo, che veda la rete delle infrastrutture metropolitane significativamente migliorata, consolidato il recupero del sistema fieristico bolognese e la sua sostanziale tenuta, si potranno valutare azioni di eventuale ulteriore potenziamento in sede o di decentramento di parti dell'attività nel territorio metropolitano. Il Fiera district ospita, oltre alle attività espositive, alcune sedi direzionali di grande importanza economica e istituzionale per le quali richiede alcuni interventi di qualificazione (gli spazi pubblici della zona meridionale sono, infatti, oggetto di un concorso di progettazione promosso congiuntamente da Regione e Comune) e di progressivo adeguamento di vecchie attività produttive agli usi direzionali oggi prevalenti.

#### **Distretto logistico, commerciale e direzionale del Centro agroalimentare**

Grande area destinata alle attività mercatali, commerciali, logistiche, direzionali e terziarie di servizio, il Centro agroalimentare costituisce un polo funzionale di rilevanza almeno regionale. Le trasformazioni in corso, già oggetto di pianificazione e progettazione, vengono recepite dal Psc, che punta a potenziare la piattaforma esistente e prevista integrandola maggiormente nella rete infrastrutturale di livello comunale e sovracomunale. In particolare, sono in corso la realizzazione di un business park e l'ampliamento delle strutture a supporto delle sedi universitarie, attività che rafforzano il distretto. Il prolungamento del primo tratto della linea 1 della metrotranvia collegherà il Caab con l'area fieristica e la città centrale.

#### **Nuove sedi di ricerca e didattiche dell'Università degli studi**

La rilocalizzazione di alcune sedi dell'Ateneo sul territorio, decisa nel 2002 e in parte già in attuazione (le facoltà di Chimica, Astronomia e l'Osservatorio Astronomico, Farmacia e Biotecnologie al Navile; la nuova facoltà di Ingegneria al Lazzaretto, la facoltà di Agraria al Caab), rientra in un programma di alleggerimento della città storica. Il successo di questa strategia presuppone l'integrazione delle aree per lo studio nel contesto urbano (per abitazioni e servizi) e un adeguato sistema di trasporto pubblico. Da questo punto di vista, tutte le nuove sedi, al Navile e al Lazzaretto ma anche al Caab, rispondono a questi requisiti.

L'offerta di case in affitto per studenti fuori sede, in prossimità delle nuove sedi, tende a ridurre la pressione di questo tipo di domanda sulle zone centrali e semicentrali, con i noti squilibri sul mercato abitativo. I piani di attuazione dell'ex Mercato ortofrutticolo e di Bertalia-Lazzaretto hanno previsto la realizzazione di alloggi per studenti e una loro collocazione adatta alla nuova domanda; la stessa scelta potrà essere compiuta per le altre localizzazioni.

### Scalo Ravone e Prati di Caprara

Nell'immediato intorno della stazione ferroviaria e a ridosso del centro della città si trovano vaste aree, già destinate a usi ferroviari e militari, oggi disponibili per un riuso: quella degli impianti del vecchio scalo Ravone e quella militare dei Prati di Caprara. La loro posizione baricentrica e la vicinanza a luoghi strategici (anche al comparto Bertalia - Lazzaretto) pongono la loro ristrutturazione al centro del Psc.

Per le aree di proprietà ferroviaria, l'Accordo del luglio 2006 sulla nuova stazione ne prevede l'urbanizzazione con l'obiettivo, per Rfi, di ricavarne le risorse necessarie per la realizzazione della Nuova stazione. Lo stesso Accordo fissa, tuttavia, i requisiti irrinunciabili del nuovo insediamento: un quartiere ad alta qualità urbana e ambientale, accessibile e integrato con i tessuti esistenti, dotato delle infrastrutture adeguate al nuovo carico urbanistico.

Per quanto riguarda le proprietà militari, le ipotesi di trasformazione considerano la significativa copertura arborea dei Prati di Caprara una risorsa da cui partire, un parco in nuce, di grande rilevanza per il sistema ecologico urbano. Gli insediamenti, dunque, potranno interessare le aree a contatto di quelle ferroviarie, prossime alla zona interessata dalla realizzazione della fermata Sfm. Oltre alla formazione del nuovo parco urbano, l'operazione di trasformazione dovrà compensare l'attuale scarsa dotazione di spazi e attrezzature di interesse collettivo nel quartiere Porto.

### Cirenaica - Rimesse

La parte di città dove si inserisce la fermata del Servizio ferroviario metropolitano San Vitale è stata costruita in epoche diverse ed è stata sempre condizionata dalla presenza della ferrovia. La costruzione di una nuova fermata, che lega la linea ferroviaria al contesto, e la sistemazione dell'intorno creano le condizioni per la sua riqualificazione, con l'inserimento di nuove funzioni e servizi. Infatti, alcune aree di modeste dimensioni, ma in posizioni favorevoli, sono disponibili per interventi puntuali capaci di integrare tessuti, percorsi, attrezzature di servizio.

### Ex Officine comunali del gas

L'attuale sede di Hera è posta appena a nord della cinta muraria trecentesca, tra il viale di circonvallazione Berti Pichat, il ponte di via Stalingrado, la linea ferroviaria e via Ranzani, e ospita importanti memorie architettoniche, tra cui l'ex Gasometro e la tettoia del carbone, molto legate alla storia dell'azienda, come a quella della città. Per l'area è stato redatto un progetto di restauro e riqualificazione urbana che si è rivelato non attuabile a causa della contaminazione dei suoli.

La presenza della sede centrale della holding in città rafforza le relazioni regionali di Bologna ed è per questo molto importante nelle strategie del

Psc. La decisione di spostare nell'area metropolitana la sede operativa locale, in accordo con gli indirizzi del Piano territoriale provinciale e con i Comuni di Granarolo e Castenaso, è alla base delle scelte di nuova destinazione dell'area ex Officine. E' allo studio, dunque, una revisione del progetto che, mantenendo i criteri di restauro, preveda la destinazione dell'area, oltre che a sede della holding, a servizi, infrastrutture e spazi pubblici per la città, usi compatibili con le condizioni ambientali che il progetto di bonifica consente di ottenere.

#### **Bolognina est**

Ambito urbano da riqualificare, di rilievo strategico per localizzazione e potenzialità, Bolognina est comprende un'ampia zona dal carattere disomogeneo, che si estende dalla via Stalingrado fino alla via Arcoveggio. Vi si trovano diverse aree produttive dismesse: quelle tra via Ferrarese e via Stalingrado, fino alla via Creti, tra cui le ex Officine Casaralta; quelle lungo la via Saliceto e nelle adiacenze, dove si trova anche il vasto complesso Sasib.

La Caserma Sani, localizzata anch'essa in posizione chiave tra le vie Stalingrado e Ferrarese, costituisce un'opportunità fondamentale per la riqualificazione di questa parte di città. La presenza al suo interno di ampi spazi non edificati è una vera risorsa per realizzare nuovi servizi e per unire l'area della Fiera con la direttrice Ferrarese, da sempre separate e la cui connessione è per ora debolmente affidata ai piani attuativi del Prg '85 in corso di attuazione.

La sistemazione coordinata dell'intero ambito è l'occasione per dare risposte adeguate alle criticità della periferia storica, colmando carenze strutturali di servizi e aree verdi. A questo obiettivo potranno concorrere anche il potenziamento e la qualificazione degli spazi sportivi e ricreativi del Dopolavoro ferroviario, che l'Accordo per la nuova stazione prevede siano ceduti al Comune.

#### **Ex Mercato ortofrutticolo**

L'area dell'ex Mercato ortofrutticolo è interessata da due grandi operazioni di trasformazione già decise dal Prg '85 e successivamente progettate: la realizzazione della nuova sede degli uffici comunali e la costruzione di un nuovo insediamento prevalentemente residenziale nel comparto Mercato Navile.

La sistemazione nel suo insieme, verificata e affinata con i cittadini del quartiere nell'ambito di un laboratorio di progettazione partecipata, prevede un mix di funzioni che rispondono alle caratteristiche di complessità e varietà (residenza, attività ricettive, commerciali e direzionali, attrezzature di uso pubblico) e persegue alcuni obiettivi strategici: la connessione di parti di città attualmente separate; la

costruzione di una nuova identità del quartiere e di nuove centralità pubbliche; la realizzazione di un sistema continuo di spazi aperti; la rigenerazione della zona con l'integrazione tra parchi ed edifici.

### **Bertalia-Lazzaretto**

L'ambito Bertalia-Lazzaretto, in posizione centrale ma da sempre isolato per la cintura infrastrutturale, è un comparto di nuova urbanizzazione, anch'esso programmato dal Prg '85, che nel 2001 è stato oggetto di un concorso internazionale di progettazione indetto per disegnare un insediamento urbano misto. La soluzione, infatti, prevede la compresenza di abitazioni e di un importante polo universitario, di attività direzionali, ricettive e commerciali, di servizi pubblici. Il disegno si ispira alle forme insediative e alle relazioni caratteristiche del centro storico, per la creazione di una nuova centralità urbana.

Il completamento dell'assetto viario e infrastrutturale del quadrante nord-ovest, che si realizzerà con l'attuazione del piano, e le proposte del Psc per il collegamento del nuovo insediamento alla città, trasformeranno questo settore isolato in un'area ad altissima accessibilità, sia con il trasporto pubblico (bus, navetta stazione-aeroporto, metrotranvia, servizio ferroviario metropolitano) sia con quello privato.

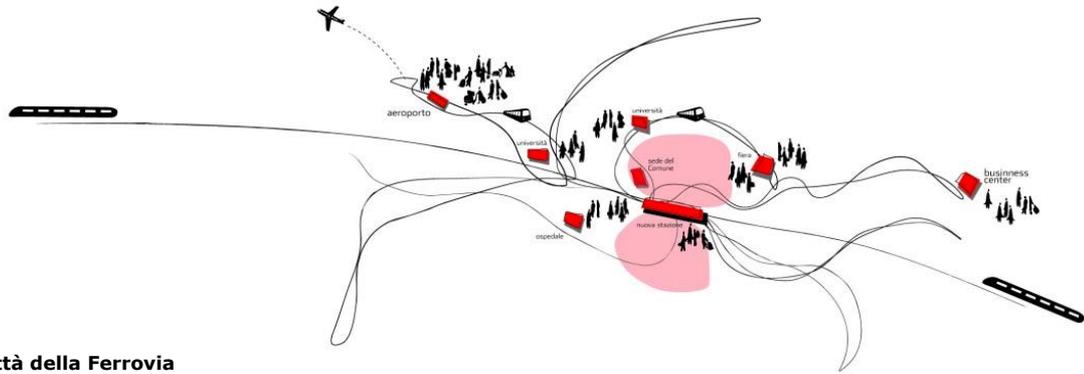
## **Effetti sui contesti**

L'insieme delle trasformazioni nella Città della ferrovia aspira alla riconfigurazione della struttura urbana nella sua parte centrale, sia facendo della "fabbrica" stazione l'elemento di congiunzione tra il centro storico e la periferia storica, sia agganciando, con azioni molteplici e diversificate, i tanti insediamenti cresciuti intorno all'area ferroviaria.

I contesti che maggiormente risentiranno degli effetti indotti dalle trasformazioni sui luoghi della Città della ferrovia sono:

- gli ambiti storici a tessuto compatto attorno a via Saffi e via Lame, che ospitano, fra l'altro, il centro culturale della Manifattura delle Arti destinato a diventare uno dei principali poli culturali della città;
- gli ambiti storici a tessuto compatto tra via San Donato e via San Vitale, che comprendono al loro interno le sedi storiche dell'Università;
- l'insieme degli ambiti della Bolognina che saranno direttamente coinvolti dalle numerose trasformazioni (mercato, stazione, riqualificazione della zona est).

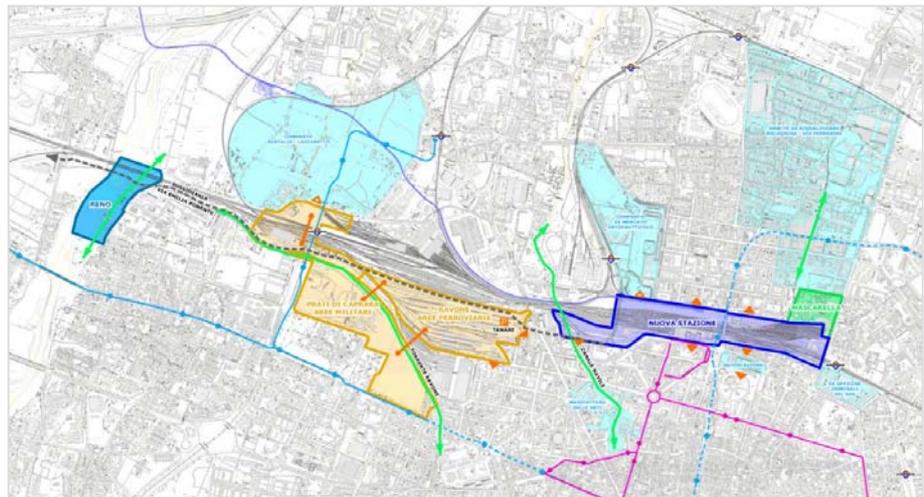




**La Città della Ferrovia**  
 Schema strategico

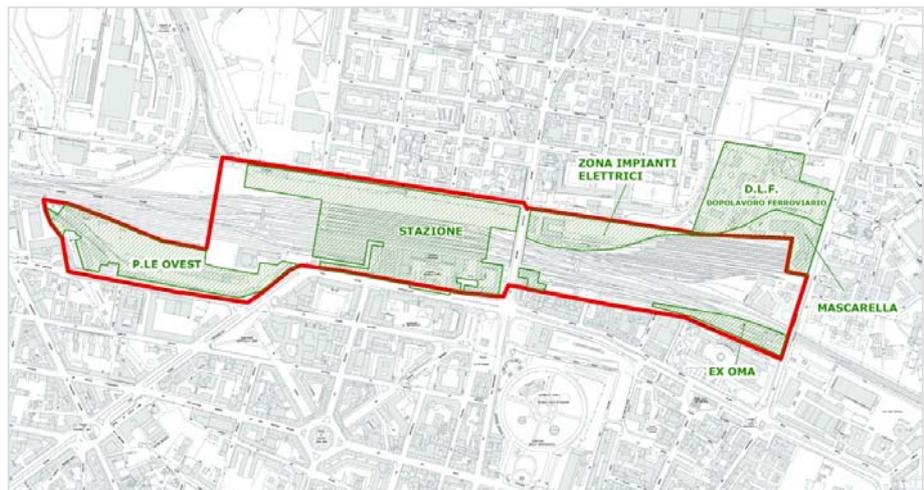
**Assetto strutturale e strategico dell'ambito territoriale della Nuova Stazione Centrale di Bologna. Proposta di classificazione degli ambiti per la progettazione delle trasformazioni**

Allegato 1 all'Accordo Territoriale stipulato fra Comune di Bologna, Provincia di Bologna, Regione Emilia-Romagna e Rete Ferroviaria Italiana spa relativo agli assetti territoriali, urbanistici, infrastrutturali della nuova stazione ferroviaria di Bologna, ai sensi dell'art. 15 l.r. 20/00



**Nuova Stazione Ferroviaria di Bologna: ambito di intervento**

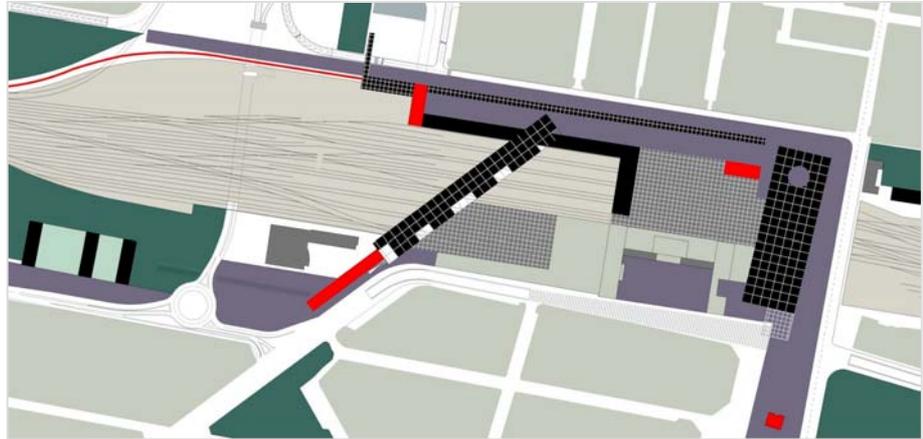
Allegato 2 all'Accordo Territoriale stipulato fra Comune di Bologna, Provincia di Bologna, Regione Emilia-Romagna e Rete Ferroviaria Italiana spa relativo agli assetti territoriali, urbanistici, infrastrutturali della nuova stazione ferroviaria di Bologna, ai sensi dell'art. 15 l.r. 20/00



**Progetto per la Nuova  
Stazione Centrale di  
Bologna. Schema  
planimetrico**

Studio preliminare per il  
progetto di  
trasformazione delle aree  
Nuova Stazione e Ravone  
di proprietà RFI

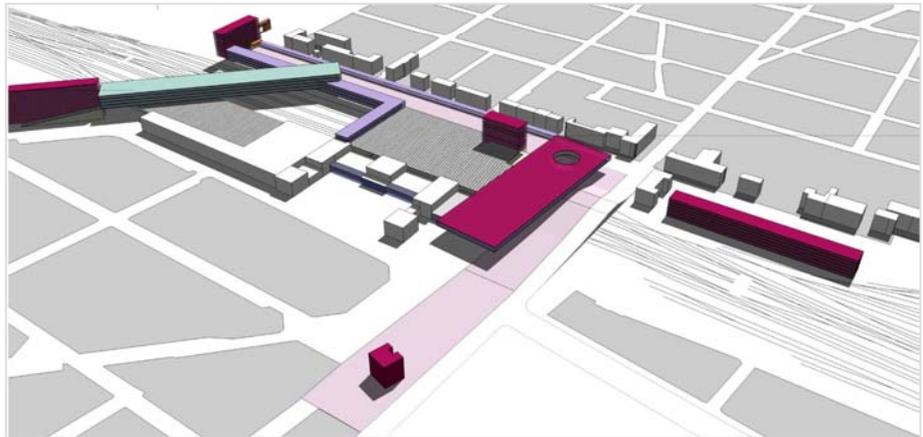
Studio Privileggio - Secchi  
Architettura - luglio 2006



**La Nuova Stazione  
Centrale di Bologna:  
vista**

Studio preliminare per il  
progetto di  
trasformazione delle aree  
Nuova Stazione e Ravone  
di proprietà RFI

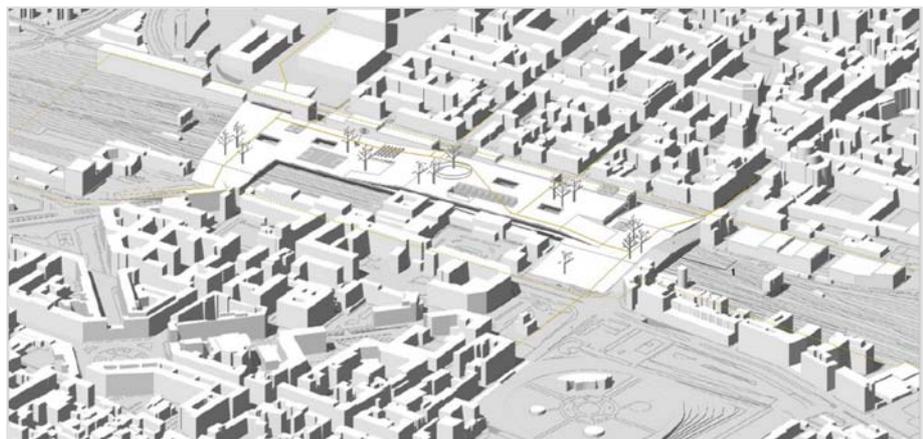
Studio Privileggio - Secchi  
Architettura - luglio 2006



**Ipotesi di progetto per  
la Nuova Stazione di  
Bologna**

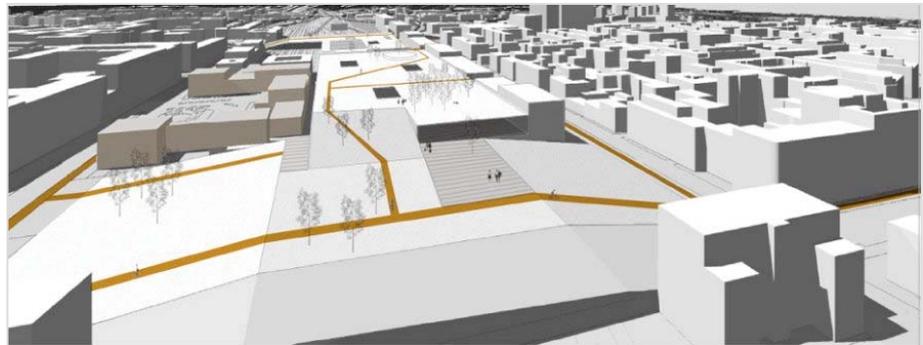
Orientamenti  
metaprogettuali per  
assetti urbanistici della  
Nuova Stazione di  
Bologna

TASCA Studio - luglio 2006



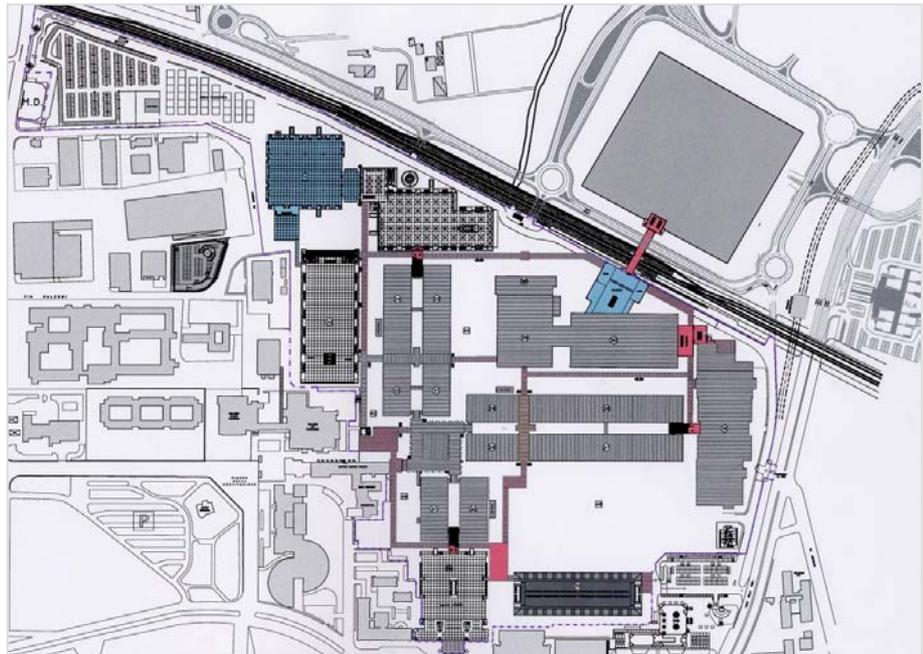
**Ipotesi di progetto per la Nuova Stazione di Bologna. Vista prospettica delle volumetrie**  
 Orientamenti metaprogettuali per assetti urbanistici della Nuova Stazione di Bologna

TASCA Studio - luglio 2006



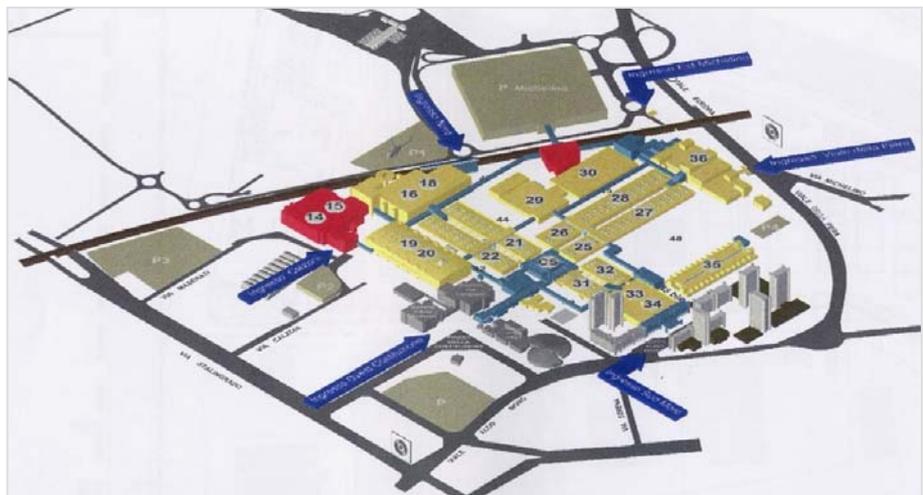
**Progetto del Quartiere Fieristico: intervento edilizio - planimetria**  
 Piano Particolareggiato per il Quartiere Fieristico di Bologna

Fiere Internazionali di Bologna - Ufficio Tecnico - luglio 2005



**Progetto del Quartiere Fieristico: planivolumetrico - nuovi edifici e sistemi di accesso**  
 Piano Particolareggiato per il Quartiere Fieristico di Bologna

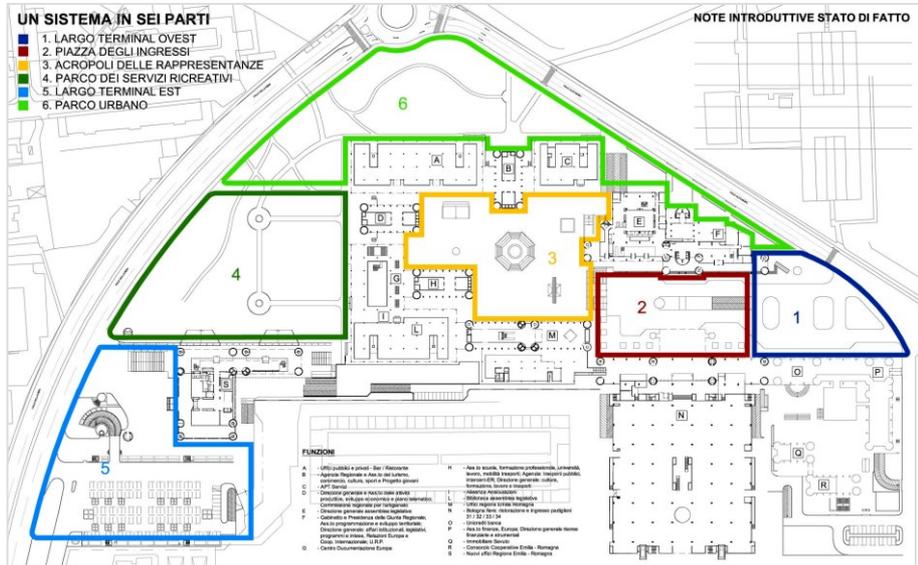
Fiere Internazionali di Bologna - Ufficio Tecnico - luglio 2005



**Ambiti di progettazione  
 per la riqualificazione  
 degli spazi pubblici del  
 Fiera District:  
 planimetria del quadro  
 d'insieme**

Concorso d'idee "Una  
 Piazza per Bologna e  
 l'Emilia - Romagna" -  
 materiali predisposti

Gruppo di ricerca del Dipartimento di  
 Ingegneria Civile, dell'Ambiente, del  
 Territorio e Architettura  
 dell'Università di Parma coordinato  
 dal prof. Arch. C. Quintelli -  
 settembre 2006



**Progetto per il  
 Business Park presso il  
 CAAB. Rendering  
 planivolumetrico del  
 complesso**

Piano per gli Insediamenti  
 Produttivi. CAM -  
 Comparto Area CAAB.  
 Aree annesse a sud

Arch. Braccaloni - Luglio 2006



**Progetto per il  
 Business Park presso il  
 CAAB. Rendering degli  
 edifici immersi nel  
 verde**

Piano per gli Insediamenti  
 Produttivi. CAM -  
 Comparto Area CAAB.  
 Aree annesse a sud

Arch. Braccaloni - Luglio 2006



**Progetto per il  
 Business Park presso il  
 CAAB. Rendering di un  
 edificio "a tre ali"**

Piano per gli Insediamenti  
 Produttivi. CAM -  
 Comparto Area CAAB.  
 Aree annesse a sud

Arch. Braccaloni - Luglio 2006



**Progetto per il Nuovo Polo Universitario Navile. Plastico delle Facoltà di Chimica e Astronomia**

Accordo Territoriale fra Provincia di Bologna, Regione Emilia – Romagna, Comune di Bologna e Università degli Studi di Bologna ai sensi dell'art. 15 l.r. 20/2000 relativo allo sviluppo edilizio dell'Ateneo nell'area CNR - Navile

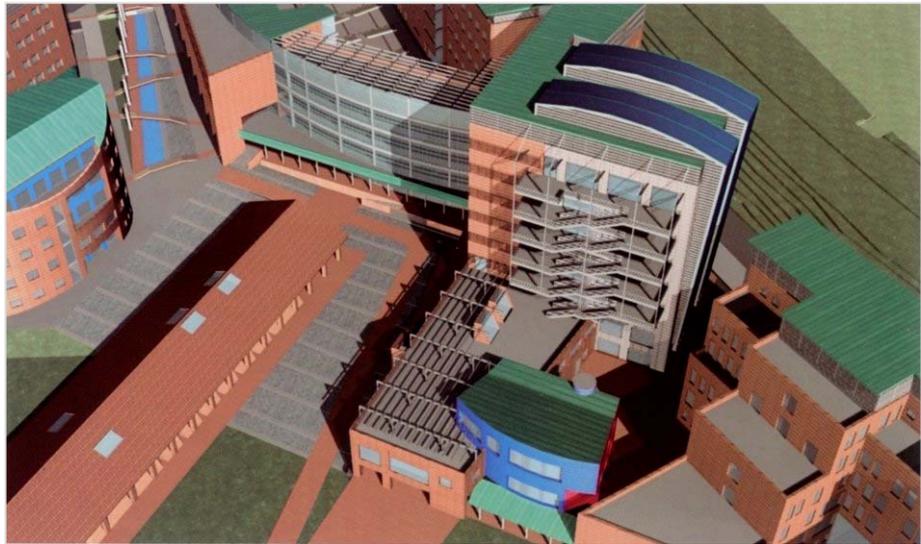
Arch. Panella - maggio 2006



**Progetto per il Nuovo Polo Universitario Navile. Rendering dei laboratori didattici di Chimica**

Accordo Territoriale fra Provincia di Bologna, Regione Emilia – Romagna, Comune di Bologna e Università degli Studi di Bologna ai sensi dell'art. 15 l.r. 20/2000 relativo allo sviluppo edilizio dell'Ateneo nell'area CNR - Navile

Arch. Panella - maggio 2006



**Progetto per il Nuovo Polo Universitario Navile. Rendering dell'Osservatorio Astronomico**

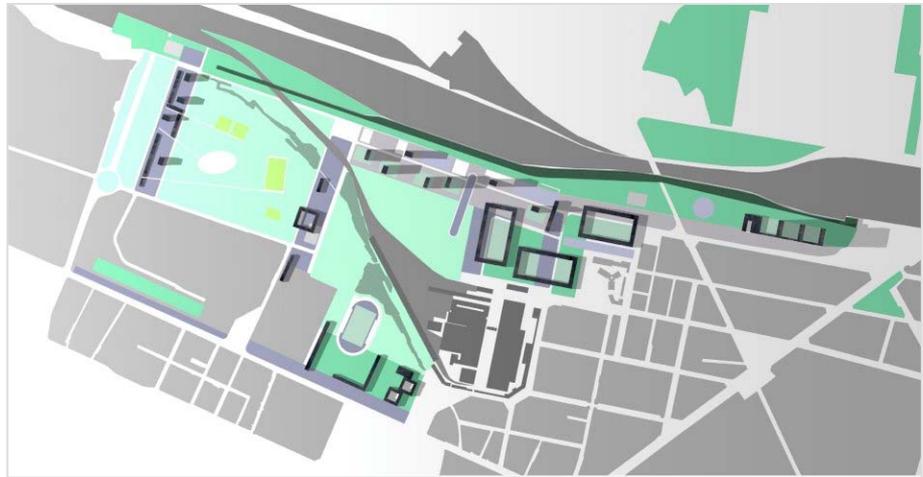
Accordo Territoriale fra Provincia di Bologna, Regione Emilia – Romagna, Comune di Bologna e Università degli Studi di Bologna ai sensi dell'art. 15 l.r. 20/2000 relativo allo sviluppo edilizio dell'Ateneo nell'area CNR - Navile

Arch. Panella - maggio 2006



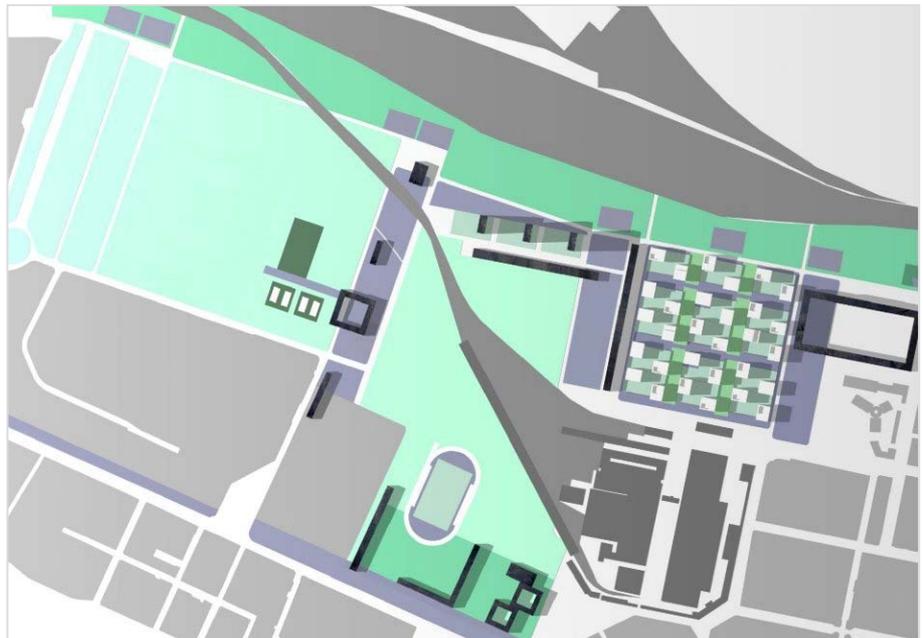
**Progetto per l'Ambito  
Ravone - Prati di  
Caprara. Scenario 1:  
vista d'insieme**  
Studio preliminare per il  
progetto di  
trasformazione delle aree  
Nuova Stazione e Ravone  
di proprietà RFI - Scenari  
per l'ambito allargato  
Ravone Prati di Caprara

Studio Privileggio - Secchi  
Architettura - luglio 2006



**Progetto per l'Ambito  
Ravone - Prati di  
Caprara. Scenario 2:  
vista d'insieme**  
Studio preliminare per il  
progetto di  
trasformazione delle aree  
Nuova Stazione e Ravone  
di proprietà RFI - Scenari  
per l'ambito allargato  
Ravone Prati di Caprara

Studio Privileggio - Secchi  
Architettura - luglio 2006



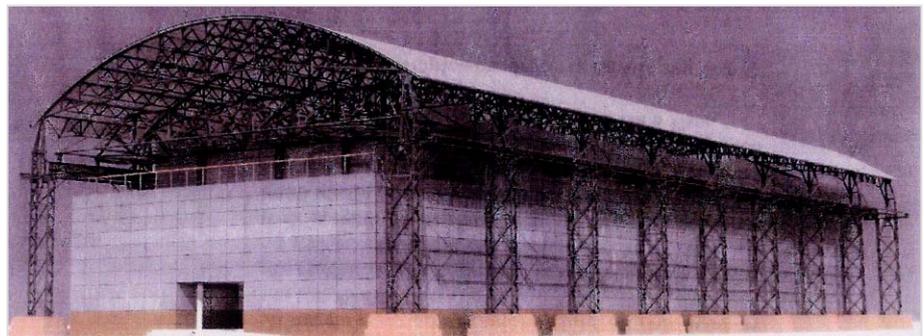
**Progetto di Riquilificazione dell'area compresa fra il ponte della Mascarella, viale Berti Pichat, via Ranzani e la Ferrovia. Rendering dell'area verde**  
Proposta di Accordo di Programma "Nuovi e vecchi gasometri a Bologna"

Studio Cervellati - dicembre 2003



**Progetto di Riquilificazione dell'area compresa fra il ponte della Mascarella, viale Berti Pichat, via Ranzani e la Ferrovia. Ipotesi di recupero della tettoia del coke per uffici Hera**  
Proposta di Accordo di Programma "Nuovi e vecchi gasometri a Bologna"

Studio Cervellati - dicembre 2003



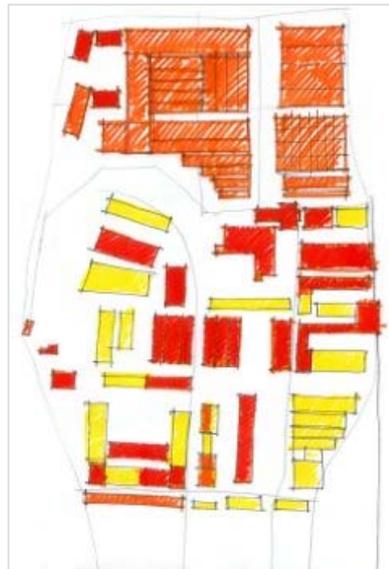
**Progetto di  
 Riqualificazione  
 dell'area Sani  
 Casaralta. Planimetria  
 con assi di fruizione a  
 valenza ambientale**  
 Idee dall'Università per la  
 città: ambito Bolognina

Università degli Studi di Bologna -  
 Dipartimento di Architettura e  
 Pianificazione Territoriale - Corso di  
 Architettura Tecnica II - A.A. 2005-  
 2006



**Progetto di  
 Riqualificazione  
 dell'area Sani  
 Casaralta. A sin.  
 Recupero dei tracciati:  
 "sottrazione" e  
 "addizione"  
 dell'edificato. A dx.  
 Permanenze  
 dell'edificato storico e  
 degli insediamenti  
 industriali**  
 Idee dall'Università per la  
 città: ambito Bolognina

Università degli Studi di Bologna -  
 Dipartimento di Architettura e  
 Pianificazione Territoriale - Corso di  
 Architettura Tecnica II - A.A. 2005-  
 2006



**Progetto di  
 Riqualificazione  
 dell'area Sani  
 Casaralta. Ipotesi di  
 rifunzionalizzazione in  
 chiave bioclimatica di  
 un edificio militare**  
 Idee dall'Università per la  
 città: ambito Bolognina

Università degli Studi di Bologna -  
 Dipartimento di Architettura e  
 Pianificazione Territoriale - Corso di  
 Architettura Tecnica II - A.A. 2005-  
 2006



**Progetto di  
Riqualificazione per  
l'Ex Mercato  
Ortofrutticolo. Vista  
complessiva del  
plastico: in evidenza gli  
spazi verdi e il  
collegamento col Parco  
lungo il Navile**

Piano Particolareggiato di  
Iniziativa Pubblica - Zona  
Integrata di Settore R 5.2

Studio Scagliarini - giugno 2006



**Progetto di  
Riqualificazione per  
l'Ex Mercato  
Ortofrutticolo.  
Rendering - Vista da  
via Gagarin**

Piano Particolareggiato di  
Iniziativa Pubblica - Zona  
Integrata di Settore R 5.2

Studio Scagliarini - giugno 2006



**Progetto di  
Riqualificazione per  
l'Ex Mercato  
Ortofrutticolo.  
Rendering degli spazi  
pubblici fra le  
residenze**

Piano Particolareggiato di  
Iniziativa Pubblica - Zona  
Integrata di Settore R 5.2

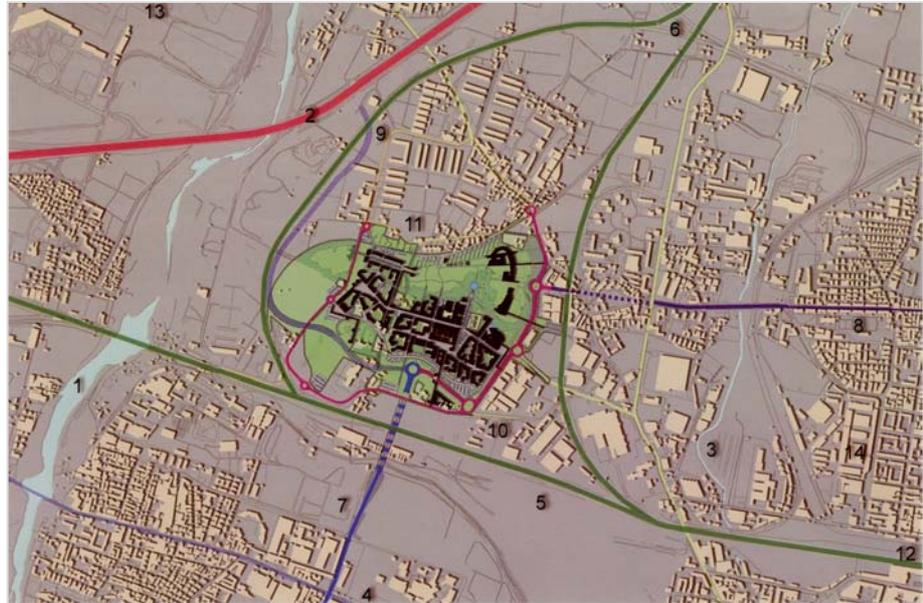
Studio Scagliarini - giugno 2006



**Progetto per il nuovo  
insediamento integrato  
urbano – universitario  
Bertalia Lazzaretto.  
Inserimento nel  
quadrante Nord-Ovest  
di Bologna**

Piano Particolareggiato di  
Iniziativa Pubblica – Zona  
Integrata di Settore R 5.3

Sartogo Architetti Associati – luglio  
2006



**Progetto per il nuovo  
insediamento integrato  
urbano – universitario  
Bertalia Lazzaretto.  
Plastico**

Piano Particolareggiato di  
Iniziativa Pubblica – Zona  
Integrata di Settore R 5.3

Sartogo Architetti Associati – luglio  
2006



**Progetto per il nuovo  
insediamento integrato  
urbano – universitario  
Bertalia Lazzaretto.  
Plastico**

Piano Particolareggiato di  
Iniziativa Pubblica – Zona  
Integrata di Settore R 5.3

Sartogo Architetti Associati – luglio  
2006



## La Città della tangenziale

### 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.

### Strategie

Per rilanciare l'immagine di Bologna non basta fornire opportunità di sviluppo ai settori economici trainanti, occorre anche recuperare come suo punto di forza l'abitabilità, con attenzione alle diverse domande: di chi risiede ma anche di chi lavora e di chi è temporaneamente presente. Questo significa arricchire il territorio di ambienti interessanti e confortevoli, ampliare la gamma delle scelte e moltiplicare le occasioni per vivere la città, abbattendo i tempi di spostamento.

Le strategie per la Città della tangenziale individua come prioritari gli interventi sulle parti maggiormente penalizzate dal punto di vista dell'abitabilità.

Si propone un'operazione articolata di ricucitura delle espansioni a nord con il nucleo della città compatta attraverso collegamenti più efficaci fra la tangenziale e le principali strade urbane, fra i parcheggi di interscambio e le fermate del trasporto pubblico locale, individuando corridoi e spine verdi per i percorsi pedonali e ciclabili. Vi si accompagnano la qualificazione degli insediamenti esistenti attraverso il potenziamento degli spazi ad uso pubblico, la mitigazione ambientale e l'inserimento paesaggistico della principale infrastruttura stradale; la tutela e fruizione "leggera" delle aree agricole di pianura; la riqualificazione del parco nord, già oggi destinato ad accogliere eventi di scala metropolitana; la creazione di un nuovo quartiere residenziale in zona Corticella.

I progetti per la grande circonvallazione urbana e l'espansione verso nord risalgono alla metà agli anni '60, quando fu concepito il piano intercomunale e presero forma le proposte per un nuovo centro direzionale e per quartieri integrati. Il piano regolatore degli anni '80 ha introdotto l'idea di una fascia boscata continua di mitigazione, un modo per rendere compatibile la presenza della tangenziale con la vivibilità degli insediamenti limitrofi.

Il Psc lavora su quell'idea e sulle istanze emerse dagli abitanti, i quali hanno rielaborato la proposta con riferimento alle specifiche condizioni locali. Peraltro, il disegno generale assume peso e prospettive interessanti per la scelta di realizzare un Passante autostradale e nord che comporterà il "declassamento" a sola tangenziale del tratto autostradale bolognese, con una riduzione del traffico e del suo carico inquinante.

La fascia boscata, realizzata solo in parti limitate, viene riprogettata come insieme di spazi aperti piantumati che rendano compatibile la mitigazione degli impatti ambientali con la fruizione e l'attraversamento (il parco Lungo Navile, "la campagna di quartiere" di via Larga, il parco San Donnino), che si costituiscano come varchi qualificati per l'accesso ai parchi agricoli metropolitani, caratterizzati da alcune delle più importanti testimonianze storico-paesaggistiche del territorio bolognese.

## Azioni sulle connessioni e sui nodi

Sui 25 chilometri della tangenziale di Bologna si attestano oggi 6 centri commerciali, 2 multisale cinematografiche, il Parco nord, il Caab, la Fiera, l'Aeroporto, le 2 principali aree produttive. Sono 3 gli accessi autostradali, 15 i parcheggi di attestamento a funzioni speciali e di interscambio con la rete del trasporto pubblico locale.

Attraverso i 15 svincoli, 150.000 auto hanno accesso ogni giorno ai diversi settori della città e ai comuni della prima cintura bolognese.

La tangenziale sopporta un traffico giornaliero e nelle ore di punta cui l'attuale rete urbana non è in grado di garantire un efficace deflusso, soprattutto in corrispondenza degli svincoli di raccordo con le strade primarie. Per migliorare questa situazione sono previsti due tipi di intervento, uno completabile sul breve periodo, uno di media-lunga scadenza.

Il primo, appena realizzato, è l'accesso autostradale diretto all'area fieristica (nuovo casello Fiera), la possibilità di gestire dinamicamente le tre corsie autostradali in caso di emergenza, il miglioramento degli svincoli attraverso nuove bretelle e rotatorie, la riduzione dell'impatto acustico grazie all'inserimento di barriere fonoassorbenti. Il progetto di medio-lungo periodo consiste invece nella liberalizzazione dell'attuale sede

autostradale ad esclusivo utilizzo di tipo tangenziale, a seguito della realizzazione del Passante autostradale nord, prevista dal Piano territoriale di coordinamento provinciale.

Alle previsioni di breve periodo afferisce anche il completamento della rete ciclabile con l'eliminazione dei tratti di discontinuità e dei punti di pericolo in corrispondenza delle principali radiali.

#### Parcheggio via Michelino

Il potenziamento delle aree di sosta al servizio della Fiera e della futura fermata della metrotranvia sono il principale obiettivo del progetto per il nuovo parcheggio previsto nell'area Michelino. La struttura, della quale è programmata una realizzazione in più fasi, fino al raggiungimento di oltre 7.000 posti auto di capienza, si configura come un edificio di cinque piani fuori terra su una estensione di oltre 7 ettari.

L'insieme degli interventi, che prevede oltre al nuovo casello autostradale Fiera – già completato e funzionante - delle attività ricettive (all'albergo in fase di ultimazione e agli altri due già previsti si aggiunge quello di oltre 10.000 mq integrato con il parcheggio), delinea per il nodo Michelino un futuro di vera e propria porta di accesso alla città.

Attraverso questa infrastruttura composita Bologna accoglierà ogni giorno migliaia di persone, visitatori occasionali attratti dagli eventi fieristici e abituali city users, provenienti dalla regione e dall'area metropolitana. L'intervento, per questo, dovrà garantire, oltre a un'efficace integrazione funzionale, anche una immagine qualificata e conciliarsi con gli elementi di contesto.

## Azioni sui luoghi

#### Parco nord

L'ampliamento e l'ammodernamento delle infrastrutture dedicate alla cultura nell'area bolognese sono considerati necessari dagli operatori del settore, i quali sottolineano la carenza di spazi attrezzati per festival e spettacoli all'aperto in grado di ospitare i grandi appuntamenti di massa.

Il parco nord è oggi uno dei principali luoghi che accolgono manifestazioni e avvenimenti, spesso a forte o fortissimo richiamo. L'area, tuttavia, ha problemi di accessibilità e di infrastrutturazione, inoltre alcune aree residenziali collocate nelle vicinanze soffrono il forte afflusso di mezzi e di persone, nonché il disagio acustico generato dalle manifestazioni.

Il progetto per eliminare le carenze e dare soluzione ai problemi individuati prevede di riorganizzare gli accessi e le connessioni con le fermate del trasporto pubblico, individuando sistemi di mitigazione

acustica. Propone, inoltre, collegamenti con le nuove infrastrutture previste a servizio del polo fieristico e in particolare con il parcheggio Michelino, direttamente legato al nuovo casello autostradale. Una sinergia, anche funzionale, fra gli spazi di espansione della Fiera (oggi priva di spazi aperti di grandi dimensioni) e quelli del Parco nord, separati dalla tangenziale, non potrà che giovare alla vitalità di entrambi i poli.

### Nuova Corticella

L'ambito per un nuovo quartiere interessa una vasta area agricola marginale, compresa tra l'autostrada Bologna - Padova, il confine con il Comune di Castelmaggiore, la via Shakespeare e la via Aposazza, e costituisce un'integrazione della seconda periferia di Corticella

Affinché l'addizione prevista determini un miglioramento complessivo della città cresciuta a nord della tangenziale, i nuovi insediamenti dovranno garantire una dotazione di servizi sufficiente a colmare anche le carenze attuali, mentre il rafforzamento delle linee del trasporto pubblico e, più in generale, una migliore organizzazione della rete della mobilità dovrà creare un'effettiva continuità con il quartiere adiacente.

Altri requisiti richiesti per il nuovo insediamento residenziale sono: soluzioni che garantiscano la mitigazione degli impatti acustici causati dall'autostrada che delimita l'ambito a est; conservazione delle tracce storiche: insediamenti di via del Tuscolano e viabilità (presenze che potrebbero orientare le scelte di progetto); equilibrio e sostenibilità, sia urbanistica sia edilizia, dell'intervento.

### Parco Lungo Navile

Il Lungo Navile, percorso verde tra il Parco di Villa Angeletti e l'antico borgo di Corticella, è un inserto di grande valore storico e ambientale per Bologna, impreziosito da una sequenza di antichi manufatti profondamente legati alle vicende economiche e sociali della città dal medioevo a oggi.

Attraverso una studiata sequenza di aree verdi collegate da percorsi pedonali e tratti ciclabili, lembi di campagna, edifici e manufatti storici recuperati, moderni insediamenti inseriti in modo rispettoso, si intende restituire alla città il tratto bolognese del canale in quanto elemento cardine del complessivo recupero della testimonianza di "Bologna città d'acqua", anche in chiave turistica (come in parte avviato da altri Comuni).

La valenza dei luoghi è confermata da una diffusa e peculiare affezione da parte degli abitanti del quartiere, che ha già trovato modo di esprimersi in varie forme di concreta partecipazione.

Lungo le sponde del canale sono già programmati nel breve periodo interventi per la realizzazione di nuove aree verdi (presso il Ponte di via de

Carracci, la Lunetta Mariotti, il sostegno del Landi, il sostegno di Corticella), attorno al quale si organizzeranno anche i nuovi insediamenti universitari. Su questa spina verde, presso Villa Angeletti, si attesterà il parco previsto nell'area dell'ex Mercato ortofrutticolo, creando un rapporto diretto fra il quartiere storico della Bolognina e il Lungo Navile.

Il Psc, mediante l'applicazione delle tecniche perequative, consentirà di acquisire in proprietà comunale le aree, oggi non accessibili, che consentiranno la sistemazione completa di questo grande parco storico-ambientale.

#### Parco di via Larga

Il nuovo parco si formerà sulle aree di proprietà comunale comprese fra tangenziale, via Scandellara, via del Carpentiere e Centro commerciale Pianeta, piscina Spiraglio; un terreno di circa 12 ettari attualmente ad uso agricolo.

Il progetto, selezionato attraverso un percorso che ha intrecciato un concorso nazionale di idee e un laboratorio partecipativo di quartiere, interpreta gli obiettivi espressi dall'Amministrazione e dagli abitanti della zona configurando un nuovo grande parco che amplierà il verde pubblico già presente completando un sistema di connessioni che interessa il quartiere residenziale di via Larga, il centro villa Scandellara, le due fermate del Servizio ferroviario metropolitano, ovvero, più in generale, le zone Massarenti e San Donato.

Il parco sarà articolato in un'area di "parco-paesaggio", nella quale il paesaggio rurale e l'attività agricola esistenti sono inseriti in un nuovo sistema di fruizione, e in un'area di "parco ludico", attrezzata per il gioco e lo svago, in continuità con l'esistente Parco Tanara. Il progetto attribuisce alle case coloniche poste al centro dell'area (complesso di Villa Pini, oggi dismesso) un ruolo di presidio e le destina a ospitare attività a servizio del quartiere e delle associazioni; lancia idee per la riqualificazione del sottopasso ciclopedonale della tangenziale; prevede la localizzazione di una sessantina di alloggi di edilizia sociale da realizzare con criteri bioclimatici.

Il nuovo parco ha il compito di legare gli interventi già programmati nella zona di via Larga: oltre agli adeguamenti che interessano la tangenziale, il completamento del comparto sportivo universitario (nuova sede della facoltà di Scienze motorie, pista coperta per l'atletica leggera, una sede per uffici e servizi, parcheggi pubblici), la trasformazione urbanistica del comparto ex Barbieri Burzi tra via Scandellara e via Larga (30.000 mq di uffici e servizi diversi dalla residenza, 15.000 mq di parcheggi), l'interramento della linea ferroviaria. L'insieme va a costituire sulla tangenziale un nuovo polo di scala metropolitana nel quale si integreranno spazi per il lavoro, la formazione, il loisir, il commercio, la residenza.

### Parco San Donnino

Un altro parco nascerà nella porzione di territorio, oggi in parte coltivata, compresa tra San Donnino e viale Europa, delimitata da ferrovia e tangenziale. Il primo intervento programmato riguarda l'area già di proprietà pubblica, di circa 4 ettari, ma nella configurazione definitiva il parco occuperà una superficie di oltre 8 ettari.

Il progetto per questa area, già oggetto di studi per la realizzazione della fascia boscata prevista dal Prg '85, interpreta le richieste e i suggerimenti emersi nel corso di un altro laboratorio partecipativo di quartiere, articolando il parco in vari settori, destinati a specifiche pratiche d'uso e con differente valenza paesaggistica e ambientale. Il disegno tende a conservare e a ripristinare alcune tracce del passato rurale dell'area, riproponendo percorsi che ricalcano l'orientamento dei vecchi campi e reintroducendo alcuni elementi di significato simbolico e testimoniale. Caratterizza il parco una duna boscata, inserita per mitigare la presenza della tangenziale e del previsto deposito della metrotranvia (che troverà sede fra la duna e l'infrastruttura stradale). Completa il disegno un nuovo sottopasso ciclopeditoneo che conduce ai centri sportivi e ricreativi attestati dalla parte opposta della massicciata ferroviaria.

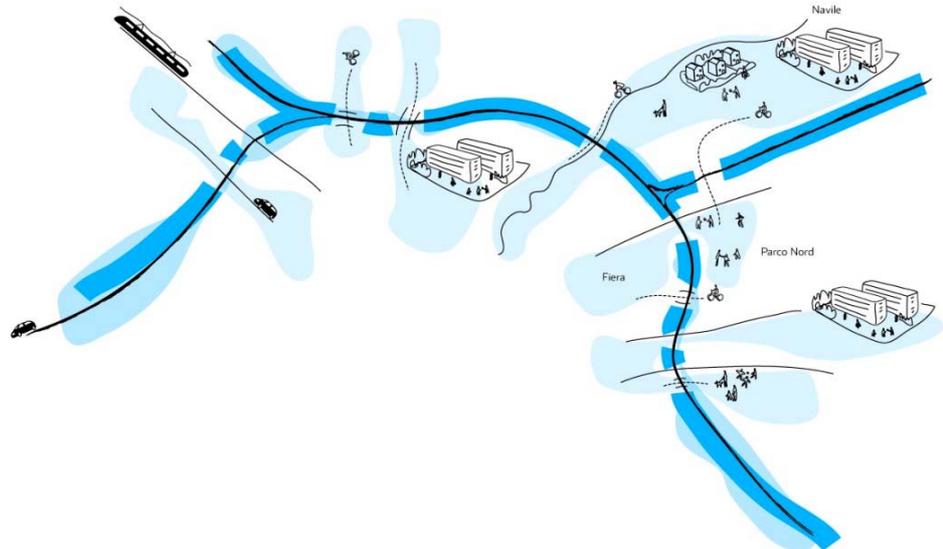
Il nuovo sottopasso e l'insieme dei percorsi interni al parco non solo legheranno gli spazi verdi e costruiti di questo settore del quartiere, particolarmente gravato da interferenze infrastrutturali, ma anche quelli esistenti tra la zona San Donato e la zona Pilastro, proseguendo con un tracciato di lunga percorrenza.

## Effetti sui contesti

L'insieme delle trasformazioni che interessano i luoghi della Città della tangenziale mira a renderli abitabili e attrattivi, a farne delle centralità metropolitane.

La progettazione dei varchi e dei percorsi, però, agisce anche a largo raggio, su parti di città storicamente divise dalla grande infrastruttura: Noce e Pescarola, Corticella e Bolognina, Pilastro e San Donato, Via Larga e Massarenti, Croce del Bianco e Due Madonne. L'integrazione della città pubblica, promossa da interventi sui luoghi e sulle connessioni, arricchisce e valorizza servizi e dotazioni già presenti nei contesti costruiti.

Per altri contesti non si prevede una sistemazione finalizzata alla fruizione, ma alla mitigazione e compensazione ecologica. In alcuni si favorisce il permanere di usi agricoli, in altri la rinaturalizzazione, anche tramite l'attivazione di specifici programmi.



**La città della tangenziale**  
 Schema strategico



**Area Parco Nord:**  
**esplorazioni**  
**progettuali.**  
**Planimetria generale**  
 Ipotesi per la  
 riqualificazione della zona  
 a nord della Fiera

Coordinamento Prof. C. Quintelli  
 Università degli Studi di Parma –  
 dicembre 2006

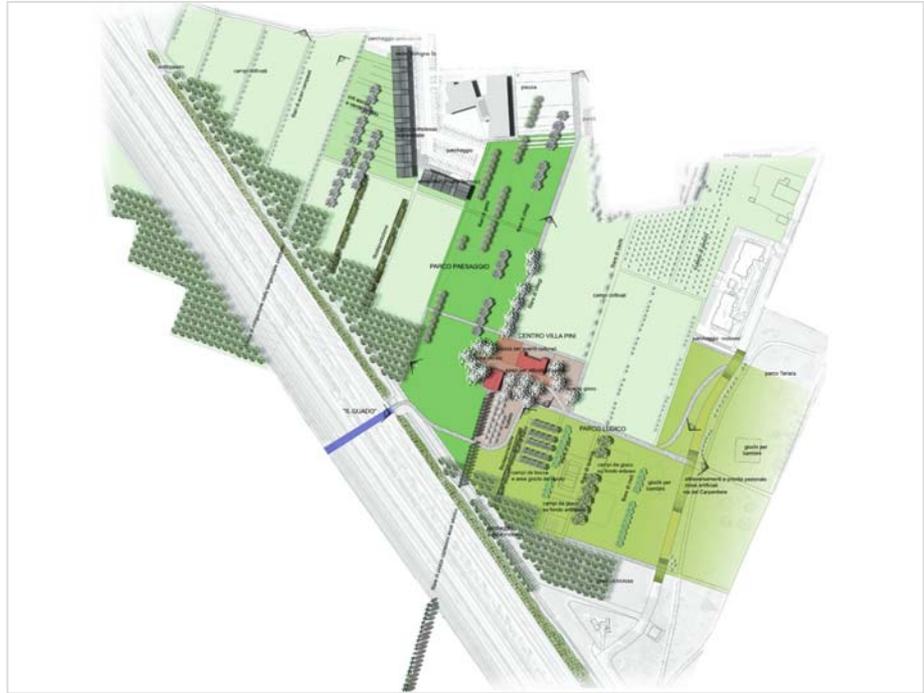


**Area Parco Nord:**  
**esplorazioni**  
**progettuali. Rendering**  
**tridimensionale a volo**  
**d'uccello**  
 Ipotesi per la  
 riqualificazione della zona  
 a nord della Fiera

Coordinamento Prof. C. Quintelli  
 Università degli Studi di Parma –  
 dicembre 2006

**Progetto per il Parco  
 via Larga. Planimetria**  
 Concorso Nazionale di  
 Progettazione Partecipata  
 e Comunicativa –  
 Laboratorio via Larga La  
 Campagna di Quartiere

Gruppo vincitore "Di Larga vedute"  
 capogruppo Arch. M. Giordano –  
 giugno 2006



**Progetto per il Parco  
 via Larga. Rendering  
 del nuovo complesso  
 residenziale e degli orti  
 sociali**

Concorso Nazionale di  
 Progettazione Partecipata  
 e Comunicativa –  
 Laboratorio via Larga La  
 Campagna di Quartiere

Gruppo vincitore "Di Larga vedute"  
 capogruppo Arch. M. Giordano –  
 giugno 2006



**Progetto per il Parco  
 via Larga. Rendering  
 del Guado, il  
 sottopasso – vista  
 diurna**

Concorso Nazionale di  
 Progettazione Partecipata  
 e Comunicativa –  
 Laboratorio via Larga La  
 Campagna di Quartiere

Gruppo vincitore "Di Larga vedute"  
 capogruppo Arch. M. Giordano –  
 giugno 2006







## La 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.

### Strategie

Trattare la collina nel Piano strutturale significa riconoscervi una particolare forma di urbanità, specifiche relazioni tra spazio e comunità. Come per le altre Città, si ritiene che la collina debba essere interessata da un grande progetto di ristrutturazione di luoghi e di relazioni tra luoghi, di rapporti tra territorio e popolazioni che lo abitano.

La collina bolognese soffre un problema di fama che, col tempo, è diventata mito e rischia di trasformarsi in tabù. Un valore originario, la cui difesa ha avuto un'importanza strategica per la città e la società dei primi anni sessanta, è stato congelato, non aggiornato alla luce dei cambiamenti intervenuti, è diventato un bene oligarchico difeso in nome di un valore generale indiscutibile, come la tutela dell'ambiente. Un progetto per la collina diventa così un tema politico e culturale, oltre che urbanistico, in quanto il sistema di vincoli non si è mostrato sufficiente a impedire il dissesto e il ritorno della selva (dopo che la progressiva riduzione delle attività agricole ha comportato l'abbandono della manutenzione di suolo e acque) e la importante dotazione di parchi pubblici non basta per fare della collina un riferimento, per radicarla nel sentire comune.

Molti soggetti, molte pratiche richiedono soluzioni differenziate, proposte aperte a differenti modi di intendere il valore di questo territorio e di prendersene cura. La strategia del Psc muove dal riconoscimento delle differenze fra le parti che costituiscono la collina e del diverso modo che esse hanno o possono avere di relazionarsi con la città di Bologna e con

l'area metropolitana, le due dimensioni da considerare. Per la Città della collina si tratta di lavorare su paesaggio e ambiente, considerandoli il corrispettivo di ciò che le grandi strutture commerciali e ricreative sono per la Città della tangenziale, o il nucleo storico per le Città della Via Emilia.

La collina oggi è una sorta di giardino recintato, non percorribile. Il primo obiettivo è riaprirlo, non in maniera omogenea ma con attenzione alle forme, ai materiali, ai contesti. Quindi approdi e attraversamenti.

Sono approdi per la città metropolitana le fermate dell'Sfm e i raccordi con le strade principali, quelle di fondovalle e la gronda a sud (Ganzole). Sono approdi per Bologna gli attraversamenti e i percorsi protetti delle strade di bordo, i giardini che offrono avvisi. Lavorando sui nodi di connessione, il Psc individua e caratterizza una serie di agganci al telaio infrastrutturale metropolitano e urbano, a partire dai quali disegna le strade carrabili, i percorsi ciclabili e i sentieri pedonali, i tragitti del trasporto pubblico che "riaprono" la collina.

Alcuni approdi diventano luoghi di trasformazione, dove promuovere relazioni e pratiche d'uso inedite: la "porta" principale è in corrispondenza del comparto militare SS. Annunziata - Staveco, le altre sono a Porta Saragozza, a villa Spada, a villa Mazzacorati e nei possedimenti Camaldolesi, al parco del Paleotto.

Questa prospettiva per la Città della collina potrebbe richiedere l'individuazione di un soggetto, esperto e autorevole, in grado di promuovere il progetto e di indirizzarlo ascoltando le domande e monitorando lo stato del territorio, una sorta di agenzia che coltivi la dimensione strategica del Piano strutturale, traducendola in scelte operative e di gestione ordinaria.

## Azioni sulle connessioni

### Fermate Sfm

L'accesso metropolitano alla collina è garantito dalle fermate del Sfm.

Dalla parte del Reno, sulla linea Bologna-Pistoia, la fermata di Casalecchio sud è già ben collegata al parco della Chiusa, dal quale si può poi risalire verso il colle della Guardia e San Luca; ma anche per le fermate di Borgonuovo e Pontecchio si possono progettare interessanti sistemi di scavalco della ferrovia e di attraversamento del fiume così da creare nuovi accessi da ovest.

Dalla parte del Savena, sulla linea Bologna-Firenze, costituiscono accessi importanti la fermata San Ruffillo (verso i percorsi che salgono da villa

Mazzacorati e via dell'Angelo custode), la fermata di Rastignano in diretta corrispondenza con il parco del Paleotto (e con il Parco regionale dei Gessi Bolognesi e Calanchi dell'Abbadessa, verso est), quella di Pian di Macina, che porta alle zone sportive attrezzate di Pianoro ai piedi della collina dei calanchi.

### Connessioni stradali e parcheggi

Come le ferrovie, le strade di fondovalle dei due fiumi che incidono la collina sono parte di un sistema metropolitano altamente efficiente e in via di potenziamento.

La strada Porrettana, in adeguamento a seguito dei lavori di ristrutturazione dell'autostrada A1, si collega al sistema forte di distribuzione urbana ovest e trova connessioni negli svincoli su via Simone dei Crocefissi/Caravaggio alla Croce di Casalecchio e sull'asse Tolmino-Sabotino. Dal lato opposto la via nazionale Toscana, pure in corso di ristrutturazione per i lavori dell'alta velocità ferroviaria, è connessa al sistema stradale Lungo Savena e alla sussidiaria sud alla via Emilia Levante (asse Roma - Ortolani - Murri). Questo sistema, da una parte intercetta i viali di circonvallazione, che costituiscono l'asse urbano di scorrimento pedecollinare, dall'altra la tangenziale, e costituiscono i principali accessi carrabile alla collina.

A sud, tra i centri di Sasso Marconi sul Reno e di Pianoro sul Savena, si trova l'unico significativo passaggio trasversale carrabile: la strada provinciale delle Ganzole, raccordata al sistema viario che percorre la collina in senso nord-sud.

La realizzazione di parcheggi sul lato nord, ovvero sulla viabilità di interesse urbano, consentirebbe di conseguire un doppio risultato: rispondere alla "normale" domanda di sosta generata dalla città e a quella specifica di chi vuole accedere alla collina con passeggiate lunghe o con i mezzi di trasporto pubblico.

### Permeabilità e mobilità lenta

Per migliorare effettivamente l'accesso alla collina dalla parte di Bologna, dati gli ostacoli legati alla presenza di strade di scorrimento, è necessario immaginare soluzioni che permettano attraversamenti sicuri e comodi in almeno tre punti: a porta Saragozza, a porta San Mamolo e a porta Santo Stefano. Dove si potrebbe ipotizzare un'offerta di parcheggi tale da rendere ancora più interessante l'operazione di interscambio.

Il sistema di connessione deve essere pensato verso la collina, ma anche verso la città. La continuità dei percorsi che partono verso la collina deve trovare corrispondenza nei percorsi che attraversano il centro e la periferia urbana, prendendo esempio dal portico di San Luca. In questo senso diventano interessanti i tracciati sulla sede del torrente Ravone, gli assi

Malpighi – Nosadella – Saragozza, D’Azeglio, Santo Stefano e, ancora con un percorso porticato, quello degli Alemanni, la via Emilia levante e via Masi.

Il sistema della mobilità lenta dovrà poi essere chiaramente organizzato all’interno della collina, differenziando i percorsi in modo che i diversi tipi di utenti possano utilizzare la fitta rete di strade in condizioni di sicurezza e comfort.

## Azioni sui luoghi

### SS. Annunziata – ex Staveco

Il progetto più significativo e simbolicamente importante, che costituisce un’occasione praticamente unica per una profonda riforma del rapporto diretto tra Bologna e la collina è il recupero del complesso militare affacciato sui viali di circonvallazione che, dalla piazza di porta San Mamolo (comprese le mura di porta D’Azeglio) arriva alla piazza di porta Castiglione, delimitato da via San Mamolo, via Codivilla e via delle Rose, via Castiglione. Le aree direttamente interessate alle trasformazioni sono soprattutto quelle delle caserme S. Mamolo e D’Azeglio e la Staveco.

Il primo aspetto da affrontare è il valore di testimonianza storica, tipologica e ambientale degli edifici oggi esistenti: occorre definire quali siano da restaurare e da ristrutturare, quali da demolire. I volumi residui o ripristinati potranno ospitare attrezzature di interesse collettivo e generale (scuole, terziario pubblico) o servizi privati (attività di tipo terziario). Particolare cura dovrà essere prestata alla progettazione del verde, affinché i nuovi spazi stabiliscano una continuità con quelli già esistenti dalla parte della collina.

### Porta Saragozza

Porta Saragozza, riqualificata e collegata con continuità al verde del parco di villa Cassarini, costituirà un nuovo interessante accesso alla collina, punto di avvio per un percorso che attraverso gli edifici universitari (sede di Ingegneria) permetta di raggiungere villa Aldini e di lì il parco di villa Ghigi.

L’intervento di recupero della piazza della porta dovrà prevedere soluzioni che permettano l’attraversamento sicuro per pedoni e ciclisti e comportino un aumento degli spazi per la sosta.

### Villa Spada

Nell’area attorno all’incrocio tra via Saragozza e via di Casaglia è necessario progettare un nuovo significativo luogo di accesso alla collina: a nord andrà riorganizzato il collegamento verso l’asse Ravone / Vittorio

Veneto, fino a raggiungere la via Emilia, e quello verso lo Stadio e la Certosa; a sud i percorsi dovranno proseguire all'interno del parco Pellegrino, da una parte, e lungo il corso del torrente Ravone verso Gaibola e il parco Cavaioni, dall'altra.

L'intervento di trasformazione migliora accessi e connessioni di percorsi e aree già in gran parte di proprietà pubblica.

#### **Villa Mazzacorati**

La recente acquisizione da parte dell'Amministrazione comunale di terreni nella zona degli antichi possedimenti Camaldolesi, retrostanti la villa, e la possibilità di convertire l'uso dell'edificio storico, lasciano ipotizzare la creazione di un'altra significativa porta d'accesso alla collina, là dove la città è densamente abitata.

Come nel caso di villa Spada, l'intervento di trasformazione migliorerebbe percorsi e aree già in gran parte di proprietà pubblica.

#### **Parco del Paleotto**

Un'altra recente acquisizione dell'Amministrazione di aree a lato del ponte sul Savena a San Ruffillo, e il possibile ricongiungimento dei percorsi da lì al parco Paleotto in sinistra Savena, suggeriscono la creazione della quarta porta d'accesso alla collina, da un lato che già interessa i comuni contermini; anche in questo caso rilavorando percorsi e aree di proprietà pubblica.

Tra le connessioni da riprogettare, rivestono particolare rilevanza quelle con la fermata Sfm Rastignano e con il territorio del Parco dei Gessi Bolognesi.

## **Effetti sui contesti**

Il sistema dei parchi (e delle proprietà) pubblici può essere inteso, nel caso della Città della collina, come contesto, ossia come parte di territorio influenzata dall'attivazione delle nuove politiche di accessibilità e di uso.

Questo particolare contesto si trova nella corona pedecollinare, che costituisce il margine nord della Città della collina (giardini Margherita, parco Villa Ghigi, impianti sportivi, scuole...) e nel cuore della collina (parchi Cavaioni, Paderno, Forte Bandiera).

La corona pedecollinare, ora interfaccia di parti urbane piuttosto circoscritte, potrebbe acquisire una sua riconoscibilità e fruibilità autonoma con la realizzazione di connessioni trasversali in senso est ovest, basate sul recupero o il completamento di tracciati già esistenti, che trasformerebbero la somma della attrezzature già previste e quelle che si prevederanno in un vero e proprio sistema.

I parchi esistenti più lontani, invece, potrebbero entrare nel processo di progressiva riapertura della collina con una serie mirata di piccoli interventi di manutenzione e con la creazione di nuovi servizi, utili per l'accoglienza di cittadini e visitatori.



**La città della collina**  
Schema strategico



**Una porta territoriale.**  
**Porta Saragozza –**  
**Fotomontaggio con**  
**schema dei percorsi**  
Proposta di linee guida e orientamenti per la collina del territorio bolognese.  
Strategie – Interventi – Azioni. Viabilità. Il sistema di fruizione e accessibilità

**Via San Mamolo viene nobilitata a strada mista con ampio spazio per il pedone. Fotomontaggio**

Proposta di linee guida e orientamenti per la collina del territorio bolognese. Strategie - Interventi - Azioni. Le porte della Collina. Il sistema di fruizione e accessibilità

Coordinamento Jornet, Llop, Pastor Arquitectes s.c.p. Barcelona - t24 territori 24 arquitectura i urbanisme s.l. Barcelona - novembre 2006



**Una piscina pubblica in collina. Fotomontaggio**

Proposta di linee guida e orientamenti per la collina del territorio bolognese. Strategie - Interventi - Azioni. La città pubblica della Collina. Servizi ai quartieri collinari

Coordinamento Jornet, Llop, Pastor Arquitectes s.c.p. Barcelona - Stephan Bosc & Massimo Cionini Montpellier - novembre 2006



**Un sentiero pedonale con percorso ciclabile. Fotomontaggio**

Proposta di linee guida e orientamenti per la collina del territorio bolognese. Strategie - Interventi - Azioni. La città pubblica della Collina. La percorribilità profonda della Collina.

Coordinamento Jornet, Llop, Pastor Arquitectes s.c.p. Barcelona - Train 01 di G. Carnevali, G. Delbene Barcelona - novembre 2006



## La Città del Reno

### 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 altre Città.

### Strategie

La Città del Reno si costruisce intorno all'asta del fiume che scende dalle colline bolognesi attraversando territori con caratteri profondamente diversi: le pendici dell'Appennino dove gli insediamenti si sono concentrati sui terrazzi fluviali, le città di Casalecchio e Bologna dove scava un letto sul quale affacciano spazi disomogenei, la pianura in cui permangono serbatoi di naturalità. In queste situazioni il Reno svolge (ma soprattutto può svolgere meglio) funzioni di corridoio ecologico tra collina e pianura, di connessione tra gli spazi abitati sulle due sponde con percorsi ciclopedonali alternativi alle strade carrabili, di ambiente ricreativo con isole di elevata qualità ambientale.

Per dare corpo alla Città del Reno occorre ribaltare energicamente la prospettiva di territori che girano le spalle al fiume considerandone le sponde un "retro", dove è normale depositare, abbandonare, trovare risposte provvisorie per il disagio abitativo e sociale. La strategia del Psc è quella di conquistare il rapporto col fiume armonizzando più obiettivi: la sistemazione di un parco metropolitano dove siano gradevoli e rigeneranti pratiche sportive e soste pigre; la creazione di un sistema confortevole di accessi e percorsi per i singoli aggregati urbani cresciuti a fianco; la salvaguardia e il rafforzamento dei capisaldi ecologici.

La Città del Reno si caratterizza dunque per le relazioni, "lente e leggere", tra abitati (Casalecchio e Saragozza, Barca e Casteldebole, Santa Viola, Birra e Pontelungo, Noce e Calderara) ed elementi ambientali (le pendici collinari, i parchi lungo via Saragozza, i Laghetti del Rosario, il canale di Reno e il parco di Villa Contri). Acquista il suo significato più pieno nella dimensione metropolitana, in un progetto condiviso con i comuni che il fiume lega a Bologna, attraversando il Parco Talon a Casalecchio (l'antico

sentiero dei Bregoli per San Luca), le colline di Sasso Marconi, gli spazi naturali al confine con Calderara di Reno e Castelmaggiore.

## Azioni sulle connessioni

Le connessioni fondamentali per la Città del Reno sono legate alla mobilità lenta, volte a costruire una rete il più possibile continua di percorsi, condizione decisiva per tradurre in spazio abitabile il parco fluviale che costituisce l'infrastruttura portante di questa Città.

Dunque:

- completamento dei percorsi ciclopedonali lungo il fiume in direzione nord sud e dei percorsi di connessione con i contesti adiacenti;
- realizzazione di due attraversamenti ciclopedonali, nei pressi del centro sportivo Barca e a Santa Viola; manutenzione del guado esistente alla Noce;
- progettazione attenta degli attraversamenti sotto ponti e cavalcavia.

Lo sviluppo territoriale del fiume e del suo ambiente ne fanno una risorsa per l'area metropolitana, dunque sono importanti i nodi nei quali si garantiscono gli accessi, tutti legati alle fermate del trasporto pubblico.

## Azioni sui luoghi

### Parco del Reno

Le aree lungo il Reno si presentano come un mosaico di spazi aperti e verdi di diverso aspetto e diversamente sistemati.

Nella parte settentrionale prevalgono ampie zone a valenza ecologica e naturalistica, in particolare al confine con i comuni di Calderara di Reno e Castelmaggiore dove, infatti, si trova l'Area di riequilibrio ecologico San Vitale di Reno. A queste aree, che rappresentano dei serbatoi di naturalità, si affiancano spazi verdi attrezzati per l'uso pubblico e altri occupati da orti, cave attive o dismesse. Tra questi ultimi figurano aree già di proprietà pubblica e destinate a verde sportivo (centri sportivi Barca, Casteldebole, di via Aretusi) o verde pubblico (i giardini Bambù a Casteldebole, dei Noci in via del Greto, della Porta sul Reno in via Speranza, Gennaro Fabbri al Pontelungo e altri minori), aree in alcuni casi pubbliche ma solo in parte allestite: a nord del centro sportivo Barca e a nord della via Emilia oltre il ponte ferroviario, si trovano l'Impianto Ponte Romano, la cava Santa Maria, Traghetto, ecc.

Alcuni settori, dunque, risultano più o meno strutturati e sono regolarmente fruiti, altri non sono risolti e presentano problemi legati agli

accessi, al collegamento con gli ambienti circostanti, alla presenza di degrado. L'obiettivo perseguito dal progetto del Psc è la realizzazione del disegno unitario che investe l'intera asta fluviale con l'acquisizione (o accordi per la utilizzazione) delle porzioni indispensabili, e la definizione di una corretta gestione degli spazi verdi, proprio in ragione della loro diversità. Alcune delle aree che si intende acquisire assumeranno il ruolo di vere e proprie "porte" al fiume (l'area di via Buonarroto nei pressi del centro sportivo Barca, l'area di Casa Baldi in via Bertocchi, e nei pressi di Ponte Romano): luoghi di incontro con la città e il territorio, attrezzate con parcheggi e punti ristoro, raggiunte dai percorsi ciclopedonali.

E' importante sottolineare che il tratto bolognese del fiume, dal punto di vista ecologico, è uno dei più critici e fragili a causa delle notevoli pressioni e costrizioni a cui è sottoposto. Nel progetto complessivo del parco risulta pertanto necessario conservare e potenziare la valenza ecologica, che oggi conta sulla presenza di lembi di bosco igrofilo, pratelli aridi, prati seminaturali e zone di greto frequentate dall'avifauna, prevedendo una gestione d'impronta naturalistica di tutti gli spazi per questo adatti, compresi quelli derivati da cave dismesse. Gestione da differenziare in maniera significativa da quella riservata a centri sportivi, giardini e altri spazi attrezzati.

La fruizione del parco è oggi affidata a tracciati variamente sistemati (vialetti ciclabili, sterrate, sentieri, argini) che consentono di percorrere il lungo fiume per quasi tutto il suo sviluppo su entrambe le sponde, ma che hanno diversi punti critici, soprattutto in corrispondenza dei sottopassi dei ponti stradali e ferroviari. Il successo del parco, potenzialmente il più esteso della città, dipende dalla sua permeabilità. Per questo il progetto implica un'attenta ridefinizione della rete dei percorsi, che raggiunga tutte le parti del parco, con soluzioni anche innovative e un'adeguata segnaletica per facilitare l'orientamento e l'apprezzamento dei luoghi.

Al recupero e alla sistemazione delle aree occorre affiancare un progetto di manutenzione e gestione che, ancora una volta, può trovare un punto di forza nei Quartieri cittadini e nelle relazioni che questi intrattengono con le associazioni attive sul territorio.

### **Battindarno**

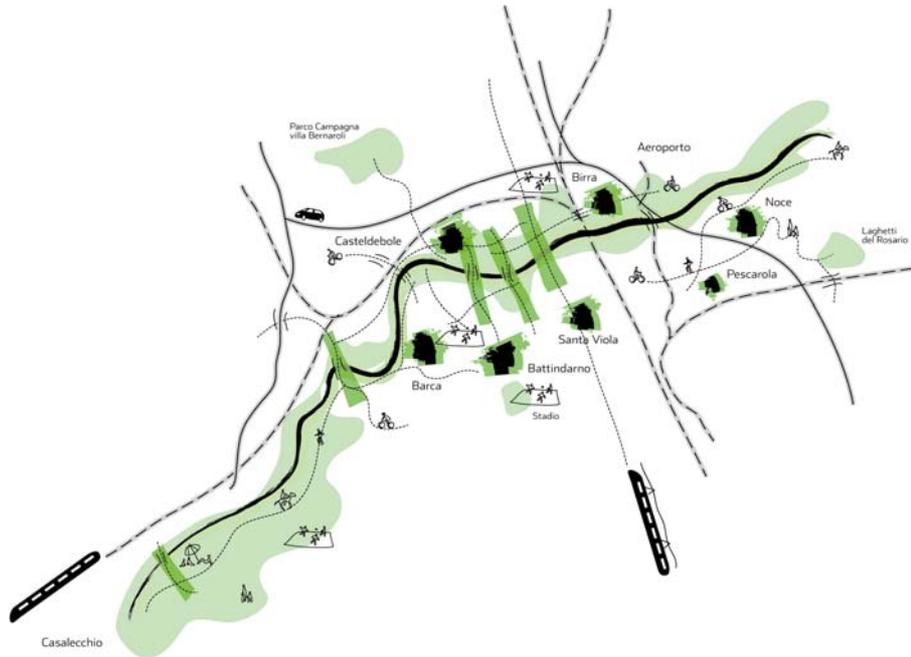
Ambito urbano da riqualificare, comprende aree oggi occupate da insediamenti che interferiscono con la residenza, sia per la loro localizzazione sia perché ospitano attività incompatibili: i capannoni artigianali di Casa Baldi ostacolano la relazione tra abitazioni e parco lungo fiume; il deposito degli autobus dell'Atc (circa 3,5 ettari di proprietà quasi completamente pubblica) genera inquinamento atmosferico e acustico; la centrale Enel di via della Barca dà origine a problemi di elettromagnetismo.

Le trasformazioni urbanistiche dovranno avere come risultato la rimozione delle interferenze ed il recupero di spazi pubblici da destinare a verde, parcheggi ed altri usi. In particolare, le aree ora artigianali di Casa Baldi si prestano a diventare un accesso al parco, attrezzato con parcheggi e connesso alla rete dei percorsi ciclopedonali.

## Effetti sui contesti

Nella Città del Reno i contesti che potranno risentire positivamente delle trasformazioni dei luoghi sono numerosi.

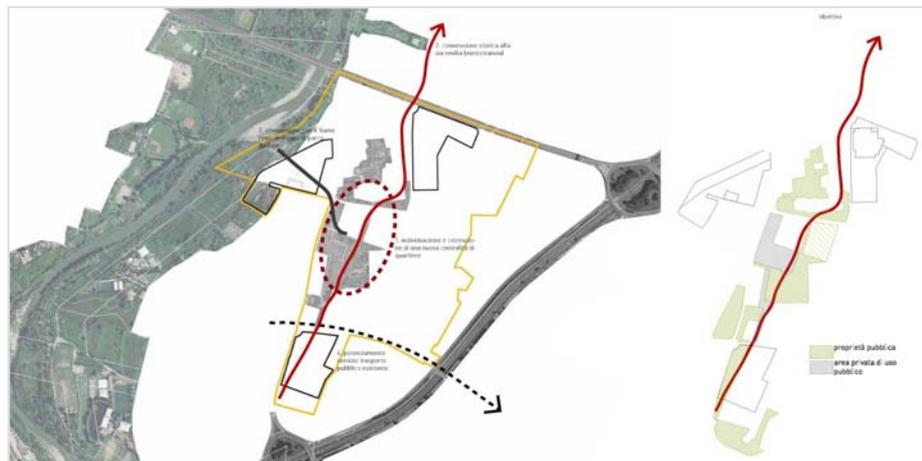
- I Laghetti del Rosario vedranno rafforzato il loro ruolo di recapito per passeggiate e soste "naturalistiche".
- L'insieme degli ambiti consolidati della Noce e di Pescarola avranno risolto il problema della lontananza da attrezzature territoriali e collettive.
- L'ambito in trasformazione del Lazzaretto verrà straordinariamente valorizzato.
- Gli ambiti consolidati di Santa Viola, Birra e Pontelungo, caratterizzati da elevate densità, congestione e scarsa dotazione di servizi e verde, troveranno nella presenza del parco una compensazione.
- Gli ambiti consolidati di Barca e Casteldebole integreranno le loro dotazioni e vedranno rafforzate le connessioni tra loro e con gli altri collocati lungo il fiume.
- L'ambito specializzato dello Stadio, che ospita una varietà di attività sportive, attraverso il sistema di connessioni del Canale di Reno e le piste ciclabili si collegherà alla Barca e al fiume.
- L'area di Villa Bernaroli sarà raggiunta dalle piste ciclopedonali.



**La città del Reno**  
 Schema strategico

**Ambito da riqualificare  
 Battindarno:  
 esplorazioni  
 progettuali. Obiettivi**  
 Schede analitiche  
 preliminari

Coordinamento Prof. Corbellini  
 Dipartimento di Progettazione  
 Architettonica e Urbana Università  
 degli Studi di Trieste - dicembre  
 2006



**Ambito da riqualificare  
 Battindarno:  
 esplorazioni  
 progettuali. Programma**  
 Schede analitiche  
 preliminari

Coordinamento Prof. Corbellini  
 Dipartimento di Progettazione  
 Architettonica e Urbana Università  
 degli Studi di Trieste - dicembre  
 2006





## La Città del Savena

### Una città-parco residenziale e produttiva

Con *Città del Savena* si 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, intercalati da ampi spazi aperti, attrezzati e non.

### Strategie

Nella Città del Savena, come in quella della Ferrovia, si concentrano le principali trasformazioni previste dal Piano strutturale: nuove urbanizzazioni, riqualificazione della zona produttiva Roveri, completamento del centro agroalimentare con nuove attività economiche. La sistemazione ambientale del torrente Savena, fino alla sua confluenza con l'Idice, e la nuova strada Lungo Savena raccordano questi e gli altri importanti insediamenti, in corso di realizzazione e previsti, nei comuni confinanti: il Pru di San Lazzaro e il nuovo polo funzionale a nord della linea ferroviaria verso Ancona, il completamento del centro Villanova di Castenaso, la riqualificazione dell'area produttiva di Ca' dell'Orbo e della Baschieri Pellagri, la nuova piscina intercomunale di Castenaso e l'ampliamento del polo Hera a cavallo fra i territori di Granarolo, Castenaso e Bologna. Tutti episodi che confermano la tendenziale continuità dei processi urbanizzativi, considerata con preoccupazione dalla Provincia in quanto minaccia per gli ambiti rurali interclusi e le riserve di naturalità, discussa in sede di Conferenza di pianificazione, da governare attraverso accordi territoriali e altri strumenti di concertazione.

Mentre la parte a nord dell'asse storico San Vitale è caratterizzata dalle attività economiche, la parte più a sud di questa Città si caratterizza per la residenza, con una forte presenza di servizi e commercio, e per l'integrazione con il sistema dei parchi. L'inserito verde del Canale di Savena e la fermata Sfm di San Ruffillo ne fanno anche una delle porte di accesso alla collina bolognese.

I nuovi insediamenti residenziali, previsti dal Piano a sud, dovranno integrarsi con quelli esistenti portando la loro dote di servizi e spazi pubblici, e caratterizzarsi per l'elevata qualità ecologica e morfologica. Gli interventi programmati a nord dovranno raggiungere un'elevata qualità anche per il tipo di attività ospitate, oltre che per l'ampiezza degli spazi aperti e le prestazioni ambientali.

Le nuove infrastrutture per il trasporto pubblico (il filobus a via guidata sulla via Emilia, il servizio ferroviario metropolitano, la metrotranvia che raggiunge il Caab), che connettono questa parte del territorio bolognese al resto dell'area metropolitana, costituiscono una condizione imprescindibile per il funzionamento e l'abitabilità della Città del Savena e il loro completamento dovrà essere contestuale alla realizzazione delle parti nuove.

## Azioni sulle connessioni

Il sistema delle connessioni della Città del Savena è imperniato sulla Lungo Savena, una strada di scorrimento specializzata che interseca, in diversi punti, la viabilità urbana e la rete principale del trasporto pubblico. Le costruzioni di una rete continua di piste ciclabili dovrà affrontare due criticità: l'attraversamento del torrente e delle grandi infrastrutture stradali, fra cui la stessa Lungo Savena.

### Lungo Savena

Già il Piano territoriale regionale e il Piano territoriale infraregionale della Provincia di Bologna hanno indicato il "Nuovo asse Lungo Savena", come strada di livello metropolitano, un'opera che inizia dalla rotonda Verenin in Comune di Bologna e, dopo l'attraversamento del territorio di Castenaso, termina sulla provinciale San Donato in prossimità della intersezione con la Intermedia di Pianura, nel territorio di Granarolo. Questa nuova strada è elemento portante della maglia volta a superare l'impianto radiocentrico bolognese e concretizza la connessione della valle del Savena e delle direttrici San Donato e San Vitale con la grande viabilità autostradale e metropolitana e con centri attrattori di particolare rilevanza come Interporto, Centergross, Centro agroalimentare. La sua rilevanza è stata confermata nel Piano regionale dei trasporti che la considera parte della "grande rete regionale".

L'accordo fra il Comune di Castenaso e gli operatori commerciali interessati ha consentito l'esecuzione di un primo lotto che collega la tangenziale di Bologna alla cosiddetta rotonda "Ipercoop Centronova".

Nel completamento del sistema Lungo Savena si inserisce anche la soluzione del nodo di Rastignano, comprendente la realizzazione della

Bretella del dazio, per permettere il collegamento diretto con via Toscana della nuova strada di fondovalle.

L'elevata specializzazione del corridoio costituisce un elemento di divisione della Città, aggravata dalle opere di mitigazione acustica realizzate su alcuni tratti. Si tratta di una criticità che la progettazione delle nuove urbanizzazioni dovrà contribuire a risolvere.

#### Linee di trasporto pubblico

La Città del Savena è interessata da tre linee del Sfm:

- la linea Bologna-Firenze con la fermata di San Ruffillo
- la linea Bologna-Ancona con la fermata di Caselle (in territorio di San Lazzaro) e quella, prevista dal Psc, di Due Madonne
- la linea Veneta per Budrio / Portomaggiore con le fermate di Roveri e Ca' dell'Orbo.

Nella realizzazione delle fermate si provvederà a garantirne i raccordi con la rete delle piste ciclabili.

La Città sarà servita anche dall'estensione a est del tracciato della metrotranvia, previsto per raggiungere l'asse S.Donato/Pilastro, la Facoltà di agraria, il Caab e, appunto, gli insediamenti programmati. A un nuovo parcheggio è affidata la funzione di interscambio con la Lungo Savena e, tramite questa, con il Passante autostradale a nord.

L'asse della via Emilia, percorso dal filobus a via guidata denominato Civis, rappresenta l'ideale accesso al sistema del parco.

Attraverso gli interventi, previsti, di potenziamento del trasporto pubblico sulle radiali è possibile pensare ad un aumento significativo delle prestazioni su via San Vitale e sulla via Toscana.

## Azioni sui luoghi

#### Parco Lungo Savena

Il parco Lungo Savena, cerniera tra gli insediamenti di Bologna e San Lazzaro, si configura come un sistema di percorsi e spazi verdi che mette in relazione le diverse situazioni presenti lungo le sponde del torrente: tessuti edilizi, parchi (Il parco dei Cedri, collegato a quello della Resistenza di San Lazzaro di Savena, e il parco del Paleotto), emergenze storiche e naturalistiche (il Palazzo Malvasia, il Cimitero dei soldati inglesi e polacchi, gli antichi manufatti idraulici della chiusa del Canale di Savena, la risorgente carsica Siberia del Rio Acquafredda), spazi pubblici attrezzati (centro sportivo Gianni Falchi, centro sociale Casa del gufo), recenti opere di mitigazione naturalistica delle strade. Il Lungo Savena bolognese, poi, entra a far parte di un più vasto parco fluviale intercomunale, esteso anche al tratto collinare del torrente nel territorio di Pianoro, e al tratto di

pianura a Castenaso, coinvolgendo l'ambito fluviale del torrente Idice, di cui il Savena è tributario. Tutti territori ricchi di altre presenze paesaggistiche, archeologiche e ricreative.

L'area verde collegata all'Ospedale Bellaria, che si attesta sulle prime pendici collinari, prelude al suggestivo scenario dei rilievi del Parco regionale Gessi bolognesi e Calanchi dell'Abbadessa, di cui il Parco lungo Savena potrebbe costituire un varco di accesso, connesso al torrente. Ideale elemento conclusivo è il Parco del Paleotto, dove la Città del Savena si incardina nella Città della collina.

#### **Ambito per nuovi insediamenti misti Savena**

L'ambito è compreso tra il territorio urbano già strutturato e il torrente Savena; si tratta di aree agricole marginali in parte interessate da attività di tipo florovivaistico, dove sono presenti tracce dell'insediamento storico.

I nuovi insediamenti da realizzare, nella zona più a sud, tra la via Emilia, via Vighi, il Savena e la nuova strada sussidiaria alla via Emilia, potranno costituire un nuovo tessuto urbano di alta qualità, confermando il carattere residenziale di questo settore bolognese. La conservazione degli edifici di valore storico testimoniale potrà integrarsi con le nuove previsioni, in una sistemazione urbana equilibrata e sostenibile.

Nella parte a nord, tra la nuova sussidiaria alla via Emilia, ferrovia e autostrada, i vincoli di carattere ambientale rendono meno propizia la destinazione residenziale, cui potranno aggiungersi attività di tipo direzionale e di servizio.

#### **Ambito per nuovi insediamenti misti San Vitale**

L'area è compresa tra la zona urbanizzata a est di via Martelli e a sud di via Mattei attraversata dal tracciato della Lungo Savena. E' un'area agricola marginale caratterizzata dalla presenza di alcuni nuclei di edifici di valore storico – testimoniale.

I nuovi insediamenti potranno legarsi al tessuto urbano di Croce del Biacco, diventando fattore di riequilibrio residenziale nel Quartiere San Vitale finora caratterizzato dalla prevalenza di altri usi. La conservazione degli edifici di valore e della viabilità storica potrà rientrare nel disegno delle nuove previsioni, che dovrà anche esprimere efficaci criteri di ambientazione, data la presenza di alcuni vincoli.

Una dotazione congrua di servizi e l'introduzione di funzioni ora assenti possono arricchire il mix funzionale dell'ambito, mentre la riconfigurazione del trasporto pubblico (che potrà fare riferimento anche alla vicina Stazione Roveri della Ferrovia suburbana Bologna – Portomaggiore) consente il collegamento con il centro, da un lato, e con l'abitato di Villanova e Castenaso, dall'altro.

### Zona industriale Roveri

La grande zona industriale delle Roveri, di recente completamento dopo un lungo processo di formazione, si trova oggi a dover affrontare nuovi problemi per aderire alle dinamiche delle aziende insediate.

La realizzazione dell'area per servizi della zona urbana speciale R3.30, interna al comparto produttivo, esprime l'esigenza di nuove dotazioni di servizi alle imprese e ai lavoratori. Inoltre, lo sviluppo del sistema produttivo locale è strettamente legato alla possibilità di mettere in campo una nuova offerta abitativa per gli addetti immigrati, altro tema per il programma di riqualificazione dell'area produttiva.

Il consistente patrimonio di aree pubbliche disponibili intercluse tra le varie parti produttive già realizzate, costituisce una risorsa di grande rilievo per questa nuova offerta e per la realizzazione di ulteriori, diversificati, servizi. Per questo è stato attivato un tavolo di lavoro per la progettazione degli interventi più opportuni.

L'eventuale sviluppo delle aziende potrà trovare risposta nella disponibilità residua di aree in territorio di Castenaso, secondo quanto previsto dall'Accordo relativo agli ambiti produttivi sovracomunali dei Comuni raccolti nell'Associazione Valle d'Idice.

### Ambito per nuovi insediamenti specializzati Quarto di Sopra

Si tratta di aree già pianificate dal Prg '85, esterne al perimetro del Caab, non ancora urbanizzate, che consentono l'aggiunta di nuove funzioni capaci di arricchire il comparto produttivo, logistico e direzionale.

Con riferimento alle ipotesi di delocalizzazione della sede operativa di Hera nel comune di Castenaso e vista la presenza del termovalorizzatore in comune di Granarolo, parte dell'area Caab potrà anche configurarsi come polo energetico e ambientale.

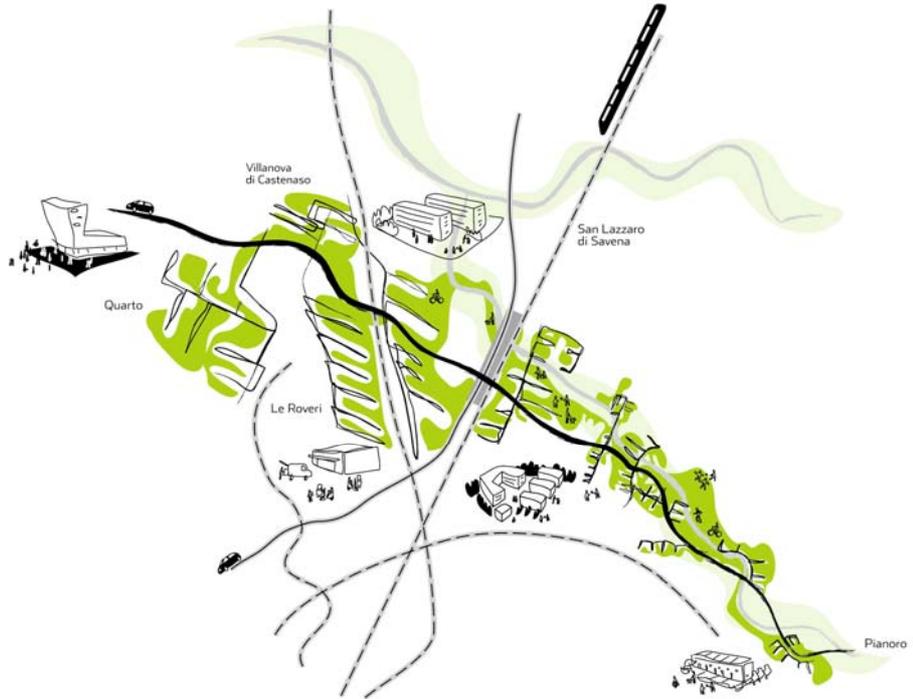
Le nuove funzioni da insediare dovranno essere di qualità e non convenzionali, corrispondere alla domanda emergente generata dalla capacità di attrazione di Bologna, in grado di fornire valore aggiunto al sistema locale. In questo ambito possono trovare adeguata sistemazione anche funzioni difficilmente collocabili in aree più centrali, come spettacolo e sperimentazione culturale giovanile.

## Effetti sui contesti

La costruzione della Città del Savena produrrà effetti su differenti contesti. Per quanto riguarda gli spazi verdi (Parco del Paleotto, preparco dei Gessi, Parco della Resistenza a San Lazzaro di Savena e della Campagna tra via San Vitale e gli Stradelli Guelfi), includendoli in un grande, articolato sistema, ecologicamente qualificato; per quanto riguarda le aree

residenziali più prossime (via Corelli o il Villaggio InaCasa due Madonne), migliorandone la qualità urbana complessiva.

Tra i contesti positivamente "influenzati" possono essere considerate importanti funzioni specialistiche, di interesse urbano e metropolitano: la sede del Quartiere Savena e gli spazi pubblici circostanti, l'Ospedale Bellaria e il Caab nel comune di Bologna; la zona industriale di Ca' dell'Orbo a Castenaso, il nuovo polo commerciale a San Lazzaro, la nuova piscina intercomunale e la nuova sede di Hera a Castenaso.



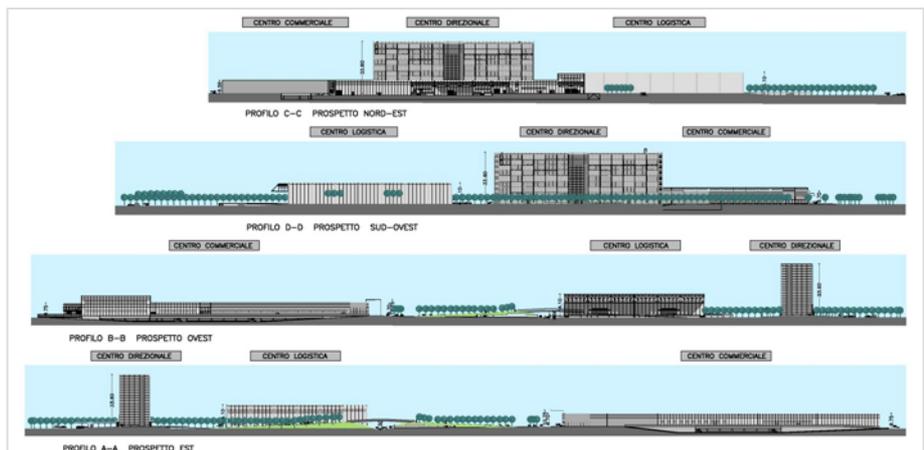
**La città del Savena**  
 Schema strategico

**Progetto di nuovo insediamento per l'ambito specializzato Santa Caterina di Quarto. Modello planivolumetrico**  
 Preparare CQAP per il Piano per gli Insediamenti Produttivi. CAM - Comparto area CAAB ex ASAM



SGS Studi & Ricerche - giugno 2006

**Progetto di nuovo insediamento per l'ambito specializzato Santa Caterina di Quarto. Profili degli edifici**  
 Preparare CQAP per il Piano per gli Insediamenti Produttivi. CAM - Comparto area CAAB ex ASAM



SGS Studi & Ricerche - giugno 2006



## La Città della Via Emilia Ponente

### Un'altra metamorfosi

La *Città della 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.

### Strategie

La via Emilia è la strada che dal 187 a.C. genera e unisce insediamenti, crea e attraversa paesaggi. Come ci ricorda il geografo Farinelli, L'Emilia-Romagna è l'unica regione al mondo che prende il nome da una strada, perché fu proprio questa, più che Roma, metropoli, la vera "madre" delle sue città. E la relazione tra la strada e il suo territorio si è mantenuta fertile per duemila anni, fin oltre alla prima metà del novecento.

La crisi è diventata evidente negli ultimi trent'anni, con la crescita esponenziale del traffico, insopportabile per le caratteristiche strutturali e funzionali della direttrice storica. L'alto grado di congestione, infatti, ha contribuito a trasformare la strada da legame a barriera, sottraendole il contesto di relazione.

Con la Città della Via Emilia il Psc individua nella ristrutturazione della strada-madre la condizione per il recupero dell'abitabilità nel suo ambiente, in particolare quello storico. Questo obiettivo è reso possibile dal potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico con la metrotranvia,

dallo spostamento del traffico privato sulla nuova strada di connessione da via del Chiù a via Tanari, dall'incremento dei parcheggi.

Attraverso i Piani operativi comunali, i piani urbanistici attuativi, i piani di settore e il regolamento urbanistico edilizio saranno attuabili interventi e azioni differenti e diffusi, la cui convergenza va considerata strategica.

*Un attento disegno della sezione trasversale della strada volto a rendere compatibile la presenza della nuova infrastruttura con gli elementi costitutivi del paesaggio urbano.*

L'introduzione della metrotranvia comporta la ridefinizione degli spazi stradali tratto per tratto, distinguendo nettamente le soluzioni per i tratti dove essa è interrata e dove corre in superficie. L'efficienza del mezzo di trasporto pubblico dovrà conciliarsi col mantenimento di uno spazio per il movimento delle auto e per la sosta su strada, l'uno e l'altra ridotti al minimo e risolti rispetto al contesto. Lo spazio pubblico dovrà essere progettato considerando le pratiche ricorrenti (muoversi a piedi, muoversi in bicicletta, fermarsi, entrare e uscire da case e uffici, fare acquisti ...).

*Il progetto delle fermate del trasporto pubblico selezionando quelle che si prestano a diventare "condensatori" di attività urbane, possibili centralità.* Varie attività sociali e ricreative intorno alle fermate possono trasformarle da semplici nodi funzionali a precisi recapiti, inseriti nella rete delle relazioni quotidiane. Questo può perfino incentivare l'uso del mezzo di trasporto pubblico.

*La ricerca di spazi per parcheggi allo scopo di riassorbire parte della sosta su strada.*

Una componente consistente della sosta che occupa la sede stradale è di tipo permanente e prolungato, residenziale e pertinenziale (non è la sosta breve per scopi operativi) ed è in gran parte dovuta all'assenza, nelle vicinanze, di aree dedicate al parcheggio. Recuperare questo spazio può diventare essenziale per la ristrutturazione di alcune tratte. Ciò comporta un accurato censimento di tutte le opportunità, considerare soluzioni diverse (parcheggi in elevazione oltre che interrati), mettere a punto incentivi e forme di gestione.

*L'attenzione ai cambi delle destinazioni d'uso e ai progetti di recupero, promuovendo la permanenza o il ritorno di attività economiche e di servizio adeguate al carattere della strada.*

Uno dei probabili effetti indotti dalla ristrutturazione nei modi indicati è quello di promuovere interventi di trasformazione fisica e funzionale, a partire dall'immediato intorno della strada e delle fermate del trasporto pubblico. Si tratta di un effetto urbanistico voluto, ma il cui segno va governato e monitorato nel tempo, con riferimento sia al tipo di mixité

funzionale, sia al tipo di popolazione coinvolto, aspetti decisivi nella costruzione del paesaggio e delle pratiche sociali.

*La cura delle intersezioni con le strade trasversali, le piazze e gli slarghi, progettando la superficie del suolo.*

Quel continuum del suolo pubblico pavimentato, caratterizzato dalla successione di dislivelli, impedimenti, materiali incongrui, esito di una miriade di interventi che si sono sovrapposti nel tempo per rispondere a singole esigenze, attraverso un'adeguata sistemazione può cambiare radicalmente, diventando uno spazio unico, espanso, invitante per fermarsi, a guardare parlare ascoltare giocare.

*Il recupero e la valorizzazione di luoghi della memoria e dell'identità sedimentata, degli edifici di pregio, organizzando una sequenza narrativa della città storica.*

La conservazione, il recupero e la messa in valore del patrimonio storico contribuiscono a rafforzare il senso di appartenenza e incentivano la cura. La percorrenza lenta della strada, soprattutto pedonale, permette di sperimentare continuità e progressione, rende disponibili all'attenzione. Molti accorgimenti possono contribuire alla costruzione di sequenze interessanti: l'individuazione di punti di riferimento, l'apertura di prospettive e la formazione di strettoie, gli allineamenti, i raggruppamenti, gli sbarramenti... E la città storica offre per questo uno straordinario catalogo di soluzioni e suggerimenti.

*Lo studio di arredi, illuminazione pubblica, vegetazione.*

La progettazione dei dettagli e dei particolari architettonici contribuisce alla chiarezza di funzioni diverse negli spazi aperti, migliorandone le prestazioni. Spesso una copertura, una delimitazione, un cambio di livello del terreno, una variazione della luce assicurano ombra, riparo, comfort, bellezza creando condizioni favorevoli per "abitare" lo spazio pubblico.

## Azioni sulle connessioni e sui nodi

### Metrotranvia

La realizzazione della metrotranvia è il principale intervento infrastrutturale per il rassetto della rete di trasporto pubblico previsto nei prossimi anni. La Città della Via Emilia Ponente è interessata dal secondo lotto, costituito da:

- tratta in galleria profonda Stazione Fs-VIII Agosto-P.za Maggiore-U. Bassi- Riva Reno-P.ta Saffi-Malvasia;
- tratta a raso, in sede segregata, Malvasia-Ospedale Maggiore, con la rampa di transizione;

- tratta a raso Ospedale Maggiore-Borgo Panigale-Normandia, in sede prevalentemente protetta.

Il terzo lotto, la diramazione verso Lazzaretto, si stacca dalla linea principale accanto all'Ospedale Maggiore, ancora sulla via Emilia Ponente. La larghezza dello spazio stradale impegnato dai mezzi in affiancamento è di 7,5 m, che diventano 10,1 in corrispondenza delle fermate a centro strada nei tratti in sede riservata (leggermente rialzata). Queste misure si riducono rispettivamente a 6 e 8,65 m nei tratti in sede promiscua, a raso. Date le larghezze variabili della via Emilia, la occupazione di questo spazio lascia comunque possibilità di transito alle auto, ai pedoni e alle biciclette, in alcuni punti possibilità di sosta lungo strada.

#### Viabilità di connessione alternativa

Con la finalità di alleggerire la pressione del traffico sulla strada storica è prevista la realizzazione di un nuovo asse stradale a nord della via Emilia. Ottenuto in parte razionalizzando tracciati esistenti, esso si aggiungerebbe, dal punto di vista funzionale, alla sussidiaria già esistente a sud (asse De Gasperi-Togliatti-Tolmino-Sabotino) collegando, tramite un nuovo ponte sul fiume Reno, via Triumvirato e via del Chiù, per poi entrare nelle aree oggi ferroviarie e riconnettersi alla via Tanari. Da via Triumvirato sarà poi possibile accedere all'ingresso Aeroporto della Tangenziale, mentre dal lato Tanari, attraverso Bovi Campeggi, ci sarà il collegamento con la nuova stazione ferroviaria e poi con Gobetti-Gagarin. La sezione stradale prevede una corsia per senso di marcia.

#### Parcheggi

Un altro effetto indotto dal nuovo assetto della strada storica è la diminuzione dei posti auto per la sosta prolungata. Per questa ragione gli interventi di ristrutturazione dovranno essere associati a una politica tesa ad aumentare l'offerta di posti auto destinati ai residenti o per l'interscambio modale. Il raggiungimento di questo obiettivo può essere legato agli interventi di trasformazione edilizia nella fascia circostante la strada, sia con incentivi nei casi di interventi nuovi, sia con agevolazioni mirate affinché interventi puntuali di sostituzione di edifici esistenti vadano nella direzione di creare nuove strutture per la sosta.

#### Servizio ferroviario metropolitano

Il tracciato della metrotranvia è stato studiato in modo tale da massimizzare le possibilità di interscambio con il Servizio ferroviario metropolitano: nella tratta che riguarda la via Emilia Ponente lo scambio è collocato nella fermata Borgo Panigale Fs. Ulteriori punti sono previsti in corrispondenza delle fermate Sfm Prati di Caprara e Zanardi, a seguito della realizzazione della diramazione Lazzaretto.

### Piste ciclabili

Per la realizzazione di un'accessibilità capillare al territorio è necessario completare la rete ciclabile. Nella Città della via Emilia Ponente l'integrazione permette di collegare in senso est ovest tutti i luoghi centrali, mentre verso sud i percorsi hanno andamento perpendicolare alla strada e costituiscono itinerari di connessione ad altri luoghi di interesse. I progetti di realizzazione e ristrutturazione delle fermate Sfm prevedono un significativo potenziamento dell'accessibilità e della sosta ciclabile.

### Nodi

I nodi di interscambio fondamentali sono:

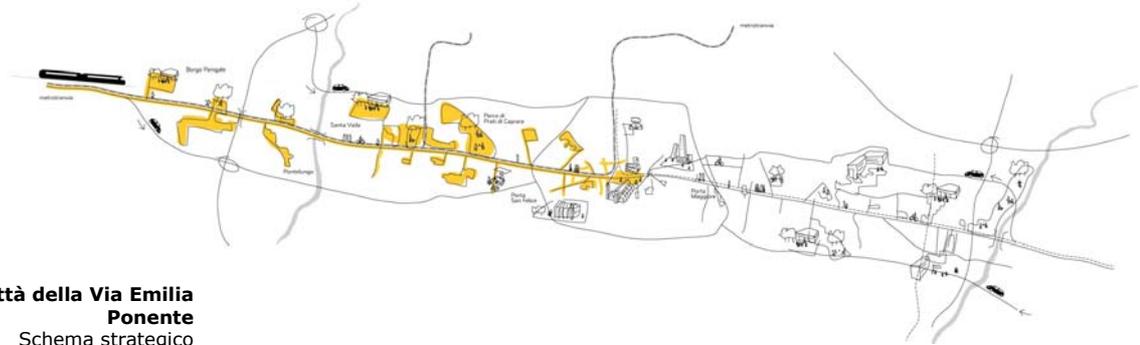
- il grande parcheggio del centro commerciale Centro Borgo, che permette lo scambio auto-metrotram e auto-bus;
- la fermata Sfm Borgo Panigale, dotata di parcheggio auto e bici e ben collegata alle zone circostanti, che permette, sul Pontelungo, la connessione al sistema del Tpl (metrotranvia e bus);
- la fermata Sfm Prati di Caprara, che realizza l'interscambio tra diverse linee ferroviarie e quello con la prevista diramazione Lazzaretto della metrotranvia;
- la nuova stazione ferroviaria di Bologna centrale, snodo e terminale di diversi sistemi di trasporto, dove la Città della Via Emilia si fonde con la Città della Ferrovia.

## Azioni sui luoghi

I luoghi non sono riconducibili a pochi ed estesi ambiti nei quali si prevedono trasformazioni urbanistiche ed edilizie, ma a sistemi di spazi pubblici nei quali mettere in atto una serie concatenata di azioni strategiche:

- gli spazi pubblici del quartiere InaCasa e Peep a Borgo Panigale: un sistema urbano "moderno", di valore storico, ricco di attrezzature che richiedono, in alcuni casi, un cambiamento della destinazione d'uso per corrispondere a domande e bisogni sociali nuovi;
- la centralità storica di Borgo, con la ex Casa del fascio e le Scuole trasformate in centro civico: il recupero della strada è associato a quello dell'edificio storico costruito nei primi anni '30 del novecento, in particolare della sala delle assemblee, molto degradata. Un nuovo uso come sede di attrezzature collettive, congruente con gli elementi di centralità presenti nella zona retrostante, può contribuire a rafforzare l'identità di Borgo Panigale;

- le aree circostanti la chiesa parrocchiale di Santa Maria Assunta e il cimitero comunale: possono diventare il “cuore verde” in una parte dove questa dotazione è particolarmente carente;
- il sistema che connette la fermata Sfm Borgo al Parco Triumvirato e ospita attività culturali e sportive, con il pregio ambientale e storico-ambientale dei pozzi dell’acquedotto: può essere coinvolto in un’operazione di riqualificazione che parte dal fronte degradato sulla via Emilia, inserisce nuove attività, migliora gli accessi al verde e alle attrezzature;
- il Pontelungo: un importante luogo della memoria, da raccontare e valorizzare nei collegamenti al parco lungo Reno;
- il ricco sistema di spazi pubblici della zona Santa Viola, che sarà integrato da quelli ottenuti nella trasformazione delle ex fabbriche Sabiem: un collegamento verso il parco fluviale del Reno, sui terreni nella zona del ponte romano resi disponibili dall’Accordo sulla stazione, potrebbe aggiungere valore;
- il parco ex Velodromo, con le attrezzature pubbliche di nuova realizzazione e le altre (religiose, scolastiche, commerciali) presenti nella zona: può diventare una centralità significativa per la parte compresa tra la via Emilia e le vie Gandhi e Tolmino;
- il nuovo grande parco urbano di Prati di Caprara, ottenuto dalla trasformazione delle aree militari dismesse: è una opportunità unica per risolvere la grave carenza di spazi verdi in questo settore della città e per offrire ai bolognesi, in prossimità del centro storico, un’importante alternativa ai Giardini Margherita;
- l’ex mercato bestiame, che già ospita la sede di quartiere, attrezzature per lo spettacolo, sedi scolastiche e studentato; un collegamento agevole con il polo culturale della Manifattura delle Arti potrà favorire l’uso sinergico, rafforzando la nuova immagine di questa parte di città;
- la “cittadella” culturale della Manifattura delle Arti, con gli insediamenti universitari e quelli comunali dedicati all’arte moderna e al cinema: la vicinanza del Palazzo dello sport e di altre attrezzature di interesse collettivo (scuole, giardino) orienta questo settore della città storica all’offerta specializzata di servizi culturali e ricreativi;
- la porta San Felice: un monumento da restaurare, riorganizzando il sistema degli attraversamenti e degli spazi di pertinenza;
- il sistema delle piazze Malpighi e San Francesco con la via del Pratello, insieme di monumenti e di spazi pubblici già oggi molto praticati: una maggiore qualificazione degli spazi pubblici e una più equilibrata distribuzione di usi e attività può migliorarne le prestazioni, conciliando le diverse esigenze e attese di residenti e utenti;
- la piazza Maggiore: monumentale punto di arrivo di questo percorso di qualificazione.



**La città della Via Emilia Ponente**  
 Schema strategico

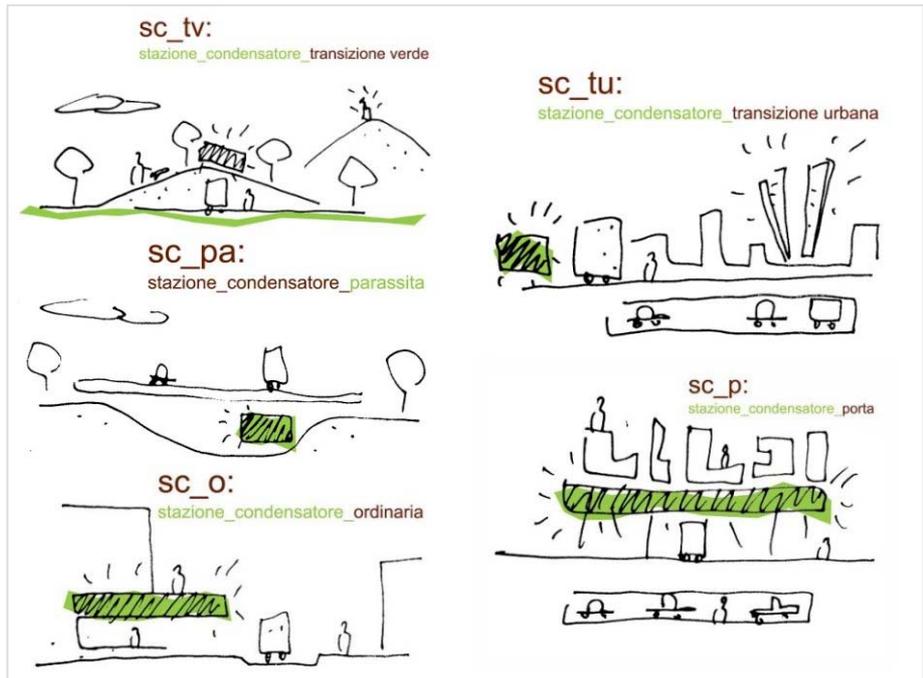
**Metrotranvia: esplorazioni progettuali. Il tracciato e le stazioni lungo la via Emilia Ponente**  
 Laboratorio intensivo  
 "Progetti infrastrutturali in ambito urbano. Cosa e come cambia tutto attorno?"

Coordinamento Prof. A. Ravalli  
 Facoltà di architettura di Ferrara e  
 Prof. C. Llop, F. Fernandez, C. Teixidor, J. Tugores Escola Tecnica Superior d'Arquitectura del Valles (Catalunya) - marzo 2006



**Metrotranvia: esplorazioni progettuali. Schizzi per le tipologie di stazione**  
 Laboratorio intensivo  
 "Progetti infrastrutturali in ambito urbano. Cosa e come cambia tutto attorno?"

Coordinamento Prof. A. Ravalli  
 Facoltà di architettura di Ferrara e  
 Prof. C. Llop, F. Fernandez, C. Teixidor, J. Tugores Escola Tecnica Superior d'Arquitectura del Valles (Catalunya) - marzo 2006





## La Città della Via Emilia Levante

### Un'altra metamorfosi

La *Città della 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.

### Strategie

Nella Città della Via Emilia Levante la strategia illustrata per la Via Emilia Ponente si ripropone nelle sue linee generali, con gli aggiustamenti suggeriti da un diverso sistema di trasporto, certamente più flessibile, e da ambienti che differiscono per forma, funzioni, età, dotazioni pubbliche. La realizzazione della linea di filobus a via guidata, lo spostamento di una parte del traffico privato sulla nuova strada di connessione tra la zona Caselle di San Lazzaro e il viale Vighi, l'incremento dei parcheggi per la sosta dei residenti e l'interscambio con il mezzo di trasporto pubblico costituiscono le premesse per una ristrutturazione della strada e del suo territorio, attraverso la serie di azioni che viene di seguito illustrata.

## Azioni sulle connessioni e sui nodi

### Filobus a guida vincolata

In maniera complementare con il disegno del sistema metrotranviario a ovest, a est è prevista la realizzazione di una linea di filobus a guida vincolata, denominata Civis, che scambia con la metrotranvia nel centro storico.

Il Civis si sviluppa lungo la direttrice storica a levante, dal centro a San Lazzaro di Savena, e verso nord dal centro alla Stazione centrale Fs. Percorre la zona centrale Riva Reno, Marconi, San Felice, esce verso est dalla strada Maggiore, ha una diramazione verso sud lungo via Arno, via Longo, e termina con due bracci, uno diretto alla fermata Sfm Caselle e uno al capolinea Pertini, in comune di San Lazzaro.

### Viabilità di connessione alternativa

Il sistema viario est-ovest che svolge ruolo sussidiario alla via Emilia Levante, già esistente nella parte sud della città (via Roma, Ortolani, Murri), viene potenziato a nord con la previsione di un nuovo asse (con sezione a una corsia per senso di marcia) che connette la zona Caselle di San Lazzaro (dove sono previsti interventi urbanistici rilevanti) al viale Vighi, attraversando un ambito interessato da nuovi insediamenti, per poi percorrere le esistenti vie Malvezza, Marx, Felsina, Massarenti. Si tratta di un sistema ben connesso alla viabilità di rango superiore (uscita S. Lazzaro della Tangenziale, asse Lungo Savena, uscita via Lenin della Tangenziale).

### Parcheggi

Benchè sia diverso il mezzo di trasporto pubblico previsto a est, si pone ugualmente la necessità di adeguare la sede della Via Emilia, con conseguente diminuzione dello spazio per la sosta prolungata. A est come a ovest si tratta di attivare politiche e interventi utili a riassorbire la quota di posti auto perduti nella riqualificazione della strada.

### Servizio ferroviario metropolitano

La nuova linea di trasporto intercetta il Servizio ferroviario metropolitano nelle fermate Caselle sulla Bologna-Imola, Pontevecchio della linea Bologna-Pianoro, Zanolini-Sant'Orsola della linea Bologna-Budrio.

### Piste ciclabili

Nella Città della via Emilia Levante esiste già un itinerario ciclabile in direzione est-ovest che serve in maniera efficace le zone attraversate, mentre è prevista la realizzazione di un nuovo itinerario a sud della

strada, che colleghi col centro la Lunetta Gamberini e, in direzione opposta, costituisca un accesso al parco lungo Savena.

### Nodi

I nodi di interscambio fondamentali sono:

- la fermata Sfm Caselle-San Lazzaro, capolinea del Civis, per l'interscambio tra treno, filobus e auto;
- la fermata Sfm Mazzini, ancora per l'interscambio treno-filobus;
- la nuova stazione ferroviaria di Bologna centrale.

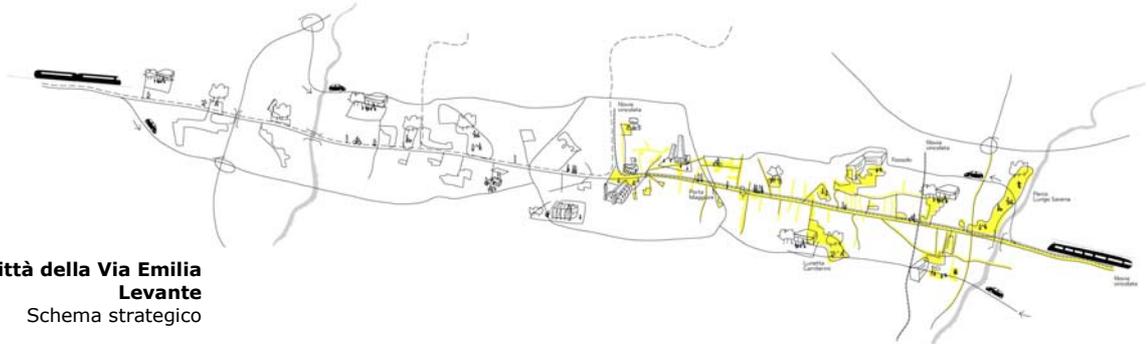
## Azioni sui luoghi

I luoghi sono leggermente meno numerosi di quelli nella Città di ponente, più ampi per le diverse caratteristiche degli ambienti cresciuti ad est:

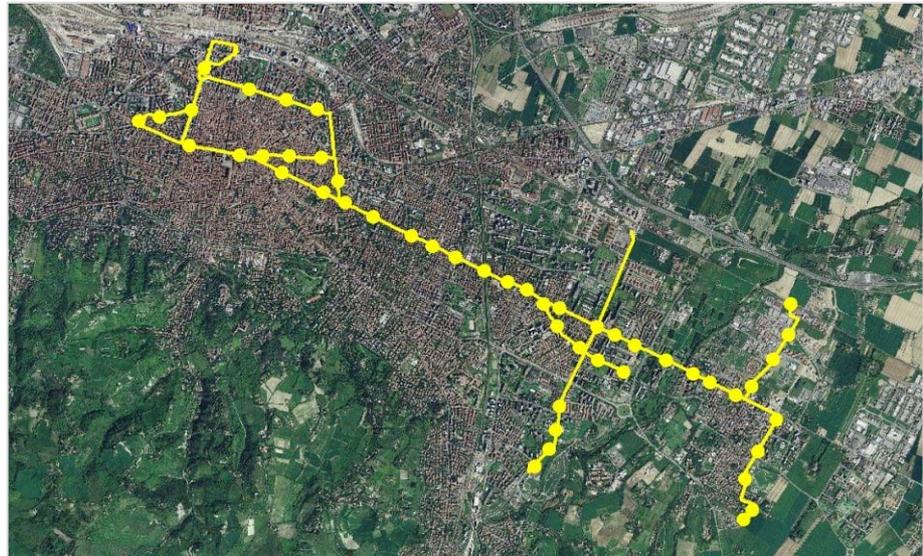
- il parco lungo Savena e i cimiteri della seconda guerra mondiale, con l'insieme di attrezzature e spazi collettivi che verranno realizzati nei nuovi insediamenti previsti dal Psc: un elemento di forte integrazione con l'abitato di San Lazzaro di Savena;
- il centro servizi del quartiere Savena in via Faenza e l'insieme delle attrezzature connesse: da collegare meglio alla via Emilia, innescando processi di riqualificazione diffusa del contesto di via Lombardia e Bellaria, con particolare riferimento agli spazi pubblici;
- il sistema di spazi pubblici dei quartieri Due Madonne, Fossolo 1 e Fossolo 2: rilevante risorsa da collegare meglio alla via Emilia per diventare accessibile da un intorno più ampio;
- il Pontevecchio: oggi solo un toponimo, ma da conservarsi come luogo della memoria. Era il ponte della via Emilia sul torrente Savena prima che questo venisse deviato e immesso nel torrente Idice nel 1776, un condensatore di attività e insediamenti come tutti i ponti della strada, presso il quale si trovano ancora alcune tracce di abitazioni storiche;
- il sistema di verde e servizi della Lunetta Gamberini: se meglio connesso alla via Emilia, vedrebbe rafforzato il suo ruolo di centralità;
- la piazza Trento e Trieste, significativa attrezzatura urbana prevista dal Piano Regolatore del 1889, recentemente riqualificata: sede di importanti attività pubbliche e di carattere direzionale;
- il portico degli Alemanni che collegava il santuario di Santa Maria Lagrimosa e la località suburbana omonima con la porta urbana Maggiore: costituisce uno dei due sistemi di portico extra moenia, di grande interesse come infrastruttura storica e come attrezzatura integrata, commerciale e di servizio, riservata ai pedoni;
- piazza Aldrovandi, spazio urbano allungato perpendicolare alla via Emilia simile ad altre "piazze-strade" o "selciate" che si trasformarono a Bologna nel periodo rinascimentale-barocco. Recentemente oggetto

di interventi di riorganizzazione del commercio e dello spazio pubblico, costituisce, assieme alla piazza compresa nel quadrilatero porticato prospiciente la chiesa di Santa Maria dei Servi, uno spazio aperto nel centro storico di dimensioni e forme singolari;

- le due Torri prospicienti la piazza di porta Ravegnana: simbolo cittadino da preservare e rendere meglio accessibile riorganizzando lo snodo di traffico sottostante;
- su piazza Maggiore, terminale di ogni percorso verso il centro ("la piazza") si attesta la ottocentesca via dell'Indipendenza, asse specializzato, commerciale e dello spettacolo, legato al parco della Montagnola, nuova porta della città con la realizzazione del parcheggio interrato di piazza 8 agosto 1848: luogo da riqualificare nell'uso e nell'immagine, anche in relazione alla trasformazione delle aree vicine (la nuova stazione ferroviaria, le ex Officine comunali del gas).



**La città della Via Emilia**  
**Levante**  
Schema strategico



**Tracciato e fermate del**  
**Trasporto Pubblico a**  
**Guida Vincolata (Civis)**



**Simulazione di**  
**inserimento del Civis**  
**nel contesto storico**



## Parte 3

### Strategie per la qualità e regole



## Sistemi, Situazioni, Ambiti

Se le 7 Città consentono di leggere le scelte operate dal Piano strutturale su parti del territorio comunale giudicate strategiche, nei Sistemi, nelle Situazioni e negli Ambiti, invece, si trovano indicati i modi nei quali il Psc intende guidare gli interventi e le politiche che investono l'intero territorio, perseguendo l'obiettivo di diffondere la qualità in considerazione delle diverse condizioni di partenza.

La progettazione dei tre *Sistemi* - mobilità, città pubblica, ambiente-ricorrente nei piani urbanistici contemporanei, è volta a garantire dotazioni e prestazioni ritenute irrinunciabili per l'abitabilità. Nel Psc si è cercato di rendere evidenti gli obiettivi perseguiti per ciascun sistema, anche con schematizzazioni, e di argomentare i criteri di scelta operati, confrontandosi con gli indirizzi e le scelte della pianificazione sovralocale.

L'individuazione di *Situazioni* particolari, identificate con i nomi noti agli abitanti per facilitare il riconoscimento dei luoghi interessati, ha lo scopo di costruire un'apposita agenda di azioni, in parte affidate all'iniziativa dei Quartieri. In questo caso il Psc ha cercato una forma per tradurre in linguaggio urbanistico le indicazioni emerse nel percorso articolato di analisi, ascolto e confronto che ha portato tecnici, cittadini e istituzioni di quartiere a mettere insieme la loro esperienza per decidere la rilevanza dei problemi e delineare soluzioni possibili nelle "micro-città". Sapendo che la qualità delle relazioni fra spazio e società non è divisibile e che enne interventi settoriali, singolarmente virtuosi, non garantiscono tout-court la bontà dell'esito complessivo, sapendo anche che l'integrazione delle politiche urbane è una condizione irrinunciabile, il Psc cerca di fare la sua parte affidando ai differenti strumenti attuativi una sorta di pro-memoria con priorità motivate.

Gli *Ambiti* traducono il progetto del Piano strutturale nella forma prevista dalla legge regionale 20/2000 per dettare le regole, là dove stabilisce che il Psc distingua il territorio in «urbanizzato, urbanizzabile e rurale», e individui «gli ambiti del territorio comunale secondo quanto disposto dall'Allegato» (alla legge stessa), definendo per ogni ambito «le caratteristiche urbanistiche e funzionali», gli «obiettivi sociali, funzionali, ambientali e morfologici e i relativi requisiti prestazionali».

Interpretando la logica della legge, che configura l'ambito come unità minima per la disciplina del piano strutturale, il Psc di Bologna propone un livello di disaggregazione che sia sensibile alle caratteristiche del territorio

e consenta di dare compiutezza alle operazioni di ristrutturazione. Dunque ambiti sufficientemente ampi, porzioni di territorio riconoscibili per caratteri insediativi, stato di conservazione, livello delle dotazioni, mix funzionale.

## I Sistemi

### Mobilità

La riconfigurazione del sistema della mobilità, in particolare del trasporto pubblico, è uno dei principali agenti del processo di ristrutturazione.

I cardini della proposta sono condivisi dall'insieme dei Comuni bolognesi, dalla Provincia e dalla Regione: un Passante autostradale a nord, un Sistema ferroviario regionale e metropolitano, la Metrotranvia, il Filobus a via guidata, il Collegamento veloce dall'aeroporto alla stazione ferroviaria sono tasselli di un sistema integrato per Bologna e per l'area metropolitana, volto a ridurre progressivamente l'uso dell'auto privata e a creare "spazio" per la mobilità ciclo-pedonale.

E' evidente che la compiutezza di questo disegno di lungo periodo dipende da certezza e continuità dei finanziamenti, a loro volta aiutate da una convinta convergenza delle scelte politiche e amministrative.

#### L'impalcato infrastrutturale

Per quanto riguarda i collegamenti a lunga distanza, che interessano Bologna come nodo centrale dei corridoi nord-sud regionali, nazionali ed europei, si stanno realizzando e progettando opere di grande rilevanza strategica.

E' in corso di completamento la linea dell'Alta velocità Milano-Bologna-Firenze con una coppia di binari dedicati, parte in galleria e parte in superficie, e con numerosi interventi di adeguamento delle linee esistenti. Sul versante stradale, si affronta il problema del sovraccarico sull'autostrada/tangenziale con due tipi di intervento. In primo luogo, la realizzazione lungo l'attuale anello autostradale della terza corsia, disponibile a una gestione dinamica dell'uso in caso di emergenza, che garantisce un miglioramento degli svincoli, l'accesso diretto all'area fieristica e la riduzione dell'impatto acustico. In secondo luogo e in una prospettiva di più lungo periodo, la realizzazione del by-pass a nord del Comune di Bologna e la liberalizzazione della tratta autostradale bolognese per un esclusivo uso tangenziale.

Il Psc, contando sulle opere che interessano l'autostrada, sul completamento della strada intermedia di pianura, sul prolungamento a ovest della nuova Galliera e a est della Lungo Savena, sulla soluzione del nodo di Rastignano, con il riordino complessivo della rete a sostegno dei tragitti di media percorrenza, persegue l'obiettivo di allontanare dall'area centrale il traffico di attraversamento per ridurre congestione e inquinamento.

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 su ferro e su gomma, sia extraurbano sia urbano. Per il successo dei nodi di interscambio sono ritenute fondamentali, oltre alla corretta distribuzione, distanze ravvicinate tra parcheggi e stazioni, parcheggi e fermate del mezzo pubblico, con percorsi confortevoli e sicuri.

Il rafforzamento e la riqualificazione delle strade di connessione fra parti urbane tende ad alleggerire la pressione sulla via Emilia.

La rete locale sarà oggetto di interventi di riqualificazione nelle isole ambientali, dove vengono messe in atto politiche di moderazione del traffico per favorire la mobilità ciclabile e pedonale.

La creazione di una rete ciclabile continua, sicura e ben riconoscibile, integrata con altre forme di mobilità, è fondamentale per incoraggiare la riduzione dell'uso dell'auto.

#### La rete del trasporto pubblico

Il Servizio ferroviario metropolitano rappresenta un importante progetto di riequilibrio e di governo della mobilità nel bacino bolognese, attraverso la valorizzazione della rete ferroviaria esistente. L'obiettivo è la creazione di un sistema di trasporto pubblico su rotaia che serva sia gli spostamenti pendolari fra la città di Bologna e la provincia, sia parte dei movimenti interni al capoluogo. Il cardine è la riorganizzazione del trasporto attraverso un servizio cadenzato, basato su un nuovo e più capillare sistema di stazioni e fermate lungo le linee esistenti. La realizzazione dei nuovi binari per l'alta velocità consentirà di "liberare" alcuni di quelli esistenti per il potenziamento del Servizio.

Per colmare la carenza nell'area urbana di un sistema di trasporto pubblico, rapido e di massa, è stata intrapresa un'azione programmatica di ampio respiro, in una logica di massima integrazione fra i diversi progetti.

La rete del trasporto pubblico urbano, interconnessa con quella del Servizio ferroviario metropolitano, è composta da nuovi tratti completamente in sede propria e da strade prevalentemente dedicate al passaggio di filobus e autobus. Lo schema previsto, considerando l'avanzato stato di attuazione di alcuni insediamenti nevralgici, in particolare la domanda di mobilità indotta da quelli specializzati, colloca in questi ambiti i nodi di interscambio. Sono previsti importanti raccordi del Civis con la metrotranvia nel centro storico e alla stazione centrale, con il Sfm a San Lazzaro.

A supporto della revisione complessiva del sistema di trasporto pubblico leggero, e con particolare riferimento alle strade radiali, sono previsti interventi diffusi volti ad aumentare velocità commerciale e regolarità,

anche attraverso la creazione di corsie preferenziali. Il rafforzamento e la riqualificazione del trasporto pubblico nelle sue diverse forme, assieme alla cura progettuale dei nodi di interscambio, intendono promuovere e diffondere l'uso del mezzo pubblico.

#### La sosta

Le principali strade cittadine hanno sezioni tali da rendere impossibile la compresenza di tutti gli usi (trasporto pubblico, trasporto privato automobilistico e motociclistico, percorribilità ciclabile e pedonale, sosta) se non al prezzo di una congestione intollerabile e di incidentalità.

Lo spazio pubblico, soprattutto nelle zone di più densa urbanizzazione, rappresenta una risorsa scarsa e preziosa il cui utilizzo va attentamente riprogettato. La politica della sosta, in particolare, deve essere orientata all'obiettivo di ridurre per quanto possibile l'occupazione delle sedi stradali, appoggiandosi alla realizzazione di parcheggi che assicurino adeguato sostegno all'interscambio e alla sosta dei residenti, in particolare lungo le direttrici del trasporto pubblico.

Il Piano strutturale, per compensare parte del deficit di spazi dedicati alla sosta, grande "consumatrice" di suolo pubblico, incentiva all'interno degli ambiti consolidati la realizzazione di parcheggi pertinenziali in edifici dismessi, e ne favorisce un'offerta consistente negli interventi nuovi e di riqualificazione.

## Città pubblica

Riabitare la città significa ripensare lo spazio pubblico, costruire nuove centralità e contrastare l'idea e l'effetto di periferia. La vita pubblica esige spazi dedicati, accessibili e di qualità. Progettazione e gestione possono essere decisive per il loro successo e la loro integrazione nel sistema urbano, con risultati di generale riqualificazione.

Al Psc spetta in primo luogo il compito di garantire la disponibilità di spazi e attrezzature nelle quantità e posizioni necessarie.

La realizzazione delle previsioni del piano dovrà avvenire di concerto con i Quartieri interessati, nell'ambito del Programma per le opere pubbliche e del Bilancio pluriennale del Comune, decidendo le priorità in base alle carenze attestate.

#### La domanda

La popolazione di Bologna, residente e presente per motivi di lavoro o di studio, ammonta nel complesso a circa 400.000 persone. A questa, in primo luogo, il Piano garantisce attrezzature e servizi pubblici. In particolare, la legge urbanistica regionale richiede una dotazione di servizi

pro-capite pari a 30 mq, distribuita fra verde pubblico, impianti sportivi, parcheggi, servizi scolastici, sanitari e sociali, attrezzature culturali e per il tempo libero, spazi della vita pubblica e luoghi per il culto. Si tratta pertanto di un fabbisogno di aree che si aggira attorno ai 12 milioni di mq. Bologna è anche fondamentale recapito di un territorio esteso per servizi di livello superiore. Ciò comporta la necessità di rispondere al fabbisogno di spazi pubblici per la quota di popolazione, non residente, che ogni giorno si reca nel comune per lavoro o per studio, stimata intorno alle 90.000 unità. A questa si aggiungono le persone che "abitano" occasionalmente la città, per accedere ai poli funzionali (come la fiera), ai servizi (gli ospedali per esempio) o per turismo. Queste ulteriori componenti di popolazione, stimabili nell'insieme attorno alle 140.000 unità, determinano un incremento del fabbisogno di spazi per attrezzature e servizi per circa 2 milioni di mq. Si richiede così una superficie complessiva di oltre 14 milioni di mq.

#### L'offerta esistente

Il Psc eredita una dotazione complessiva di aree di proprietà pubblica e di uso pubblico pari a 14,5 milioni di mq. La superficie lorda di pavimento delle attrezzature che insistono sulle aree pubbliche (per scuole, impianti sportivi, sedi culturali e strutture socio-sanitarie) ammonta a 4 milioni di mq.

Con riferimento alla popolazione stabile ciò significa una dotazione di circa 40 mq pro-capite di aree, con 10 mq di superficie utile. Se si considerano i 140.000 abitanti temporanei e il fabbisogno che essi generano, la quota media pro-capite di attrezzature e spazi collettivi passa da 40 a 29 mq.

Il bilancio comprende gli spazi attrezzati a verde e i parchi formalmente compresi nel territorio rurale, sia perché occorre riconoscere l'esistenza di una pratica d'uso allargata del territorio, sia perché è una scelta qualificante del Psc il collegamento fisico e funzionale con le aree esterne alla parte densa della città, tipicamente collina e fasce fluviali, inserite a pieno titolo nella Città. La superficie di queste aree ammonta a oltre 8,4 milioni di mq, cui vanno aggiunti 1,3 milioni di mq di impianti sportivi. In questa somma sono incluse le aree verdi in corso di realizzazione come le grandi aree demaniali lungo i fiumi.

In ambito urbano sono state considerate le piazze e gli spazi pedonalizzati (circa 0,1 milioni di mq) e le aree destinate a parcheggio (0,7 milioni di mq), escludendo quelle a solo uso dei residenti e degli utenti di servizi e attrezzature particolari (parcheggi pertinenziali).

Le attrezzature (scuole, sedi per attività culturali sociali e politiche, teatri e musei, attrezzature socio-sanitarie e ospedali) occupano 3,0 milioni di mq di superficie fondiaria.

Nella stima del patrimonio esistente di città pubblica vanno considerate anche le superfici impegnate dalle sedi della pubblica amministrazione, per servizi di sicurezza e protezione civile, per l'esercizio del culto: in tutto oltre 1 milione di mq.

### Il progetto

Le operazioni previste negli ambiti per i nuovi insediamenti, in quelli di sostituzione, di riqualificazione e storici, l'applicazione della perequazione urbanistica consentirà di acquisire alla proprietà pubblica almeno 1,5 milioni di mq di aree, in aggiunta alle aree pubbliche realizzate come standard urbanistici delle trasformazioni. La perequazione urbanistica sarà applicata ai fini dell'acquisizione di aree destinate a standard dal Prg attuale, che entreranno a far parte del patrimonio di spazi pubblici. Fra queste, in particolare, ci sono le aree necessarie al completamento dei grandi progetti territoriali di parchi fluviali lungo il Reno, il Savena e il Navile.

Nel Piano strutturale l'offerta complessiva di superficie per usi pubblici e di proprietà pubblica ammonta così a oltre 17 milioni di mq, cui si aggiungono le quote di interesse pubblico e quelle 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.

La distribuzione delle nuove quote di città pubblica tende a compensare le carenze presenti nella parte più densa della città, in particolare nelle periferie storiche. Al miglioramento delle prestazioni complessive contribuiranno la valorizzazione del patrimonio esistente e la creazione di connessioni volte a favorire usi integrati: tragitti e fermate del mezzo di trasporto pubblico, percorsi ciclabili e pedonali.

<b>Domanda</b>	Totale popolazione	Fabbisogno (mq)
popolazione residente e presente	399.414	11.982.420
popolazione che entra quotidianamente per motivi studio o lavoro	85.563	1.283.445
popolazione che entra occasionalmente in relazione alla presenza di poli funzionali e servizi pubblici collettivi (media)	50.000	750.000
popolazione presente in relazione alla fruizione turistica (media)	5.000	100.000
<b>Totale domanda</b>		<b>14.115.865</b>

<b>Offerta esistente e in trasformazione</b>	
<b>Di proprietà pubblica e uso pubblico</b>	Offerta (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
Scuole	1.435.037

Sedi per attività culturali, sociali e politiche	545.576
Teatri e musei	63.864
Attrezzature socio sanitarie	394.893
Ospedali	626.133
<b>Totale proprietà pubblica e uso pubblico</b>	<b>14.499.172</b>
<b>Di interesse pubblico</b>	Offerta (mq)
Sedi pubblica amministrazione, sicurezza e protezione civile	450.805
Spazi per il culto	756.294
<b>Totale interesse pubblico</b>	<b>1.207.099</b>
<b>Progetto</b>	Offerta (mq)
<b>Aree da acquisire in proprietà pubblica (in aggiunta agli standard)</b>	<b>1.542.988</b>

## Ambiente

Il Psc assume la sostenibilità e il miglioramento dell'ambiente come criterio informatore di tutto il progetto urbanistico. Questo implica un insieme di azioni sulle risorse ambientali fondamentali (suolo, acqua, aria), attivate direttamente dal Piano al fine di sostenere il processo naturale di rigenerazione delle stesse.

Dal punto di vista urbanistico questa strategia comporta scelte che garantiscono la tutela degli habitat naturali e la formazione di reti ecologiche di connessione, l'aumento della permeabilità dei suoli urbani e della loro copertura arborea (quindi incremento di biomassa), l'estensione del verde urbano pubblico e privato, la diminuzione dell'inquinamento atmosferico agendo sulla riduzione del traffico, la bonifica preventiva dei suoli da riutilizzare.

La strategia ambientale del Psc si definisce, quindi, come un insieme di impianti, opere e recupero spazi, che concorre alla rigenerazione ecologica della città e che indirizza le politiche per la qualità nei diversi ambiti territoriali.

### Habitat naturali e reti ecologiche

Il Piano prevede la tutela e valorizzazione degli habitat naturali, anche attraverso il completamento di una rete ecologica di connessione, integrata con quella metropolitana e regionale. I capisaldi della rete sono costituiti dalle aree protette regionali già istituite (Parco regionale dei Gessi bolognesi e Calanchi dell'Abbadessa, Riserva naturale del Contrafforte pliocenico, Area di riequilibrio ecologico Golena S.Vitale e i tre siti di interesse comunitario corrispondenti, il Sito di interesse comunitario di più recente istituzione Boschi di San Luca e Destra Reno), dai principali serbatoi di naturalità presenti nella collina e nella pianura di Bologna (area

collinare intorno al parco di Villa Ghigi, aree collinari meridionali e lungo Reno, zona umida Rosario San Giacomino).

Sono componenti ecologiche primarie, ossia aree dotate di una particolare ricchezza dal punto di vista della biodiversità: l'intera collina di Bologna, alla quale si riconosce una funzione fondamentale di connettivo tra le valli; gli ecosistemi fluviali del Reno e del Savena che costituiscono i principali corridoi tra collina e pianura; le aree agricole di pianura.

In ambito urbano, la dotazione arborea di spazi aperti pubblici e privati è particolarmente consistente in alcune parti, dove contribuisce al riequilibrio meteorologico e alla mitigazione ambientale. Insieme alle componenti ecologiche primarie, essa concorre alla creazione di un connettivo diffuso fondamentale per la continuità e gli equilibri ecologici.

Salvaguardia, consolidamento e potenziamento degli ecosistemi fluviali minori sono le azioni necessarie per completare e ispessire la rete. Infatti, i corsi d'acqua naturali e artificiali rappresentano cerniere di eccellenza tra il territorio urbano e quello extraurbano, collegando spazi aperti di diversa natura che persistono su antiche direttrici naturali, storiche e testimoniali di rilievo.

Siepi, scarpate ferroviarie con formazioni vegetali, viali e filari alberati, corridoi acquatici sono gli elementi di integrazione della rete ecologica che entrano nello spazio urbano più artificializzato e lo attraversano.

Il Piano interviene lungo i corsi d'acqua con politiche di tutela e interventi mirati a recuperare naturalità. Persegue il miglioramento della qualità dell'acqua attraverso la progressiva rimozione degli scarichi che ancora, in alcuni tratti, vi afferiscono.

Al fine di mitigare il rischio idraulico presente in alcune parti del territorio, dovuto all'impermeabilizzazione dei suoli urbanizzati, ipotizza interventi di laminazione delle acque individuando aree prossime ai corsi d'acqua da utilizzarsi come bacini di espansione. Questi interventi, che dovranno essere oggetto di particolare cura progettuale perché siano integrati nel paesaggio naturale, saranno accompagnati da un programma di recupero della permeabilità dei suoli già urbanizzati e dalla localizzazione di vasche di laminazione nei comparti di trasformazione.

Questi interventi, utili anche per il ripascimento delle falde superficiali e la riduzione del fenomeno di subsidenza, saranno concentrati prioritariamente nelle zone di maggiore vulnerabilità.

#### **Inquinamento elettromagnetico**

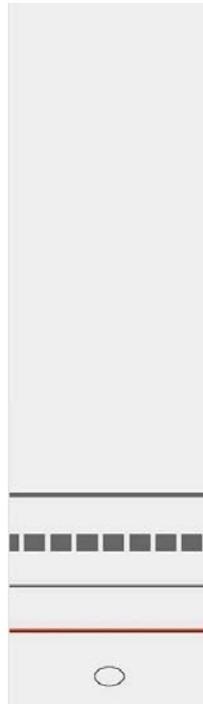
Per quanto attiene alla riduzione della esposizione ai campi elettromagnetici, le valutazioni condotte per il Quadro conoscitivo evidenziano la necessità di bonificare alcuni tratti delle linee per la distribuzione dell'energia ad alta tensione tramite interrimento – laddove

si attraversi il tessuto urbano, e/o di allontanare gli insediamenti dalle stesse, garantendo un'opportuna distanza.

Il Psc prevede la ricollocazione dei ripetitori radio TV presenti in collina e giudicati incompatibili col contesto, affidando alla pianificazione di settore le scelte specifiche.

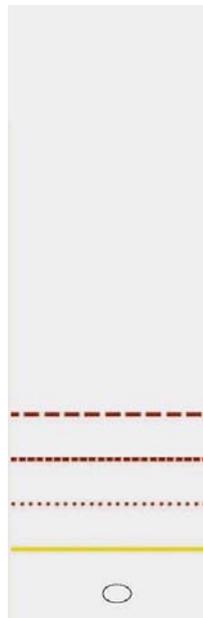
**Strategie per la qualità.  
 Infrastrutture per la  
 mobilità - L'impalcato  
 infrastrutturale**

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



**Strategie per la qualità.  
 Infrastrutture per la  
 mobilità - La rete del  
 trasporto pubblico**

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





**Strategie per la qualità.  
Infrastrutture per la  
mobilità - La  
riqualificazione della  
via Emilia**

Strade sussidiarie della via Emilia

Trasporto pubblico in sede propria

Percorsi ciclopedonali

Parcheggi

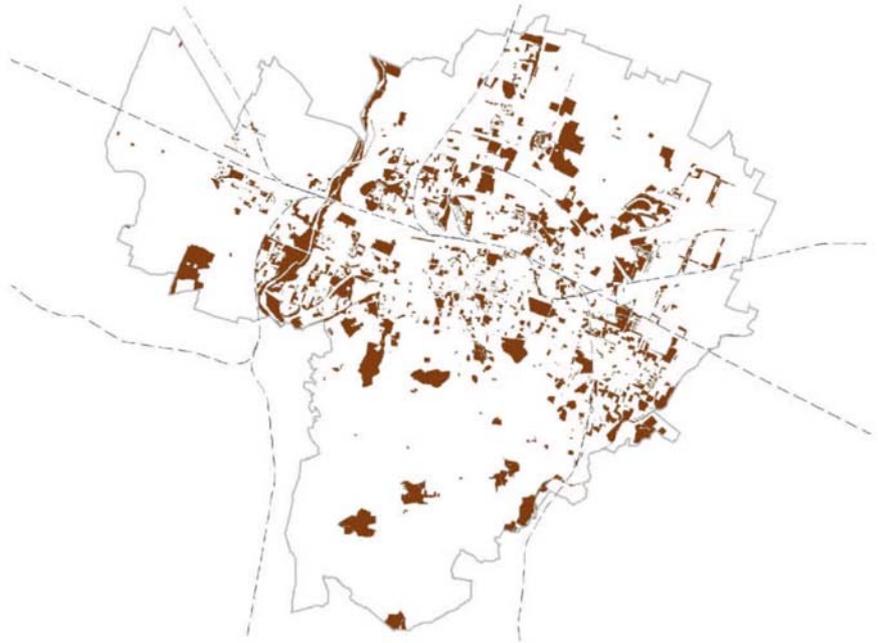
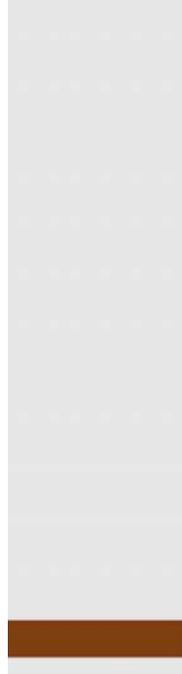
Fermate trasporto pubblico





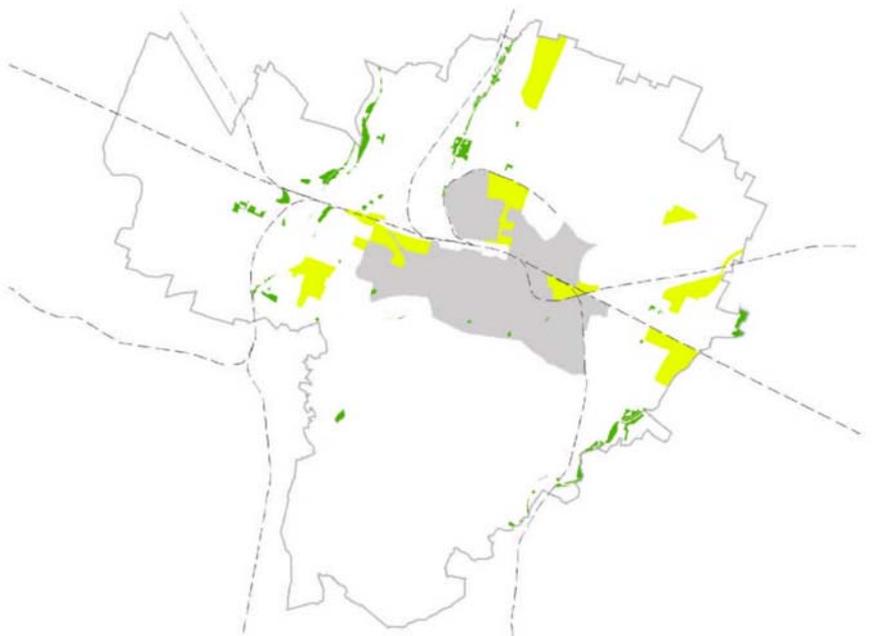
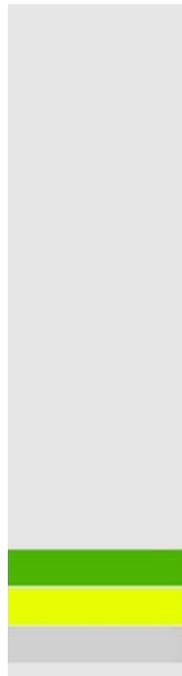
**Strategie per la qualità.  
Attrezzature e spazi  
collettivi - Attrezzature  
e spazi di proprietà e  
interesse pubblico**

Attrezzature e spazi di  
proprietà e interesse pubblico



**Strategie per la qualità.  
Attrezzature e spazi  
collettivi - Aree e  
ambiti cui si applica la  
perequazione  
urbanistica**

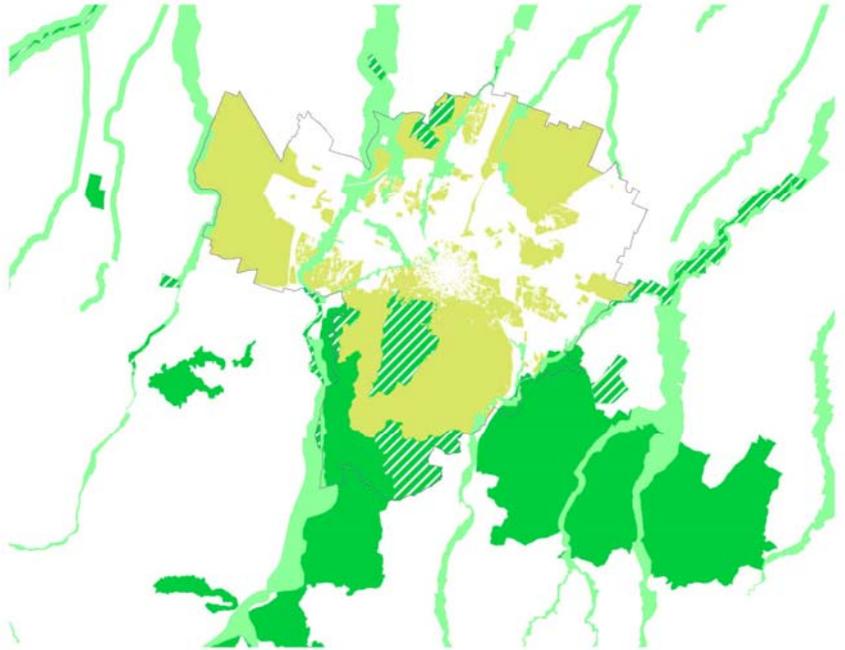
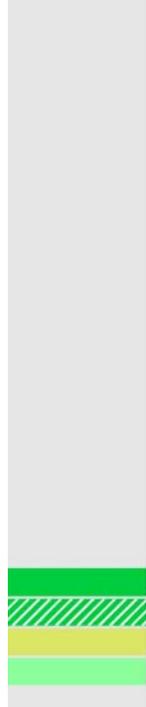
Aree da acquisire  
Ambiti dove recuperare aree  
Situazioni territoriali carenti di  
aree pubbliche





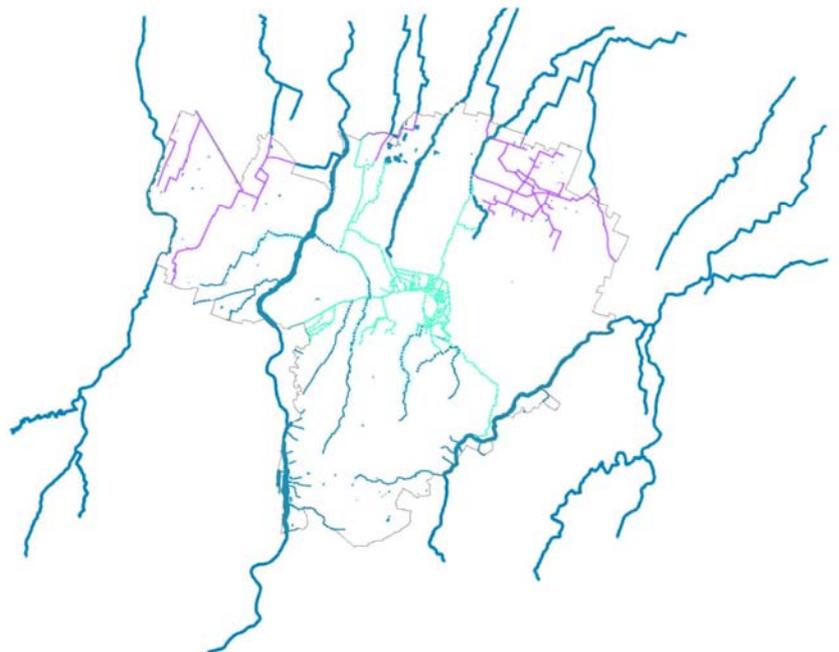
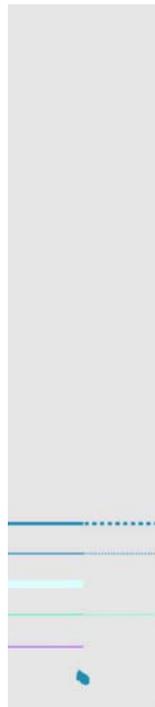
**Strategie per la qualità.  
 Dotazioni ecologiche e  
 ambientali –  
 L'integrazione del  
 sistema metropolitano  
 delle aree protette**

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



**Strategie per la qualità.  
 Dotazioni ecologiche e  
 ambientali – 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

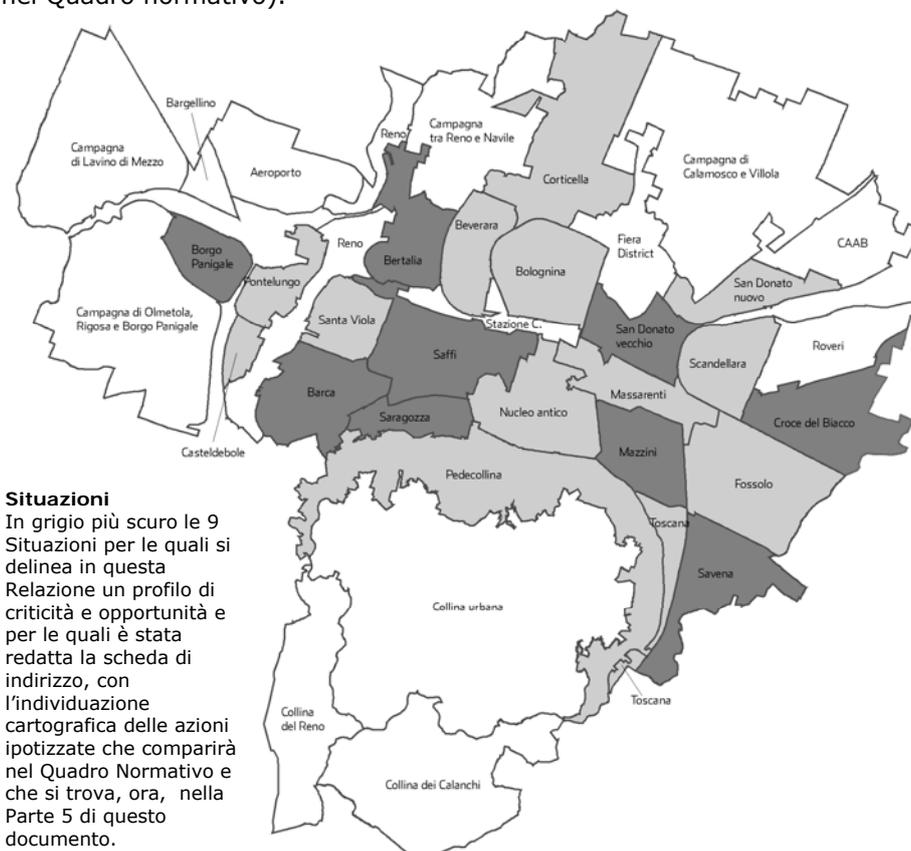




## Le Situazioni

L'obiettivo di diffondere la qualità insediativa e ambientale su tutto il territorio comunale ha portato all'individuazione di 37 Situazioni, aggregazioni degli ambiti definiti dal Psc che sono state suggerite dalla presenza di relazioni spaziali, funzionali, ambientali, paesaggistiche per cui si richiede un trattamento unitario.

22 sono le Situazioni dove la città è più densamente abitata (evidenziate in mappa nei due toni del grigio), 6 quelle caratterizzate da funzioni specialistiche (dall'Aeroporto al CAAB, dalla Fiera alla Stazione) e 9 quelle riconoscibili nel territorio rurale di pianura e di collina. Il tema della qualità si pone, evidentemente, in termini differenti e, mentre per le Situazioni specializzate e rurali esso viene affrontato attraverso specifici accordi e progetti, oppure con indirizzi di ambito che specificano le indicazioni dei tre sistemi, per le 22 Situazioni che individuano le parti di territorio tipicamente urbane e "miste" si è messa a punto una particolare forma normativa, che si avvale anche di indirizzi "figurati" (le schede introdotte nel Quadro normativo).



### Situazioni

In grigio più scuro le 9 Situazioni per le quali si delinea in questa Relazione un profilo di criticità e opportunità e per le quali è stata redatta la scheda di indirizzo, con l'individuazione cartografica delle azioni ipotizzate che comparirà nel Quadro Normativo e che si trova, ora, nella Parte 5 di questo documento.

L'obiettivo del Piano di migliorare l'abitabilità locale ha prodotto indicazioni di carattere progettuale (coerenti con le scelte strategiche per le 7 Città e per i 3 Sistemi) che propongono, per le 22 Situazioni, risposte al quadro di criticità e opportunità rilevato nella fase di ascolto e confronto con i cittadini. L'insieme di queste indicazioni costituisce un'agenda di azioni, ordinate secondo un criterio di priorità, che si offre al proseguimento del processo di costruzione/attuazione del Psc per produrre interventi mirati a un'accessibilità integrata e sostenibile, alla qualità ecologica e ambientale, alla qualità sociale.

#### Accessibilità integrata e sostenibile

- Spostamenti pedonali sicuri
- Presenza di una rete sicura di piste ciclabili, che garantisca l'accesso ai luoghi della vita pubblica (scuole, giardini, aree sportive, parchi)
- Accessibilità con efficienti mezzi di trasporto pubblico ai principali recapiti urbani
- Presenza di parcheggi che consentano lo scambio del mezzo di trasporto privato con quello pubblico
- Incremento dell'offerta di spazi dedicati per la sosta, sia breve sia prolungata
- Eliminazione o riduzione delle interferenze tra la mobilità lenta (pedonale e ciclabile) e la mobilità veloce (automobilistica).

#### Qualità ecologica e ambientale

- Presenza di spazi verdi fruibili
- Aumento di spazi aperti permeabili
- Eliminazione/mitigazione dell'inquinamento da polveri, rumore, elettromagnetismo
- Mitigazione delle criticità per la vulnerabilità della falda acquifera.

#### Qualità sociale

- Presenza di una rete di servizi adeguata alle caratteristiche degli abitanti, sia stabili sia temporanei
- Integrazione della rete dei servizi con il verde e le strutture del commercio
- Tutela e recupero di elementi storici.

## Situazioni

	CENTRALITA'
	SPAZIO PUBBLICO
	RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE
	STRADA
	PERCORSO CICLOPEDONALE
	ATTRAVERSAMENTO
	LINEA TRASPORTO PUBBLICO
	FERMATA TP
	PARCHEGGIO
	ACCESSO/VARCO
	PRESENZA DI VALORE
	CORRIDOIO AMBIENTALE
	SORGENTE D'INQUINAMENTO
	TERRITORIO URBANO DA STRUTTURARE

Legenda completa delle schede di indirizzo per le Situazioni che compaiono nel Quadro normativo. Per ogni Situazione vengono selezionate le sole voci di legenda necessarie, poi disposte secondo un ordine che riflette l'indicazione di priorità. Ogni voce è seguita da una o più proposizioni che indicano l'obiettivo da raggiungere in termini di dotazioni e prestazioni da garantire, criticità da rimuovere, elementi di valore da tutelare o recuperare.

Sono di seguito tratteggiati i profili attuali di nove Situazioni, territori dei nove Quartieri cittadini, con l'individuazione di problemi e opportunità cui le proposte di riqualificazione del Piano intendono riferirsi.

## Borgo Panigale

La parte a ovest della Via Emilia, dove si trova il villaggio Ina Casa, e quella a est, nei pressi della sede amministrativa del Quartiere, sono diverse e distinte.

La storia di Borgo Panigale, antica comunità e comune autonomo, fa sì che si conservino ancora una forte identità locale e un'intensa relazione con il territorio rurale. Lo sviluppo degli anni '50 e '60 ha favorito la creazione di una buona offerta di attrezzature collettive -scolastiche, sportive, sanitarie e civiche-, che ora costituiscono un sistema lineare di centralità, parallelo alla via Emilia, fino a raggiungere la Persicetana Vecchia e l'antico centro di Borgo. Il tipo di sviluppo edilizio ha dato anche, come esito, una percentuale elevata di abitazioni prive di posto auto, in particolare nella parte più a est dove le auto relative a oltre 1.300 alloggi ingombrano strade a ridotta sezione.

Come in altre parti cresciute con piani che prevedevano una incidenza rilevante di alloggi pubblici, anche qui si rilevano indici di vecchiaia elevati (oltre 36% al villaggio Ina) ed elevata "stabilità" della popolazione, che risiede all'attuale indirizzo da diversi anni. Le previsioni confermano e accentuano questo quadro demografico: si stima nei prossimi anni un incremento della popolazione ultraottantenne. Borgo, però, è anche "approdo" di altre popolazioni: gli utenti del centro commerciale e i pendolari, che dal territorio provinciale arrivano nel capoluogo per lavoro o per studio.

Le attività commerciali mostrano capacità di ricambio: alla chiusura di un esercizio corrisponde solitamente l'apertura di un altro nella stessa sede. Solo nell'area di via Panigale, sotto l'autostrada, alle chiusure non seguono aperture di nuovi esercizi, fenomeno che potrebbe essere messo in relazione con un'accessibilità e una qualità degli spazi inadeguate.

In questa parte del territorio si registra un'elevata vulnerabilità degli acquiferi e alcuni edifici residenziali, posti lungo l'asta ferroviaria, soffrono l'inquinamento acustico.

Il progetto prevede il completamento e il rafforzamento della struttura lineare di centralità a nord della via Emilia, con particolare attenzione ai percorsi e al riuso a fini pubblici dell'area occupata dalla Caserma dei Carabinieri.

Sull'asse principale della via Emilia, interessato dal progetto della metrotranvia, si attestano due nuovi parcheggi e si susseguono interventi di riqualificazione dello spazio pubblico (percorsi, passaggi, ecc).

Per la connessione nord-sud è determinante invece un attraversamento sicuro di viale Togliatti che permetta l'accesso e la fruizione del cuneo agricolo.

## Barca

Il territorio identificato dalla Situazione Barca si è formato in tempi e con modalità diversi: i tessuti residenziali suburbani sono cresciuti in modo "spontaneo" intorno all'asse storico di via Battindarno, gli insediamenti pianificati della Barca si sono via via aggiunti a partire dagli anni '60 (il 40% delle abitazioni presenti, circa 1.100 alloggi, sono di proprietà di enti pubblici). Se gli insediamenti pianificati sono dotati di attrezzature che creano un'importante centralità nei pressi di Piazza Giovanni XXIII, la progressiva densificazione attorno a via Battindarno genera problemi di accessibilità, parcheggio, relazione tra residenza e attività artigianali.

Il fiume Reno, con le ampie aree verdi all'intorno, e l'asse attrezzato caratterizzano questa parte del territorio bolognese: due presenze che sono al contempo risorse e problema progettuale.

Questa è una delle poche aree urbanizzate dove dal 1991 al 2001 la popolazione è cresciuta, sia pure lievemente (+2,5%), e l'incremento è destinato a confermarsi con la realizzazione programmata di 300 nuovi alloggi, concentrati oltre l'asse attrezzato. Anche qui si riscontra la tendenza all'invecchiamento della popolazione.

Gli esercizi commerciali di vicinato sono concentrati nelle aree di piazza Giovanni XXIII, su via Battindarno e via Don Sturzo; è prevista la valorizzazione commerciale delle aree di via della Barca, Piazza Capitini e dell'edificio denominato "treno".

La Situazione mostra un'elevata vulnerabilità degli acquiferi e, lungo il fiume, aree a rischio idraulico.

Il progetto si propone di rafforzare la centralità di via Battindarno, grazie anche all'offerta di aree e servizi pubblici che sarà possibile ottenere dalla trasformazione del deposito Atc.

Nuovi accessi al parco del Reno e agli spazi sportivi che vi si attestano si susseguiranno lungo il percorso del fiume.

La qualificazione dei percorsi e degli attraversamenti pedonali, la rivitalizzazione del commercio caratterizzano gli interventi su via Don Sturzo e via della Barca (dove si aggiunge la trasformazione di parte dell'area della centrale Enel).

## Bertalia

Questa Situazione, piuttosto complessa, comprende aree con caratteristiche molto varie: insediamenti remoti e scarsamente connessi come la Noce, residui dei nuclei storici di Bertalia e Pescarola, parti pianificate con una buona quota di spazi pubblici. Insieme deboli di attrezzature collettive, spazi verdi che non riescono a essere elementi

riconoscibili, tagli determinati dalla tangenziale, dalle linee ferroviarie e da via Zanardi, lasciano la Situazione priva di centralità.

Un'occasione importante di strutturazione è data dalla realizzazione del progetto del Lazzaretto, luogo della Città della Ferrovia che "riempirà i vuoti" introducendo un'ampia gamma di usi e un'importante offerta di attrezzature e spazi pubblici, creando le condizioni per una ricucitura dei percorsi.

Attualmente domina la residenza, con una modesta quota di spazi artigianali e produttivi lungo via Zanardi e una carenza importante del commercio di prossimità (concentrato all'inizio di via Zanardi e lungo la via Beverara). Assume quindi un'importanza particolare la previsione di valorizzare commercialmente l'area di Pescarola.

Gli abitanti hanno una caratteristica stabilità residenziale, dovuta in gran parte alla presenza di alloggi pubblici: circa 600 nell'intera Situazione, dei quali oltre 500 nella sola Pescarola. E' significativa l'incidenza di popolazione straniera residente nell'area del Lazzaretto (37,7% a fronte di una media urbana del 5,7%), ma i previsti sviluppi urbani vi porteranno oltre 3.000 nuovi abitanti, incrementando la popolazione del 50%.

Anche in questa Situazione si pone il problema di un'elevata vulnerabilità degli acquiferi, mentre la vicinanza dell'aeroporto provoca inquinamento acustico.

Il progetto favorisce la creazione di elementi di centralità tra Pescarola e Bertalia, intervenendo sullo spazio pubblico e sui percorsi, valorizzando gli elementi storici.

Sull'asse di via Zanardi pedonalità e commercio sono gli elementi di rilancio.

Il completamento e la realizzazione di nuovi percorsi consentono un efficace collegamento tra Noce, Pescarola e nuovo Lazzaretto, e di questi nuclei con le fermate del trasporto pubblico.

## San Donato Vecchio

La città cresciuta in prossimità della direttrice storica San Donato presenta un insieme di criticità fra loro legate: una delle maggiori concentrazioni di edilizia pubblica (1.860 alloggi di proprietà di enti pubblici su un totale di 5.000) tecnologicamente inadeguata, con stati di conservazione mediocri (25%) o pessimi (18%); quasi il 50% delle abitazioni privo di posto auto; una densità di popolazione tra le più elevate (fino a 142 abitanti per ettaro, e gli interventi in corso porteranno altri 600 abitanti); la prossimità del quartiere fieristico che genera traffico e domanda di parcheggio; un'infrastrutturazione che provoca inquinamento acustico (in particolare la

ferrovia); un'offerta di attrezzature collettive e di verde carente, senza aree disponibili per integrarla.

La rilevante incidenza di alloggi pubblici porta anche in questa Situazione indici di vecchiaia elevati e gli scenari demografici prospettano incrementi della popolazione ultraottantenne oscillanti dal 22 al 30%. Ma si registra anche una crescita della popolazione tra 6 e 10 anni, che arriva al 40% nei pressi di via Michelino.

Nell'area è discreta la distribuzione di attività commerciali e buono l'avvicendamento tra esercizi vecchi e nuovi. Solo nella parte più prossima alla tangenziale (vie Andreini, Bertini...) alle chiusure non corrispondono nuove aperture. Più in generale, è interessante il mix tra attività economiche e residenza, e buona la tenuta delle imprese, molte delle quali in crescita.

Il suolo è soggetto a subsidenza.

Il progetto rafforza le tre centralità: centro multiculturale Zonarelli e aree limitrofe (attraverso le connessioni), Campo Savena (rigenerato con nuove funzioni e parcheggio) via Garavaglia e via Della villa, con la nuova sede di quartiere (potenziamento dei servizi, del verde, dell'accessibilità pedonale e degli spazi per la sosta)

Sull'asse centrale della via San Donato si interviene sugli attraversamenti e per dare continuità a spazi pedonali e fronti commerciali.

La fruizione delle aree verdi presenti nelle adiacenze (San Donnino con il nuovo parco, Pilastro, Scandellara) è favorita tramite nuovi percorsi e varchi.

## Croce del Bianco

Croce del Bianco è una Situazione al limite dell'urbanizzato, separata dal fascio di infrastrutture e da aree specializzate, dove la relazione intensa, visiva e fisica, con il territorio rurale prevale rispetto a quella con la città.

Il rumore prodotto dal sistema autostrada-tangenziale, gli effetti barriera, il traffico intorno agli svincoli riducono la qualità residenziale. In questo quadro, la nuova strada Lungo Savena dovrà essere realizzata garantendo la permeabilità e mitigando l'inquinamento acustico.

La scarsità di attrezzature collettive e la modesta qualità dell'offerta pubblica dovrà trovare soluzione con la riqualificazione degli spazi attuali e con il nuovo insediamento programmato dal Psc, uno dei luoghi della Città del Savena. La rottura dell'isolamento è resa possibile dai percorsi ciclabili e dalle due fermate del Sfm (una esistente alle Roveri, una prevista).

Croce del Bianco è una delle poche Situazioni urbane dove la popolazione è cresciuta (con un incremento percentuale dal 17 al 20% tra i due censimenti) e crescerà ancora quando saranno ultimati gli interventi edilizi in corso. E' di qualche rilievo l'incidenza della popolazione straniera residente (6,8% con una media urbana del 5,7%).

Sono presenti circa 570 alloggi di proprietà di enti pubblici (oltre il 39% del totale) che, considerando la localizzazione dell'area e le difficoltà di connessione, rappresentano una concentrazione da diluire con gli sviluppi urbani programmati.

La presenza del commercio, in particolare di vicinato, è molto modesta e particolarmente carente nel settore alimentare.

L'elevata vulnerabilità degli acquiferi, il rischio idraulico e la subsidenza pongono in primo piano i temi ambientali.

Riorganizzazione e rifunzionalizzazione dello spazio pubblico e delle attività intorno a via Martelli, a integrazione del patrimonio presente (la chiesa di San Giacomo, il centro sociale e le scuole), vanno nella direzione di costituire a Croce del Bianco una nuova centralità locale. Questa, attraverso percorsi e varchi, si connette con la compagna ad est e con le fermate del trasporto pubblico a sud e a nord.

Azioni di qualificazione su tratti di via Mattei sono da preferire in corrispondenza di attività commerciali e servizi.

## Mazzini

Mazzini è una parte "forte" della Città della Via Emilia Levante, densa di funzioni urbane e di valori storici e paesaggistici: l'ospedale S. Orsola, piazza Trento Trieste e gli uffici giudiziari, il Portico degli Alemanni, la città giardino.

La Situazione è segnata dalla presenza di tre importanti assi stradali, prevalentemente dedicati al trasporto pubblico, per i quali il Psc propone strategie diverse: la via Emilia, da restituire al ruolo di spina dell'insediamento e che "ospiterà" il nuovo mezzo di trasporto pubblico, le vie Murri e Massarenti che assumono il ruolo di "sussidiarie".

Lungo la via Emilia si confrontano insediamenti con una differente qualità edilizia; un'alta percentuale di abitazioni, in particolare nei pressi di via Mengoli, non dispone di posto auto e il conseguente ingombro delle sedi stradali è aggravato dalla presenza attrattiva dell'ospedale e degli esercizi commerciali. La riqualificazione dell'asse avrà implicazioni importanti sul fronte stradale e all'interno, investendo complessivamente il sistema dello spazio pubblico.

La densità di popolazione è particolarmente elevata: da 100 a 150 abitanti per ettaro, mentre la struttura evidenzia una significativa presenza degli anziani. Gli scenari demografici prospettano incrementi degli ultraottantenni nell'area di via Dagnini, ma anche incrementi diffusi della popolazione tra i 6 e i 10 anni. Anziani e bambini non trovano in questa parte della città un'adeguata presenza di spazi aperti e verdi.

Le strutture commerciali creano lungo la via Emilia una sorta di "centro commerciale lineare" con poche soluzioni di continuità e qualche difficoltà nell'area di Pontevecchio. Tra attività economiche e residenza si è determinato un interessante mix: Mazzini è tra i settori urbani che contano il maggior numero di imprese (quasi 2.800, con una media di circa 10 imprese ogni 100 residenti), con una buona tenuta o in crescita (dal 9% nell'area di via Dagnini fino al 38% nei pressi di via Mezzofanti).

Nella Situazione si rileva un'elevata vulnerabilità degli acquiferi.

Il progetto si concentra sulle tre direttrici, via Emilia, via Massarenti e via Murri, caratterizzate (in particolare le prime due) dalla riqualificazione dello spazio stradale conseguente alla riorganizzazione del trasporto pubblico, e dalla creazione di nuovi parcheggi.

Altri interventi connettono e accrescono l'accessibilità di Piazza Trento Trieste, il parco e i servizi della Lunetta Gamberini, la fermata Sfm Mazzini.

## Savena

Il fiume Savena, la strada Lungo Savena, le infrastrutture ferroviarie rendono difficili e faticose le connessioni tra la zona di via Toscana e l'area del Savena e via Corelli. La relazione visiva e l'accessibilità al Parco del Savena e alle pendici collinari del Parco dei Gessi costituiscono invece una risorsa da conservare e valorizzare.

Sono complessivamente buone offerta e qualità di attrezzature, spazi aperti e per le attività sportive, si tratta infatti di un'area in parte urbanizzata attraverso interventi pianificati. L'edilizia pubblica si concentra nei pressi di via Corelli (oltre 1.000 alloggi), con una presenza significativa di popolazione anziana e qualche problema di integrazione sociale.

La diffusione di esercizi commerciali è molto modesta, solo parzialmente compensata dalla struttura commerciale di via Corelli.

La Situazione è interessata da elevata vulnerabilità degli acquiferi.

Al centro del progetto ad est sono il Parco del fiume Savena e gli impianti sportivi che vi si attestano: con percorsi di accesso e varchi anche in direzione dell'adiacente parco dei Gessi.

Ad ovest i temi sono l'accessibilità alla stazione di San Ruffillo e ai servizi commerciali adiacenti, la connessione con la collina bolognese.

## Saragozza

Nella Situazione si distinguono due parti: il tessuto di impianto ottocentesco (viali alberati, sistema degli isolati, palazzine e villini al centro di lotti con giardino), quasi esclusivamente residenziale e privo di attrezzature collettive; la parte edificata negli anni '50 e '60, ad alta densità abitativa (da 120 a quasi 150 abitanti per ettaro) e con edifici privi di posto auto (tra il 45,5 e il 54,3% nei pressi di via XXI Aprile ). Alla presenza di edilizia con alti valori immobiliari si accosta quella di proprietà di enti pubblici: circa 480 alloggi localizzati tra via Irma Bandiera, via XXI Aprile e via Andrea Costa. Questo accostamento costituisce un'interessante opportunità di integrazione sociale.

Le pressioni del mercato immobiliare inducono trasformazioni edilizie e cambiamenti delle destinazioni d'uso, da regolare in quanto minacciano la permanenza del commercio di prossimità e quella delle attività artigianali.

La presenza di anziani è molto forte, in particolare nell'area di via XXI Aprile, e se ne prevede l'incremento. Più del 34% vive solo.

Gli elementi più significativi sono il portico per San Luca e la prossimità collinare. Il portico segna il paesaggio prolungandosi in collina e costituisce l'asse primario dei percorsi pedonali, ma risente di un impoverimento degli spazi e delle attività commerciali. In questa Situazione si concentrano alcuni dei principali accessi alla collina: oltre alla salita di San Luca, le direttrici Villa Spada – Parco San Pellegrino, via Battaglia – via Ravone – via del Genio, il percorso che da Porta Saragozza, attraverso la facoltà di ingegneria, può collegarsi a Villa Aldini.

La Situazione è soggetta alla subsidenza e contraddistinta da criticità idrauliche dovute al rio Meloncello.

Il progetto considera prioritarie le due direttrici Andrea Costa e Saragozza, intervenendo prioritariamente sulla qualità dello spazio nel primo caso, sugli attraversamenti nel secondo.

Gli attraversamenti su Via Saragozza segnano i diversi varchi verso la collina, tra i quali particolare attenzione progettuale merita l'insieme degli spazi adiacenti la porta.

Sulla centralità dello stadio (con servizi sportivi annessi e vicina polarità commerciale, ma anche con le significative attrezzature di interesse generale presenti nell'intorno) si attestano i percorsi nord-sud.

## Saffi

La Situazione è caratterizzata da un'alta densità abitativa (nella zona del Velodromo quasi 130 abitanti per ettaro), con episodi di scarsa qualità architettonica e residenziale. Oltre 800 alloggi di proprietà di enti pubblici sono concentrati nei pressi di via Zanardi e all'interno del perimetro dei viali di circonvallazione. La percentuale di abitazioni che non dispongono di posto auto supera quasi sempre il 40%.

E' rilevante l'incidenza di popolazione anziana, presumibilmente destinata ad aumentare ancora. Ed è problematico il fatto che vive sola una percentuale attorno al 45% degli ultraottantenni residenti. Cresce la popolazione tra i 6 e i 10 anni.

È particolarmente carente l'offerta di spazi verdi e quelli presenti non sono in buone condizioni e soffrono problemi d'uso e di gestione. Critica anche la condizione degli altri spazi pubblici, percorsi, piazze e spazi di sosta, in particolare all'interno dei viali di circonvallazione e in prossimità della stazione ferroviaria.

A una condizione di sofferenza sul versante dei servizi fa da contrappeso una buona diffusione degli esercizi commerciali di vicinato, presenti lungo le strade principali (Saffi, Zanardi, San Felice, Vittorio Veneto, Lame e Marconi) e integrati da mercati e piccoli supermercati.

Gli interventi previsti nei "luoghi" della Città della Ferrovia (Nuova stazione ferroviaria, Ravone/Prati di Caprara) e in quelli della Città della Via Emilia Ponente (Parco ex Velodromo, nuovo Parco Prati di Caprara, ex Mercato del bestiame) comporteranno una profonda ristrutturazione che cambierà il volto e il ruolo dell'intera Situazione.

Nella parte a nord, una delle più ampie porzioni di città da strutturare, il nuovo parco nell'area dei Prati di Caprara è l'elemento progettuale principale; a questo si affiancano la nuova strada a nord lungo la ferrovia (sulla quale si attestano due grandi parcheggi), e il polo di accesso e scambio della fermata Sfm Prati di Caprara. La riqualificazione degli spazi pubblici lungo la via Emilia (nel tratto in cui la metrotranvia esce da terra) ha l'obiettivo di facilitare le connessioni tra la città consolidata, quella storica e la città nuova.

Attraversamenti su Via Tolmino e sui viali di circonvallazione e percorsi sicuri favoriscono integrazione e fruizione del sistema delle centralità pubbliche (Manifattura delle arti, Ex Mercato del bestiame, Ospedale Maggiore, Certosa) e del verde (nuovo parco Prati di Caprara, parco del Velodromo).

## Gli Ambiti

La disciplina di orientamento e indirizzo delle trasformazioni dell'intero territorio comunale, e quindi il concretizzarsi delle strategie per le sette città e per la qualificazione urbana, è riferita alla suddivisione del territorio in "territori" e "ambiti" che discende dalla interpretazione delle indicazioni della legge regionale 20/2000.

### Territori

La legge chiede di ricondurre la classificazione a tre "territori", quello "urbanizzato", quello "urbanizzabile" e quello "rurale". L'allegato alla legge, in maniera più chiara, individua invece due tipi di territorio, quello urbano (oggetto delle disposizioni di cui al capo A-III) e quello rurale (oggetto delle disposizioni di cui al capo A-IV). Gli "ambiti per i nuovi insediamenti", cui è riconducibile il concetto di territorio "urbanizzabile", sono trattati nel capo A-III, quello del territorio urbano.

In effetti, sembra più corretto considerare un territorio urbano (che è o che sarà tale per decisione del piano) e un territorio non-urbano, "rurale" nella terminologia scelta dalla legge. Nel Psc di Bologna si è scelto di articolare l'urbano in territorio "strutturato" e territorio "da strutturare".

### Ambiti

#### Ambiti del territorio urbano da strutturare

Gli *ambiti per i nuovi insediamenti* rispondono esattamente alla definizione dell'art. A-12 della legge regionale, riguardando «parti del territorio oggetto di trasformazione intensiva per nuova urbanizzazione per l'espansione del tessuto urbano».

Nel medesimo articolo della legge si trova l'individuazione degli *ambiti di sostituzione*, nei quali la trasformazione intensiva deriva invece da processi di «sostituzione di rilevanti parti dell'agglomerato urbano».

*Ambiti in trasformazione* sono stati considerati, nel Psc, quelli per cui sono stati approvati (o adottati, al momento della adozione del Psc stesso) nuovi strumenti urbanistici preventivi, ancora in attuazione del Prg vigente. Distinguerli è parso significativo perché si tratta di vere e proprie nuove parti di città che, pur essendo derivate dal precedente disegno di piano, si vogliono integrare con le nuove trasformazioni urbane.

### Ambiti del territorio urbano strutturato

Gli *ambiti da riqualificare* sono «parti del territorio urbanizzato che necessitano di politiche di riorganizzazione territoriale, che favoriscano il miglioramento della qualità ambientale e architettonica dello spazio urbano ed una più equilibrata distribuzione di servizi, di dotazioni territoriali o di infrastrutture per la mobilità» (art. A-11). Gli otto ambiti di questo tipo presenti nel Psc, pur singolarmente e autonomamente caratterizzati, corrispondono al riconoscimento di parti della città nelle quali la presenza di edifici ed aree destinate ad attività oggi non più presenti o in corso di dismissione, e l'insieme delle indicazioni relative al disegno della città pubblica, offrono significative opportunità di riorganizzazione urbana e di ri-distribuzione di servizi e infrastrutture.

La legge considera *ambiti urbani consolidati* «le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate con continuità, che presentano un adeguato livello di qualità urbana e ambientale tale da non richiedere interventi di riqualificazione». Una definizione di questo tipo comporta il riconoscimento di parti caratterizzate da alta qualità e "stabili" relativamente a future trasformazioni edilizie ed urbanistiche. La lettura dei tessuti urbani e la considerazione del loro diverso ruolo all'interno delle strategie del Psc ha fatto sì che si ritenesse opportuna una loro articolazione.

Le porzioni della città esistente, non storica, attuate attraverso una successione di aggiunte e completamenti, che non richiedono gli "interventi di riqualificazione" intesi dall'art. A-11 della legge, sono stati classificate come *ambiti consolidati di qualificazione diffusa*. Si ritiene, infatti, che in questi ambiti sia possibile innescare processi di miglioramento della qualità della città pubblica mediante modesti interventi, per la programmazione e attuazione dei quali si è ipotizzato un ruolo attivo dei Quartieri cittadini.

Sono stati considerati *ambiti in via di consolidamento* gli insediamenti in corso di realizzazione a seguito dell'attuazione di strumenti urbanistici preventivi ancora vigenti: si tratta quindi della prossima città consolidata, per la quale vengono confermate le regole del Prg attuale.

Infine, sono classificate come *ambiti pianificati consolidati* le parti di territorio che più si avvicinano alla definizione dell'art. A-10 della legge 20/2000: si tratta in genere di parti costruite in seguito alla attuazione di strumenti urbanistici preventivi, la cui completa realizzazione ha prodotto quartieri organici, con caratteristiche e dotati delle attrezzature considerate necessarie dal punto di vista urbanistico. Rientrano tra questi, come "specializzati", gli ambiti destinati alle infrastrutture stradali, ferroviarie e aeroportuali di maggiore ingombro territoriale, o le loro fasce di mitigazione ambientale.

### Ambiti storici

La legge si occupa nel capo A-II del sistema insediativo storico, distinguendo "centri storici", "insediamenti e infrastrutture storici nel territorio rurale" ed "edifici di valore storico-architettonico, culturale e testimoniale".

Nel caso di Bologna, si sono riconosciute come *ambiti storici* tutte le parti ritenute di valore storico. La città storica allargata è poi stata articolata in diverse unità in base alle caratteristiche dell'impianto e dell'edilizia, e per ciascuna di queste il Psc prevede indirizzi specifici.

In particolare, si è proceduto ad una diversa perimetrazione del centro storico come precedentemente inteso (ricondotto all'interno dei viali di circonvallazione) denominandolo "nucleo di antica formazione": è la parte dove è leggibile la struttura medievale della città.

I *quartieri giardino* sono le parti di città costruite prevalentemente sulla base del disegno del Piano regolatore del 1889, con caratteri riconducibili al modello inglese della città giardino, dove dominano case uni o plurifamiliare su lotto con giardino. I *tessuti compatti* identificano parti coeve alle precedenti, ma caratterizzate dal modello dell'isolato, con case allineate su strada e corte centrale. Sono stati distinti anche alcuni *ambiti storici specializzati*, costituiti dalle aree destinate dall'espansione del primo novecento a precise funzioni non residenziali, di servizio civile e militare.

Per quanto riguarda gli altri insediamenti storici presenti nel territorio comunale, si è ritenuto che nessuno di essi potesse dirsi «tessuto urbano di antica formazione che abbia mantenuto la riconoscibilità della propria struttura insediativa», come richiesto dall'art. A-7 della legge. Gli edifici di valore storico-architettonico e i pochi lembi di tessuto storico ancora esistenti sono stati puntualmente considerati nella definizione degli obiettivi e degli indirizzi per i diversi ambiti all'interno dei quali essi ricadono, oppure come oggetto di vincoli volti alla salvaguardia delle caratteristiche storico-testimoniali.

### Ambiti del territorio rurale

A Bologna, tutto il territorio rurale è del tipo "periurbano".

La legge, all'art. A-20, definisce gli "ambiti agricoli periurbani" come parti del territorio per le quali la pianificazione «persegue prioritariamente il mantenimento della conduzione agricola dei fondi», nonché la promozione di attività «dirette a soddisfare la domanda di strutture ricreative e per il tempo libero» e a «contribuire al miglioramento della qualità ambientale urbana, attraverso la realizzazione di dotazioni ecologiche». Il Psc prevede che tutto il territorio non urbano sia oggetto di politiche finalizzate al conseguimento di questi obiettivi, in quanto interessato da dinamiche che in gran parte "dipendono" dalla città e che possono essere indirizzate verso esiti positivi se correttamente individuate e governate.

Ai fini del miglioramento della qualità ambientale è stato decisivo il lavoro di riconoscimento e progettazione della rete ecologica sul territorio comunale, che ha consentito di distinguere gli *ambiti di valore naturale e ambientale*. Si tratta di parti del territorio riconducibili direttamente all'art. A-17 della legge, poi distinte in relazione alla loro differente natura (di pianura, di collina, fluviali) e quindi in ragione dei differenti indirizzi per esse opportuni. Gli ambiti di valore naturale e ambientale *di pianura* sono costituiti dai principali nodi semplici della rete ecologica, ecosistemi a matrice naturale o naturalizzati, e da loro aree di rispetto. Gli ambiti di valore naturale e ambientale *di collina* sono invece costituiti dal connettivo ecologico diffuso, il cui interesse è dato dalla natura dei suoli e della vegetazione presente, che ha subito processi di evoluzione naturale per l'abbandono della coltivazione agricola (ritorno della selva). Gli ambiti di valore naturale e ambientale *fluviali* del Reno e del Savena, nodi complessi della rete ecologica, sono ricompresi in un perimetro che tiene assieme le aree di maggiore interesse naturalistico con quelle il cui interesse è anche legato alla fruizione.

Sono state classificate come *ambiti agricoli di rilievo paesaggistico* le parti di "campagna urbana" che circondano la città, dove gli usi agricoli si possono integrare con la tutela del patrimonio ambientale e paesaggistico. La loro articolazione riconosce differenti dominanti, esistenti e di progetto. La *dominante paesaggistica* è stata attribuita al connettivo ecologico, generalmente coltivato, dove sono rilevanti le permanenze del paesaggio agricolo tradizionale. La *dominante ecologica* è riconosciuta nelle aree ancora coltivate, ma dove la vicinanza a nodi ed elementi della rete ecologica induce a particolari cautele nella conduzione agricola dei fondi. La *dominante agricola* è riferita all'insieme delle aree dove l'uso produttivo prevale rispetto alla qualità paesaggistica o ambientale.

### Funzioni

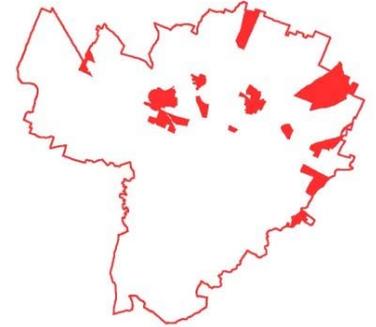
Dal punto di vista della caratterizzazione funzionale degli ambiti, si è pienamente condivisa la logica della legge, evidentemente nata dalla volontà di evitare rischi di monofunzionalità. Si è dunque previsto per ogni ambito un insieme di usi possibili e compatibili, che potranno essere successivamente distinti e precisati per raggiungere gli obiettivi o migliorare l'efficacia del piano, in base anche al monitoraggio della ValSat e in seguito alle realizzazioni di Poc e Rue.

Gli ambiti *misti* (presenti in ciascuna classe del territorio urbano) sono quelli dove la residenza si associa alle «attività economiche e sociali con essa compatibili», dove si realizza una «equilibrata compresenza» di residenza e «attività sociali, culturali, commerciali e produttive con essa compatibili».

Gli ambiti *specializzati* sono invece quelli utilizzati o destinati ad essere utilizzati per attività economiche e commerciali, in contesti caratterizzati dalla forte concentrazione produttiva, che possono consentire una «limitata compresenza di insediamenti e spazi collettivi residenziali». Negli ambiti specializzati vengono dunque compresi anche i “poli funzionali”, «costituiti dalle parti del territorio ad elevata specializzazione funzionale nelle quali sono concentrate, in ambiti identificabili per dimensione spaziale ed organizzazione morfologica unitaria, una o più funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, culturale, sportiva, ricreativa e della mobilità» (art. A-15).

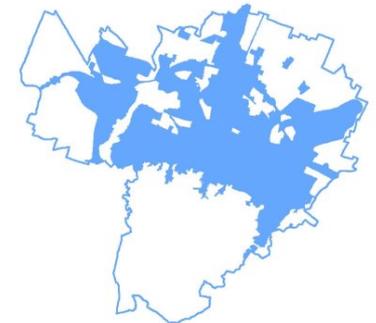
**Le regole. Legenda  
 della tavola  
 "Classificazione del  
 territorio" – Territorio  
 urbano da strutturare**

	Ambiti per i nuovi insediamenti
	misti
	specializzati
	Ambiti di sostituzione
	misti
	Ambiti in trasformazione
	misti
	specializzati



**Le regole. Legenda  
 della tavola  
 "Classificazione del  
 territorio" – Territorio  
 urbano strutturato**

	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
	quartiere giardino
	tessuti compatti
	specializzati



**Le regole. Legenda  
 della tavola  
 "Classificazione del  
 territorio" – Territorio  
 rurale**

	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





## Parte 4

### Attuazione del Piano



## Forme di attuazione

Il sistema di pianificazione e governo del territorio comunale, costruito dalla legge regionale 20/2000, consente di attuare le strategie enunciate dal Psc mediante direttive e indirizzi rivolti alla pianificazione operativa e alla regolamentazione minuta delle trasformazioni.

Il carattere strategico, non prescrittivo (se non per quanto riguarda il recepimento di vincoli di legge o sovraordinati) del Psc, privo di cogenza per la conformazione dei diritti edificatori, deve essere completato dai contenuti del Piano operativo comunale (che conterrà prescrizioni ed indirizzi per la formazione dei Piani urbanistici attuativi e genererà diritti e doveri temporanei per gli attuatori delle trasformazioni nel territorio da strutturare) e dai contenuti prescrittivi del Regolamento urbanistico edilizio (strumento di governo delle operazioni diffuse nel territorio strutturato e in quello rurale).

Allo scopo di dare continuità e coerenza al processo di pianificazione e alle azioni di trasformazione guidate dai Psc con i Pua e dal RUE, il Psc attiva proprie specifiche forme, tra loro diverse per il tipo di obiettivi perseguito, oltre che per le tecniche messe al lavoro. Si tratta della perequazione urbanistica, della partecipazione, del monitoraggio e della comunicazione.

La *perequazione urbanistica* si carica dell'obiettivo di rendere economicamente sostenibile la ristrutturazione prevista. A Bologna si declina in modo originale, adeguandosi alla particolare strategia assunta dal Piano, al modo di classificare il territorio e di indirizzare gli interventi nei diversi ambiti.

La *partecipazione*, ovvero il coinvolgimento dei cittadini nella discussione degli obiettivi e nella definizione delle scelte progettuali, ha preceduto il Psc nella fase preliminare, in alcuni casi ne ha preparato il terreno anticipando decisioni, lo accompagna continuando il lavoro nei Laboratori aperti, lo seguirà nel suo divenire offrendosi per l'elaborazione delle sue proposte, là dove queste richiedano un approfondimento attraverso iniziative nuove come i tavoli per le 7 Città e i laboratori partecipati per le Situazioni. In questo quadro i Quartieri hanno assunto, e assumeranno sempre più, un ruolo di attore-protagonista.

Il *monitoraggio* raccoglie l'obiettivo di trasformare la Valutazione di sostenibilità ambientale del Psc in un processo continuo di verifica della sua attuazione e dell'efficacia o meno dei risultati attesi. Un'altra forma di

accompagnamento del piano che rende palese e dà spessore alla natura processuale dell'urbanistica.

Il monitoraggio si qualifica appoggiandosi a un Sistema informativo territoriale, che diventa il centro motore dell'aggiornamento sia per la valutazione, sia per la comunicazione.

Nell'attuazione del Psc la *comunicazione* occupa uno spazio previsto e progettato. Il primo passo è già stato fatto nella direzione della "comunicazione interna", con la costruzione di un modello dati che riflette l'impostazione del piano e si concilia con il modello regionale, consentendo alle strutture tecniche del Comune di dialogare con quelle degli altri enti competenti per il governo del territorio. Un altro passo si sta compiendo rendendo le informazioni fruibili tramite web. E' questa la prima operazione per aprire una "comunicazione esterna", che troverà ulteriore spazio nel rinnovato Urban center.

## La perequazione urbanistica

Nel Documento preliminare del Piano strutturale la perequazione urbanistica viene indicata fra gli strumenti per raggiungere efficacemente gli scopi fissati dall'Amministrazione: "riabitare Bologna" e migliorare la "vivibilità urbana" costituiscono obiettivi da perseguire per mezzo di trasformazioni urbane regolate dalla contribuzione della rendita al finanziamento della città pubblica e dal principio dell'equo trattamento delle proprietà immobiliari coinvolte.

Appare quindi utile richiamare gli obiettivi che implicano trasformazioni urbanistiche ed edilizie allo scopo di valutare l'efficacia complessiva dello strumento perequativo.

- *Ripopolare Bologna.* Nel Documento preliminare tale obiettivo viene declinato in termini quantitativi e qualitativi. Sotto il profilo quantitativo, il numero di nuovi alloggi destinato a rispondere alle diverse domande abitative è di 8.000 unità: 6.000 destinate alla domanda abitativa tradizionale, 2.000 a dare risposta alle nuove forme del disagio abitativo. Sotto il profilo qualitativo, il miglioramento degli standard prestazionali, urbanistici ed architettonici della nuova offerta residenziale verrà perseguito anche per mezzo di meccanismi competitivi e concorsuali nella promozione degli interventi.
- *Integrare e consolidare il sistema del verde e dei servizi.* L'integrazione e il consolidamento del sistema del verde avviene con riferimento alle principali infrastrutture ambientali previste: i parchi fluviali, i parchi urbani e i parchi collinari. La qualità del sistema dei servizi è perseguita attraverso il potenziamento delle infrastrutture urbane e l'acquisizione di un'importante quota di superficie destinata a servizi, ma non ancora disponibile.
- *Migliorare la qualità della città consolidata.* I principali ambiti di riqualificazione urbanistica, ma anche gli interventi di riqualificazione a scala edilizia, devono rappresentare l'occasione per elevare la qualità urbana complessiva. Anche per questa finalità può essere applicata la perequazione.

Gli obiettivi sono molteplici e riguardano comparti immobiliari e fondiari differenziati. Lo strumento perequativo – con un'innovazione significativa rispetto a quanto praticato nelle esperienze di pianificazione italiane – viene declinato in modo originale rispetto ai diversi contesti in cui è chiamato a operare. Se negli ambiti per i nuovi insediamenti e nelle zone già destinate a servizi la perequazione è strumento eminentemente fondiario, poiché assicura all'Amministrazione comunale i suoli per la città

pubblica, da acquisire altrimenti per via espropriativa, negli ambiti del territorio strutturato consente di regolare il co-finanziamento dei privati, attraverso prelievi mirati alla realizzazione di interventi capaci di assicurare un armonico sviluppo degli investimenti pubblici e privati.

#### La perequazione per le politiche abitative

Il primo tema riguarda il rapporto fra la perequazione e l'obiettivo "riabitare Bologna".

La realizzazione degli interventi di edilizia sociale è resa possibile da specifiche regole perequative che consentono all'Amministrazione l'acquisizione di un'importante quota di suoli su cui promuovere i programmi di *housing sociale*.

È utile sottolineare come l'acquisizione del patrimonio fondiario rappresenti solo il primo passo funzionale verso l'attuazione delle politiche abitative pubbliche. Una riflessione sulle possibili forme di partnership con il settore privato per la realizzazione di questi interventi rappresenta il passo successivo. In questo senso, una ricognizione delle esperienze già in corso nel paese e un approfondimento delle proposte già presentate all'Amministrazione comunale consentono di elencare i modelli possibili: la gestione diretta del Comune con la partnership degli operatori privati; il coinvolgimento del terzo settore; l'istituzione di un fondo immobiliare, come proposto dall'Associazione degli industriali con il Fondo immobiliare per l'*housing sociale*.

#### La perequazione per le infrastrutture urbane e ambientali

Il secondo tema riguarda il rapporto fra la perequazione e l'attuazione delle infrastrutture urbane e ambientali della città.

La perequazione consente l'acquisizione a titolo gratuito di oltre 120 ettari di suoli lungo le tre aste fluviali della città (Reno, Navile e Savena) e del Belvedere di Montalbano, a fronte del riconoscimento di una modesta quota di capacità edificatoria ai proprietari dei suoli. Questa capacità edificatoria non potrà peraltro essere sfruttata in loco, per non compromettere la qualità ambientale delle aree destinate a essere acquisite, ma sarà trasferita negli ambiti per i nuovi insediamenti, dove tale potenziale di edificazione risulta sostenibile sotto il profilo urbanistico e ambientale.

Attraverso la perequazione urbanistica è dunque possibile acquisire, senza alcun onere per l'Amministrazione e con il concorso dei privati a cui è comunque riconosciuta un'adeguata valorizzazione, le aree funzionali alla realizzazione della Città del Reno, all'integrazione e alla ricucitura del Parco del Navile e del Savena, all'attuazione delle politiche per i nuovi parchi urbani.

La perequazione verrà inoltre impiegata puntualmente in piccole aree intercluse della città consolidata - complessivamente oltre 20 ettari di suoli destinati a servizi dal Prg vigente, ma mai acquisiti - per il potenziamento del sistema delle attrezzature urbane. Per quest'ultima tipologia di suoli, l'efficacia dello strumento è subordinata alla volontà dei proprietari di cooperare nel processo di trasformazione e valorizzazione della città. Poiché queste aree rappresentano piccole porzioni all'interno della città esistente, valori attesi anche di significativo importo potrebbero rendere quanto meno difficoltoso il percorso gestionale ipotizzato.

#### La perequazione per la riqualificazione degli ambiti interni alla città

L'ultimo tema riguarda il rapporto fra la perequazione e la riqualificazione degli ambiti interni alla città.

La riqualificazione della città esistente si articola in due linee d'azione. La prima si applica ad ambiti urbani degradati, dismessi o sottoutilizzati, attraverso interventi di ristrutturazione. La seconda è invece orientata a governare la qualificazione diffusa con interventi modesti. Il principio perequativo trova impiego nelle due forme, attraverso la perequazione "integrata" e la perequazione "diffusa".

La *perequazione integrata* per gli ambiti da riqualificare riguarda complessivamente 70 ettari di suoli dismessi o dismettibili, a destinazione produttiva o militare. Il nuovo quadro di regole incentiva la realizzazione di progetti caratterizzati dalla qualità degli spazi privati e degli spazi pubblici, vincolando lo sviluppo delle aree alla logica del co-finanziamento delle attrezzature collettive. Esso prevede che l'Amministrazione definisca un carico insediativo ritenuto ordinario e conceda la possibilità di aumentare tale carico solo a fronte di progetti di spiccata qualità. Il plusvalore generato dalla capacità edificatoria aggiuntiva (concessa sotto forma di *bonus di densità*) è destinato ad essere ripartito tra i soggetti privati e l'Amministrazione secondo il principio generale per cui i costi collettivi addizionali, determinati dal nuovo carico insediativo, devono essere sostenuti dal promotore. In questo modo, gli operatori privati restituiscono una quota rilevante del plusvalore generato dalle decisioni urbanistiche sotto forma di opere, attrezzature d'interesse collettivo o servizi, in analogia con quanto praticato e istruito in Europa nelle più avanzate formule di partnership tra pubblico e privato. La qualità dei progetti verrà perseguita attraverso specifiche procedure concorsuali tese a selezionare le proposte ritenute in grado di esprimere il massimo valore sociale nel rispetto degli interessi privati.

La *perequazione diffusa*, impiegata negli ambiti di qualificazione diffusa, ha l'obiettivo di promuovere un sistema di regole, formalizzato nel Rue, per il coinvolgimento dei privati e il co-finanziamento della qualità di quartiere. Il principio sotteso è analogo a quello della perequazione

integrata: a fronte di norme che consentono un beneficio privato – legato alla variazione di volumetria e/o di destinazione d’uso - una quota del plusvalore dovrà essere reso alla collettività per finanziare, totalmente o in parte, la realizzazione di opere, attrezzature pubbliche e servizi, secondo gli indirizzi formalizzati dal Piano strutturale.

## La partecipazione e la comunicazione

### Processi inclusivi

A fianco del percorso di condivisione istituzionale l'ascolto attivo e la partecipazione allargata dei cittadini sono stati componenti essenziali del percorso di redazione del Quadro conoscitivo e del Documento preliminare del piano.

Attraverso il coinvolgimento preliminare dei Quartieri, il Forum "Bologna città che cambia", i laboratori di urbanistica partecipata, si è via via ampliato il numero di processi aperti e dunque il campo di sperimentazione dei percorsi di tipo "inclusivo".

Al Forum che ha discusso il Documento preliminare del Psc è seguito quello dedicato al Piano generale del traffico urbano; al Laboratorio Mercato, che ha contribuito alla riprogettazione con modalità partecipative di un'area strategica (per dimensioni e posizione) della città, si sono via via aggiunti il Laboratorio Via Larga, per un nuovo parco urbano nel Quartiere San Vitale (associato ad un concorso di progettazione), il Laboratorio per il nuovo Parco San Donnino nel Quartiere San Donato, il Laboratorio Villa Bernaroli, per il Parco città campagna, nel Quartiere Borgo Panigale, il Laboratorio Nord Ovest, dove si è cominciato ad approfondire il tema della qualità dell'aria e del fabbisogno energetico nei Quartieri Reno e Porto.

Differenti i temi affrontati, il numero di persone coinvolte, le modalità di lavoro e le tecniche utilizzate, omogenea la gamma di obiettivi, condivisi da amministrazione centrale e quartieri coinvolti: ascolto e approfondimento dei bisogni e delle esigenze espresse dai diversi soggetti e territori, valorizzazione della creatività diffusa e rafforzamento dei percorsi di cittadinanza attiva già in atto, diffusione di informazioni in merito alle trasformazioni attese, confronto franco e aperto su opzioni e priorità dell'azione amministrativa.

Forte dell'importante dimensione progettuale del Piano, che si esprime anche nella struttura che lo stesso ha assunto (Città e Situazioni si sono aggiunte a Sistemi e Ambiti), un percorso articolato intende accompagnare la fase dedicata alle Osservazioni e alle Controdeduzioni, proponendo il proseguimento e l'integrazione delle attività del Forum e dei laboratori di quartiere.

Se *Bologna città che cambia* è il "contenitore" generale che con i suoi appuntamenti scandisce l'iter segnandone i momenti salienti (apertura, confronto, chiusura) e rappresenta il momento di sintesi dei diversi percorsi, i *Tavoli strategici per le 7 Città* saranno la modalità per

sviluppare la comunicazione e la partecipazione multistakeholder a livello cittadino, mentre i *Laboratori di Situazione* saranno lo strumento per strutturare la partecipazione e la comunicazione nei contesti locali.

I Tavoli per le 7 Città, orientati ad approfondire la componente strategica del piano, si distingueranno per tempi, modalità, sede di confronto; saranno aperti alla partecipazione di tutti i cittadini ma ruolo chiave potranno giocare i soggetti che “presidiano parti di società”, enti, università, associazioni cittadine e gruppi organizzati, in particolare gli attori che hanno partecipato alla prima fase del Forum fornendo importanti contributi. Dai tavoli si attendono indicazioni sui principali progetti, con attenzione alle priorità, alla possibilità di finanziamenti e agli strumenti di promozione, a possibili programmi di azione e forme di gestione innovativa, alla raccolta di indicazioni per bandi di concorso.

Punto di riferimento per questo percorso sarà Urban center Bologna, che si candida a divenire il principale luogo di comunicazione del Piano nella sua unitarietà. L’Urban center accompagnerà un’azione comunicativa su scala cittadina e metropolitana finalizzata a rendere noti temi e luoghi del progetto attraverso eventi e canali differenziati.

I Laboratori di Situazione intendono valorizzare il patrimonio di informazioni ed esperienza raccolto attraverso il percorso di ascolto preliminare dei quartieri e i laboratori di urbanistica partecipata.

La selezione delle Situazioni (o di raggruppamenti di Situazioni) oggetto dei laboratori partecipati avverrà in accordo con i Quartieri, sulla base di criteri condivisi con l’Amministrazione comunale e sulla base di specifiche proposte progettuali.

I laboratori intendono coinvolgere le commissioni di quartiere, le associazioni e i gruppi attivi sui territori, i singoli cittadini interessati, le scuole di diverso ordine e grado, ma anche le università e in particolare i gruppi di studenti che nel corso dei propri studi si misurano con esplorazioni progettuali sul contesto bolognese. Condiviso un percorso e individuato un luogo che ospiterà gli incontri del laboratorio esso si candiderà anche a divenire punto di consultazione del materiale prodotto.

Dai laboratori si attendono proposte per l’approfondimento della descrizione e delle indicazioni progettuali di Situazione (verifica delle scelte e delle priorità assegnate) e raccomandazioni utili per le singole trasformazioni, inquadrate tuttavia in un quadro di riferimento e di riflessione più ampio.

In questa fase del Forum la partecipazione sarà “orientata al progetto”: non si tratterà solo di proseguire l’ascolto e il dialogo ma di contribuire ad un percorso di verifica, implementazione e condivisione (la maggiore possibile) dei progetti in vista della approvazione finale del Piano

strutturale da parte del Consiglio comunale e in accompagnamento alla redazione dei Piani operativi e del Regolamento urbanistico edilizio.

A partire dalle sperimentazioni fatte e dai risultati ottenuti, il confronto aperto con l'avvio del processo di pianificazione, proseguito con i tavoli e i laboratori, continuerà nella fase di definizione degli strumenti attuativi e come una delle modalità utili al monitoraggio degli esiti del Piano, nelle forme ritenute più idonee dai soggetti promotori e dai partecipanti.

## Il monitoraggio

L'approccio integrato al principio di sostenibilità, che caratterizza il Piano strutturale, comporta una stretta relazione fra gli obiettivi indicati e l'attuazione delle previsioni di trasformazione del territorio. L'assunzione del principio e le pratiche di valutazione che ne conseguono possono consentire il superamento della dicotomia fra tutela e trasformazione, nel senso che alla valutazione viene affidato il compito di giudicare l'una e l'altra, anche per le eventuali reciproche interferenze.

E' positivo che la legge regionale abbia introdotto il tema della sostenibilità territoriale legandolo all'intero processo di costruzione dei piani urbanistici. La Valutazione di sostenibilità dei piani (ValSat) è, infatti, uno strumento di supporto al processo decisionale che non si chiude con l'approvazione del piano, ma che ne supporta anche la fase attuativa, diventando monitoraggio.

Il *monitoraggio* consiste nella verifica dell'efficacia delle azioni promosse dal Psc rispetto al raggiungimento degli obiettivi e ai risultati prestazionali attesi e fornisce gli elementi di riferimento per la pianificazione operativa. Implica operazioni e procedure per verificare se il piano stia effettivamente migliorando le condizioni ambientali e sociali di partenza, se le modifiche indotte provochino impatti che erano stati previsti e di cui si era tenuto conto durante la sua elaborazione, evidenziando eventuali criticità fin dal loro emergere, in modo da consentire interventi correttivi degli scostamenti rispetto agli obiettivi assunti.

Affinché questa verifica sia efficace, è opportuno che essa avvenga a scadenze ravvicinate con riferimento ai tempi del piano. A questo scopo sembra ragionevole una prima verifica tempestiva, dopo 1/2 anni dall'approvazione del Psc, integrandola con revisioni periodiche ogni 4/5 anni (indicativamente legandosi alla redazione dei Poc).

La procedura di monitoraggio degli effetti delle politiche e delle azioni del piano è basata sulla formulazione di un "bilancio ambientale" rispetto alla situazione iniziale. Il set di indicatori che sarà selezionato a tale scopo, organizzato secondo lo schema Pressione/Stato/Risposta (PSR), comprenderà sia indicatori di performance del piano, relativi al grado di

attuazione, sia indicatori descrittivi delle componenti ambientali interessate dalle trasformazioni previste. Ciascun indicatore, scelto sulla base della sua rilevanza rispetto al Psc, sarà riferito agli obiettivi di sostenibilità e verrà descritto con riferimento alle tendenze in atto e al target a 15 anni, declinato anche per le scadenze intermedie previste dal monitoraggio stesso. Costituiranno un riferimento le normative eventualmente disponibili e le buone pratiche utili per Bologna.

Le esperienze che l'Amministrazione comunale ha fatto con la procedura di ValSia, cioè la valutazione dei piani urbanistici attuativi introdotta nel 1994, e con il bilancio ambientale elaborato nell'ambito del progetto Ecobudget, possono essere riprese e rinnovate.

L'attività di monitoraggio richiede anche strumenti che consentano di raccogliere ed elaborare dati territoriali, e il Sit si candida a diventarne il cuore.

## Il Sit per la partecipazione, la partecipazione per il Sit

Le politiche di E-Government sono prevalentemente orientate a favorire il coinvolgimento e la partecipazione dei cittadini ai processi decisionali e riconoscono come strategico il miglioramento dei rapporti istituzionali con tutti i portatori d'interesse attraverso canali innovativi, fra i quali Internet gioca un ruolo di primaria importanza.

Il Sit, sfruttando la progressiva evoluzione dei sistemi WebGis, prevede lo sviluppo di applicazioni che, oltre alle normali potenzialità informative e di consultazione delle basi dati territoriali, favoriscono un'interazione dei cittadini con l'Amministrazione attraverso l'invio di commenti, segnalazioni, proposte su porzioni geografiche di interesse. Sistemi di questo tipo consentono di supportare e accompagnare il processo decisionale di pianificazione allargato ai cittadini, ma allo stesso tempo attivano un canale informativo bidirezionale utile a mantenere aggiornate le basi dati territoriali.

La progressiva integrazione delle applicazioni del Sit con gli altri strumenti di gestione, congiuntamente allo sviluppo di nuovi servizi di tipo web, porteranno a valorizzare le esperienze maturate rivolgendosi sempre più ad un numero elevato di utenti, allargando il panel dai professionisti del territorio ai cittadini.

Tra le esperienze più significative che sostengono questo obiettivo è utile ricordare il supporto tecnico dato dal Sit ai servizi informatici di "Bologna. Città che cambia". In questo contesto sono state sperimentate nuove soluzioni informatiche per i laboratori di urbanistica partecipata e per il Forum cittadino, interpretando l'esigenza di ripensare gli strumenti di

gestione del territorio in una prospettiva di governance allargata dei processi di trasformazione urbana. Sono queste esperienze ad aver messo in luce come il contributo diretto da parte dei cittadini e dei professionisti consenta un arricchimento e un miglioramento delle basi dati disponibili, favorendo un ciclo virtuoso di comunicazione importante per il monitoraggio territoriale.

Lo sviluppo delle fasi di attuazione del Piano richiederanno un controllo costante delle dinamiche del territorio e una gestione dei loro andamenti. Applicazioni informatiche dedicate consentiranno una consultazione del continuo divenire delle trasformazioni che modificano la città. Ciò implica che gli strumenti informatici e il modello dati siano adeguati alle esigenze di verifica dello stato di attuazione del piano, ma anche dell'efficacia delle strategie assunte nel processo decisionale allargato e delle azioni progettuali che gli strumenti operativi di volta in volta individueranno.

## Il modello per la gestione delle informazioni

La caratteristica complementarità degli elementi che compongono il Piano strutturale si riflette in maniera sensibile sulle relazioni che guidano la logica del modello informativo e degli strumenti per la sua gestione e divulgazione

L'impostazione innovativa, pur restando aderente alle regole previste dalla legge urbanistica regionale, impone soluzioni per il modello dati che siano flessibili e allo stesso tempo integrate con gli strumenti di gestione informatica esistenti. Il modello dati del Psc deve inoltre garantire che l'evoluzione delle architetture informatiche e delle tecnologie non abbiano impatti nel tempo sulla struttura delle informazioni, che successive modifiche significative non abbiano ricadute rilevanti sull'intero sistema di gestione, mettendolo in difficoltà.

La struttura che ne deriva, rappresentata in figura, si compone di dati cartografici e di dati tabellari correlati. Essi costituiscono le fondamenta descrittive del Psc cui riferire il relativo apparato normativo, così come previsto dalla legge. A tali dati sono stati aggiunti strati di cartografia ed altre informazioni necessarie a descrivere ulteriori elementi, oggetto delle azioni del piano.



dell'Atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione della legge 20/2000, art. A-27.

Per favorire gli obiettivi di comunicazione e scambio dati tra gli enti, oltre che per agevolare le attività di monitoraggio, il modello regionale definisce logiche di classificazione dei dati che variano in funzione dei tipi di oggetti di piano individuati, ferma restando una flessibilità organizzativa delle informazioni gestite in sede comunale. Il modello predisposto consente un completo allineamento delle basi dati individuate dal Comune di Bologna con la struttura informativa definita dalla Regione e dalla Provincia, facendo riferimento ai due insiemi logici di rappresentazioni cartografiche:

- aspetti strutturanti del sistema insediativo
- aspetti condizionanti del territorio.



Parte 5  
Quadro normativo



## Indice

### **Titolo 1**

#### **Disposizioni generali**

- Art. Oggetto del Piano strutturale comunale
- Art. Efficacia delle previsioni del Piano
- Art. Elaborati costitutivi del Piano
- Art. Definizioni
- Art. Rapporti con il Piano operativo comunale
- Art. Rapporti con il Regolamento urbanistico edilizio
- Art. Rapporti con gli strumenti di pianificazione settoriale
- Art. Monitoraggio del piano
- Art. Norme transitorie

### **Titolo 2**

#### **Tutele e vincoli**

- Art. Limiti per l'uso e le trasformazioni del suolo
- Art. La carta unica del territorio
- Art. Tutele
- Art. Vincoli

### **Titolo 3**

#### **Disciplina del territorio comunale**

##### Capo 3.1 Disciplina degli Ambiti

- Art. Territorio urbano
- Art. Territorio urbano da strutturare
- Art. Ambiti per i nuovi insediamenti
- Art. Ambiti di sostituzione
- Art. Ambiti in trasformazione
- Art. Territorio urbano strutturato
- Art. Ambiti da riqualificare
- Art. Ambiti di qualificazione diffusa
- Art. Ambiti in via di consolidamento
- Art. Ambiti pianificati consolidati
- Art. Ambiti infrastrutturali
- Art. Ambiti storici
- Art. Territorio rurale

- Art. Ambiti di valore naturale e ambientale
- Art. Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico
- Art. Disciplina funzionale

#### Capo 3.2 Disciplina dei Sistemi

- Art. Sistema delle infrastrutture per la mobilità
- Art. Accessibilità integrata e sostenibile
- Art. Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi
- Art. Qualità sociale
- Art. Sistema ecologico e ambientale
- Art. Qualità ecologica e ambientale

#### Capo 3.3 Disciplina delle Situazioni

- Art. Strategie per la qualità diffusa
- Art. Indirizzi e schemi per le situazioni

### **Titolo 4**

#### **Attuazione del piano**

- Art. Partecipazione
- Art. Formazione dei POC
- Art. Formazione del RUE
- Art. Perequazione urbanistica
- Art. Piani di settore con valenza territoriale

Estratti da

Art. Indirizzi e schemi per le situazioni





## Borgo Panigale



**CENTRALITA'**

Rafforzamento della centralità di via delle Scuole attraverso la realizzazione di un polo culturale nell'area occupata dalla Caserma dei Carabinieri in relazione al programma di dismissione della stessa



**STRADA**

Riquilificazione dell'asse della via Emilia in relazione con il transito del mezzo pubblico di trasporto e finalizzata alla circolazione pedonale, all'attraversamento e alla valorizzazione dei fronti commerciali



**ATTRAVERSAMENTO**

Realizzazione di attraversamenti sicuri su viale De Gasperi e in direzione della fermata SFM Borgo Panigale



**SPAZIO PUBBLICO**

- Realizzazione di attrezzature collettive nei pressi del cimitero destinate in particolare all'assistenza agli anziani
- Realizzazione di un'area destinata a verde e attrezzature sportive nei pressi di via Cavalieri Ducati



**PERCORSO CICLOPEDONALE**

Completamento della rete dei percorsi ciclopeditoni che collegano la situazione con la Birra, il parco dei Pini e il Reno, la Campagna di Olmetola e Rigosa, Lavino



**FERMATA TP**

Realizzazione di un punto di interscambio del trasporto pubblico attrezzato con parcheggio e funzioni complementari nell'area del Centro Borgo



**PARCHEGGIO**

Realizzazione del parcheggio previsto lungo la via Emilia



**ACCESSO/VARCO**







## Barca



**CENTRALITA'**

- Rafforzamento della centralità costituita dalla sede di Quartiere attraverso l'integrazione dell'offerta di attrezzature collettive
- Rafforzamento della centralità di piazza Capitini attraverso la riqualificazione degli spazi pubblici e la valorizzazione commerciale



**SPAZIO PUBBLICO**

- Integrazione dell'offerta di spazi pubblici, destinati a cultura, assistenza ed istruzione, attraverso la trasformazione di aree oggi destinate ad usi non compatibili con la residenza: deposito Atc e centrale Enel di via della Barca
- Integrazione dell'offerta di verde connessa al percorso lungo il canale di Reno attraverso l'acquisizione dell'area di via Wiligelmo



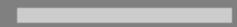
**ACCESSO/VARCO**

Realizzazione di due accessi al parco del Reno nell'area di "Casa Baldi" in via Bertocchi/De Pisis e da via Buonarroti, attrezzati con parcheggi e strutture leggere per il tempo libero e il ristoro, connesse alla rete della mobilità ciclabile



**STRADA**

Qualificazione di via della Barca, di via Don Sturzo e del "Treno" attraverso la riprogettazione di alcuni tratti, finalizzata alla priorità dei percorsi pedonali e degli attraversamenti e alla valorizzazione dei fronti commerciali



**SORGENTE D'INQUINAMENTO**

- Mitigazione dell'inquinamento acustico cui sono soggette le scuole di via Tolstoj
- Eliminazione delle criticità da elettromagnetismo in contesto residenziale



**ATTRAVERSAMENTO**

- Realizzazione di un attraversamento ciclopedonale del Reno che colleghi Casteldebole e il Centro sportivo Barca
- Realizzazione di attraversamenti sicuri di Viale Togliatti che consentano la connessione ciclopedonale tra Barca e Santa Viola e tra la Certosa e via Marzabotto



**PARCHEGGIO**

Realizzazione di un punto di interscambio del trasporto pubblico attrezzato con parcheggio e funzioni complementari nell'area della centrale Enel di via della Barca



**PERCORSO CICLOPEDONALE**

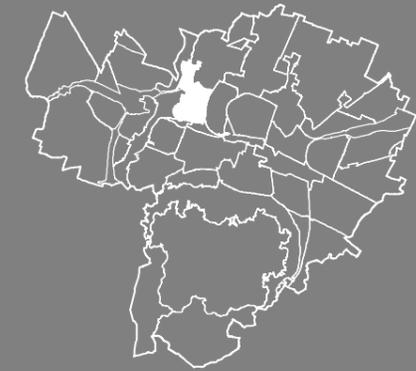
Completamento della rete dei percorsi ciclopedonali con la realizzazione dei tratti di connessione tra il Parco di Villa Contri e il canale di Reno, tra via Borghese e via della Barca e tra via De Pisis e via Giotto



**FERMATA TP**







# Bertalia



CENTRALITA'

Rafforzamento della centralità costituita dal nucleo storico di Pescara attraverso la realizzazione di un nuovo spazio verde, la qualificazione degli spazi pubblici, la valorizzazione commerciale

STRADA

Riquilificazione dell'asse di via Zanardi finalizzata a migliorare la circolazione ciclopeditone e l'attraversamento

PERCORSO CICLOPEDONALE

Completamento della rete dei percorsi ciclopeditoni tra Noce e Pescara, Lazzaretto e Lame, con le connessioni verso il fiume Reno, il Navile e i Laghetti del Rosario

SORGENTE D'INQUINAMENTO

Mitigazione dell'inquinamento acustico cui sono soggette alcune abitazioni in prossimità della linea ferroviaria



SPAZIO PUBBLICO

- Realizzazione di attrezzature collettive alla Noce con spazi di incontro e socializzazione
- Sistemazione come spazio a verde pubblico dell'area di Pescara lungo via Agucchi, già di proprietà comunale

FERMATA TP

Qualificazione della fermata SFM Zanardi, garantendo buona accessibilità e qualità degli spazi pubblici

PARCHEGGIO

Realizzazione dei parcheggi in prossimità delle fermate SFM

CORRIDOIO AMBIENTALE

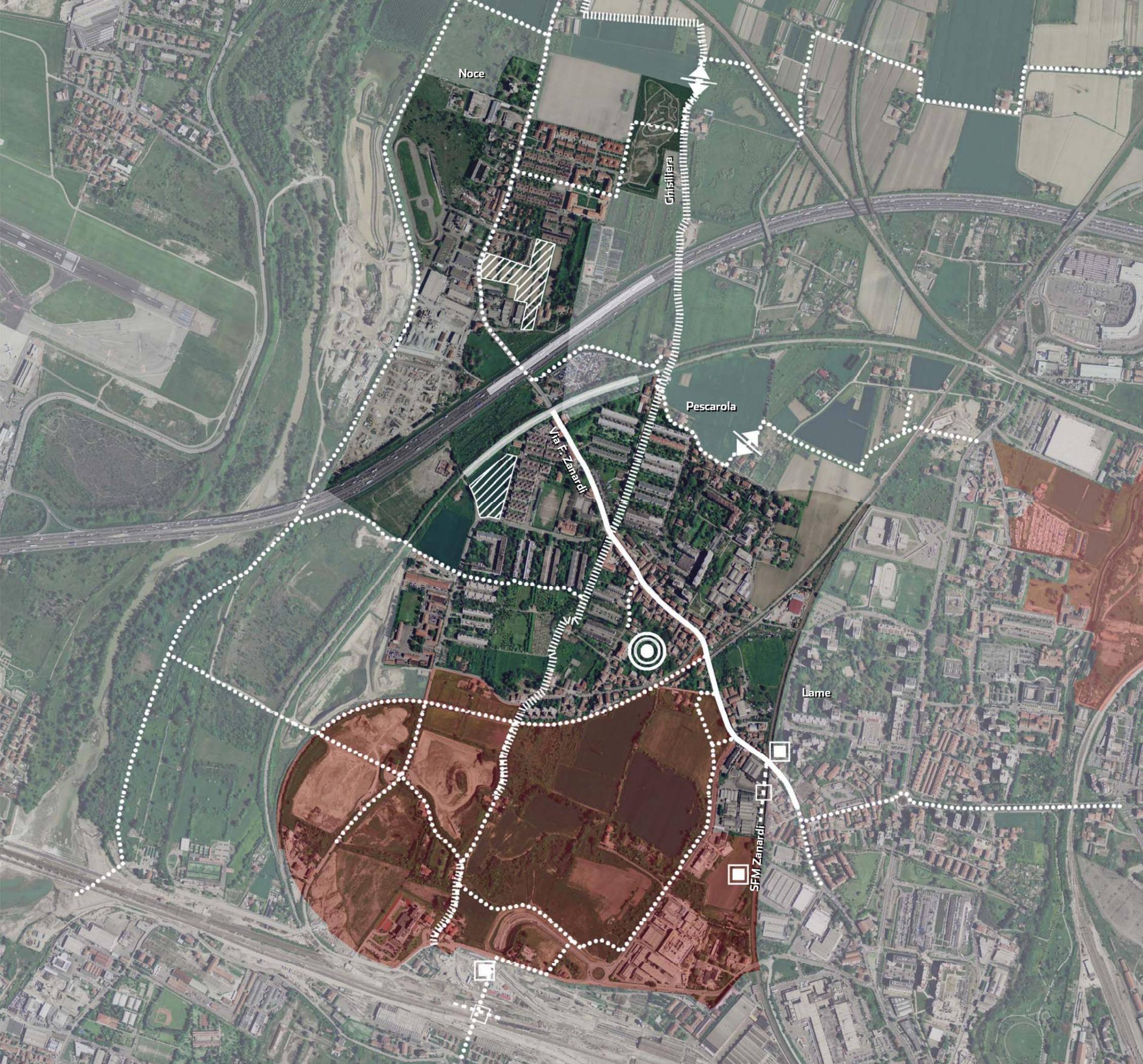
Completamento del tracciato del percorso ciclopeditone lungo la Canaletta Ghisiliera in connessione con la viabilità minore e recupero dei manufatti storici

ACCESSO/VARCO

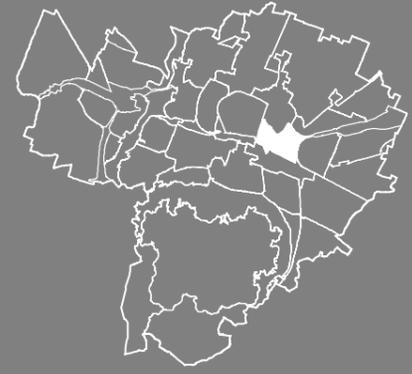
Connessione della Ghisiliera con i Laghetti del Rosario e le aree in trasformazione Lungo Navile



TERRITORIO URBANO DA STRUTTURARE







## San Donato vecchio



CENTRALITA'

Connessione, integrazione e rafforzamento del sistema formato dalla sede del Quartiere, dal Centro Zonarelli e dal Campo Savena



STRADA

Riquilificazione di via San Donato, via del Lavoro e via Amaseo finalizzata a valorizzare i fronti commerciali e migliorare la circolazione pedonale e l'attraversamento



PARCHEGGIO

Realizzazione dei parcheggi "Garavaglia" e "Campo Savena"



ACCESSO/VARCO

- Connessione di San Donato con gli adiacenti spazi aperti del quartiere San Vitale al di là della ferrovia (Campagna tra l'antica via Rimesse e via Scandellara)
- Connessione del Centro Zonarelli con l'area di trasformazione Hera



ATTRAVERSAMENTO



SORGENTE D'INQUINAMENTO

Mitigazione dell'inquinamento acustico che interessa la scuola materna Rocca e che deriva dalla presenza di infrastrutture ferroviarie



PERCORSO CICLOPEDONALE

Completamento della rete dei percorsi ciclopodali con particolare attenzione alle connessioni con la Bologna e con le fermate del trasporto pubblico



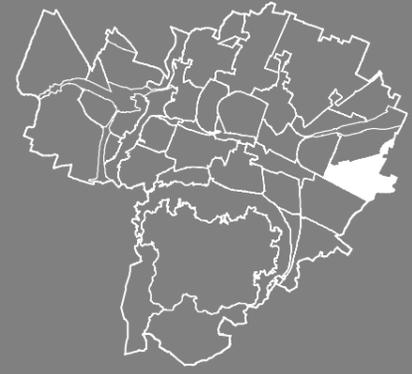
FERMATA TP



TERRITORIO URBANO DA STRUTTURARE







# Croce del Biacco



**CENTRALITA'**

Rafforzamento della centralità di via Martelli attraverso la qualificazione degli spazi pubblici e la realizzazione di attrezzature collettive



**SPAZIO PUBBLICO**

Realizzazione di attrezzature collettive, verde e parcheggi



**STRADA**

- Riqualificazione di via Mattei finalizzata alla valorizzazione commerciale e all'attraversamento.
- Riprogettazione di via Martelli finalizzata al migliore inserimento del passaggio del mezzo pubblico filoviario



**PERCORSO CICLOPEDONALE**

Completamento della rete dei percorsi ciclopeditoni di connessione con le aree di via Larga, il Fossolo e con il Parco del Savena attraverso l'ambito di nuovo insediamento



**ATTRAVERSAMENTO**

Realizzazione di attraversamenti sicuri sulle via Martelli e Stradelli Guelfi



**SORGENTE D'INQUINAMENTO**

- Eliminazione dell'inquinamento da elettromagnetismo cui sono soggetti alcuni edifici residenziali e che interessa anche l'area di nuovo insediamento
- Mitigazione dell'inquinamento acustico che deriva dalla presenza dell'asse tangenziale/autostrada e che interessa aree residenziali



**CORRIDOIO AMBIENTALE**

Realizzazione del Parco del Savena secondo un progetto organico, attento alle connessioni con la campagna

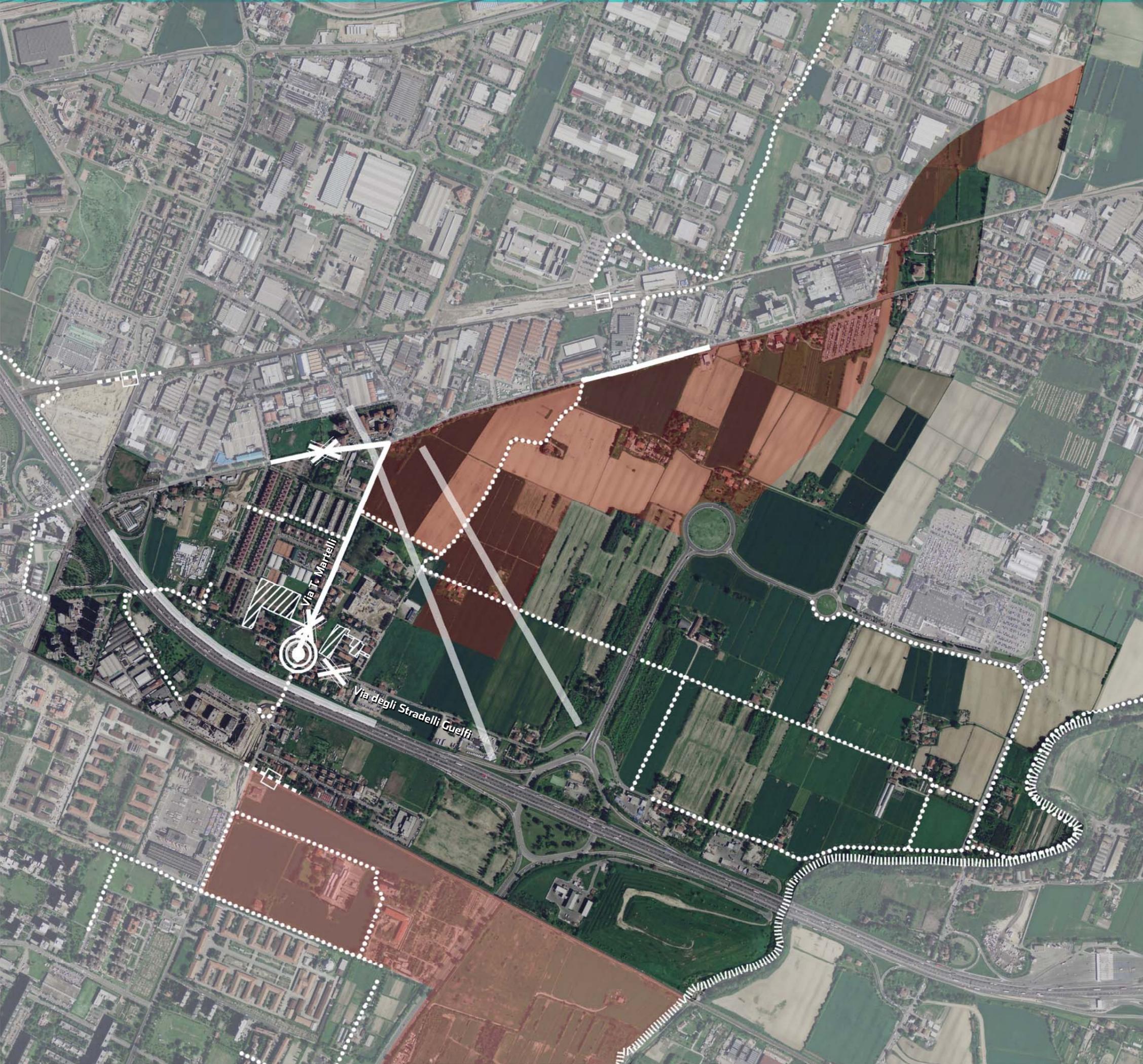


**FERMATA TP**

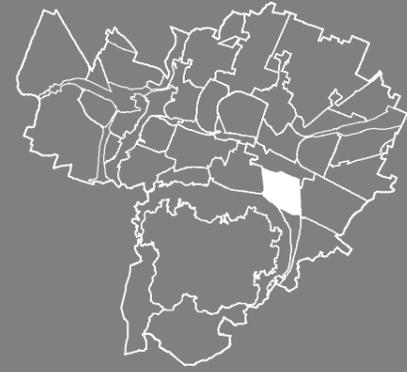
Miglioramento dell'accessibilità alla fermata SFM progettata a Fossolo



**TERRITORIO URBANO DA STRUTTURARE**







## Mazzini

### STRADA

- Riqualificazione della via Emilia, da porta Mazzini a via Palagi: recupero dell'identità e dei caratteri storici degli spazi (portico degli Alemanni), cura dei percorsi pedonali e dell'inserimento delle fermate del mezzo pubblico
- Da via Palagi a via Fossolo: riprogettazione dello slargo finalizzata alla fruizione pedonale dello spazio pubblico, valorizzazione del fronte commerciale e realizzazione di frequenti attraversamenti sicuri
- Da via Fossolo al sottopasso ferroviario: valorizzazione del fronte commerciale degli edifici e connessione al nodo di interscambio del trasporto pubblico
- Riqualificazione delle vie Massarenti, Murri, degli Orti e Dagnini finalizzata a migliorare la circolazione pedonale, a realizzare attraversamenti sicuri, a valorizzare il commerciale



### CENTRALITA'

Miglioramento dell'accessibilità a Piazza Trento e Trieste

### SORGENTE D'INQUINAMENTO

Mitigazione dell'inquinamento acustico cui sono soggette le abitazioni lungo la ferrovia e alcune attrezzature collettive

### PERCORSO CICLOPEDONALE

Completamento della rete dei percorsi ciclopedonali per la connessione della Lunetta Gamberini con il centro storico, con i Giardini Margherita e con la rete del Fossolo



### SPAZIO PUBBLICO

Riqualificazione degli spazi aperti interni ed adiacenti al Parco della Lunetta Gamberini

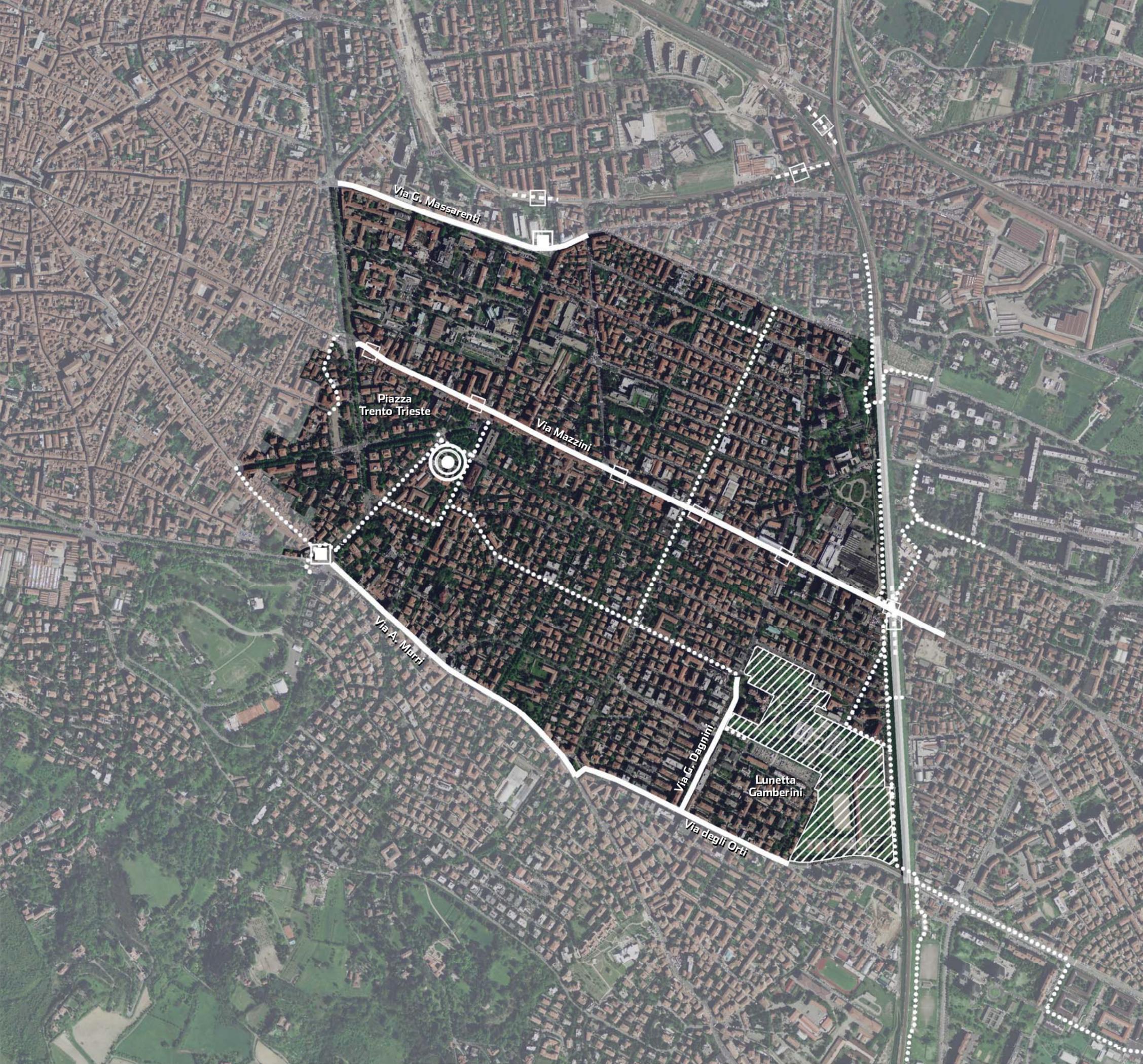


### PARCHEGGIO

Realizzazione del parcheggio previsto a porta Santo Stefano



### FERMATA TP







# Savena



SPAZIO PUBBLICO

Completamento del Parco del Savena attraverso l'integrazione degli spazi aperti fruibili

PERCORSO CICLOPEDONALE

Completamento della rete dei percorsi ciclopdonali con particolare attenzione alle connessioni verso Fossolo e verso San Ruffillo, con il parco del Savena e al percorso lungo lo storico canale di Savena



ACCESSO/VARCO

- Qualificare la fermata SFM San Ruffillo attraverso una maggiore accessibilità
- Realizzare un accesso al territorio rurale in direzione del Parco dei Gessi



ATTRAVERSAMENTO

Realizzazione di attraversamenti sicuri su Via della Battaglia e via Cavazzoni



SORGENTE D'INQUINAMENTO

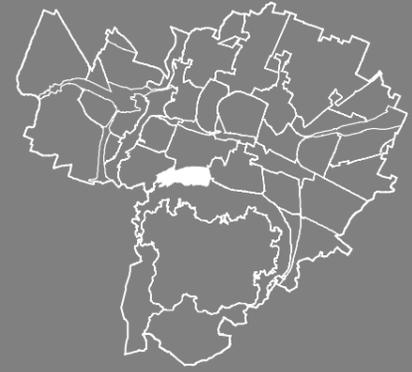
Mitigazione dell'inquinamento acustico che deriva dalla presenza di infrastrutture ferroviarie che interessa aree residenziali e attrezzature collettive



CORRIDOIO AMBIENTALE







## Saragozza

### STRADA

Riqualificazione delle vie Saragozza e Andrea Costa finalizzata a migliorare la circolazione ciclopeditonale, l'attraversamento e la valorizzazione dei fronti commerciali



### ACCESSO/VARCO

Potenziamento dei varchi verso la collina: portico di San Luca, parchi di Villa Spada e Villa delle Rose, Giardini di via Battaglia, via del Genio, via di Ravone, Porta Saragozza - Ingegneria



### ATTRAVERSAMENTO

Realizzazione di attraversamenti sicuri su via Saragozza e via Andrea Costa



### CENTRALITA'

Realizzazione di una nuova centralità



### PERCORSO CICLOPEDONALE

Completamento della rete dei percorsi ciclopeditonali con particolare attenzione alla connessione di Piazza della Pace con il centro storico e ai percorsi in direzione della collina



### SPAZIO PUBBLICO

Riqualificazione dell'area "ex marmisti", già di proprietà del Comune di Bologna, finalizzata all'integrazione dell'offerta di spazi sportivi di quartiere

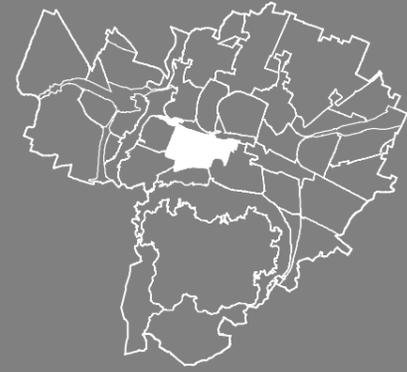


### PARCHEGGIO

Realizzazione del parcheggio previsto per Porta Saragozza







# Saffi



## RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE

Realizzazione del nuovo parco urbano Prati di Caprara, valorizzando la vegetazione esistente e la presenza dei corsi d'acqua. Il nuovo parco dovrà essere dotato delle attrezzature e delle infrastrutture adeguate per svolgere un ruolo di attrazione a livello urbano, tra cui i parcheggi serviti dal nuovo asse stradale est-ovest



## STRADA

- Realizzazione di una nuova strada, con ruolo sussidiario alla via Emilia Ponente, che connetta via del Chiù a via Tanari.
- Rafforzamento delle funzioni commerciali e di servizio sulle vie Saffi e San Felice, Vittorio Veneto, Zanardi e Lame attrezzandole con percorsi sicuri e curando l'integrazione con il sistema del verde e dei servizi.
- Riqualificazione/rifunzionalizzazione del fronte nord di via Saffi



## CENTRALITA'

Connessione del Parco del Velodromo al sistema di attrezzature circostanti (scolastiche, religiose, commerciali) e inserimento in una rete di percorsi ciclabili



## ATTRAVERSAMENTO

Qualificazione degli attraversamenti pedonali sulle vie Tolmino, Saffi, Zanardi, viali di Circonvallazione con attenzione agli utenti deboli e alla qualità architettonica dei contesti



## PARCHEGGIO

- Nuovo parcheggio in struttura sull'asse sussidiario alla via Emilia, con attestamento verso il centro città e verso la stazione ferroviaria.
- Nuovo parcheggio a servizio del parco Prati di Caprara, con accesso dall'asse sussidiario alla via Emilia



## FERMATA TP

Attribuzione di un ruolo urbano alla nuova fermata SFM Prati di Caprara, al centro di un insediamento terziario e residenziale tra servizi ferroviari, trasporto pubblico urbano, mobilità ciclabile e pedonale, accesso principale al parco dei Prati di Caprara



## SORGENTE D'INQUINAMENTO

Realizzazione di opere di mitigazione dell'inquinamento acustico sull'asse attrezzato sud ovest e dell'inquinamento elettromagnetico sulle vie Cipriani e Parmeggiani.



## PERCORSO CICLOPEDONALE

- Realizzazione di un nuovo percorso ciclabile tra la Certosa e l'Ospedale Maggiore.
- Realizzazione di un nuovo percorso ciclabile tra la Manifattura delle Arti, il centro civico ex Mercato Bestiame e il parco Prati di Caprara.
- Prolungamento del percorso ciclabile lungo il canale Navile verso la Manifattura delle Arti, con sottopasso del fascio dei binari.



## ACCESSO/VARCO

Realizzazione di un'efficace relazione tra i tessuti a nord e a sud della ferrovia attraverso la nuova Stazione



## PRESENZA DI VALORE

Valorizzazione dei manufatti storici sul Canale Navile



## TERRITORIO URBANO DA STRUTTURARE



