



COMUNE
DI BOLOGNA

Settore
Territorio e Urbanistica

 Bologna. Città che cambia

bologna
si fa in
sette

La Città della Ferrovia

sabato 3 novembre ore 10.00

DLF- Dopo Lavoro Ferroviario Via Serlio 25/2 - Bologna

Trekking urbano

Escursione guidata lungo i binari dismessi della ferrovia a cura del Quartiere Navile

L'itinerario tocca le seguenti aree oggetto di attuale e futura trasformazione:

- Dopo Lavoro Ferroviario (in procinto di passare al Comune in seguito all'accordo sulle aree ferroviarie)
- Uscita parcheggio Salesiani (nuovo parcheggio di servizio alla stazione centrale)
- Bolognina est, Cevolani (ambito previsto dal nuovo Piano strutturale)
- Localizzazione futura fermata metrotramvia (progettazione in corso)
- R5.1 Fiera (comparto previsto dal Piano regolatore generale del 1989)
- Bolognina est, Caserma Sani e Ex Casaralta (ambito previsto dal nuovo Piano strutturale)

PSC
2007 COMUNE DI BOLOGNA
PIANO
STRUTTURALE
COMUNALE

 urban
center
bologna

Voltone del Podestà 1/L
tutti i giorni dalle 15.00 alle 20.00
sabato e domenica dalle 10.00 alle 13.00

Nuova stazione ferroviaria Bologna centrale

La stazione ferroviaria di Bologna, luogo di accesso internazionale, è già stata oggetto di un intervento di potenziamento e ristrutturazione, all'interno del programma di "restyling" che Grandi Stazioni ha previsto per la realizzazione dell'intera linea di Alta velocità.

Nel progetto (il definitivo è dell'agosto 2005) è prevista dunque la realizzazione di una nuova galleria per la distribuzione ai servizi di stazione attraverso l'avanzamento del fronte sul filo del portico di accesso, con collegamento tra la nuova biglietteria sul lato est e la galleria di transito.

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 locali bolognesi 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.

Nel giugno 2007 Rfi ha pubblicato il bando per il concorso internazionale di progettazione per il nuovo complesso integrato nell'ambito della stazione di Bologna centrale.

Una prima fase, aperta a tutti, è consistita nella presentazione di curricula per potere accedere al concorso vero e proprio di progettazione a cui sarebbero stati ammessi soltanto 12 partecipanti. La presentazione delle domande è scaduta il 7 settembre ed il 7 novembre 2007 sono stati scelti i 12 gruppi. I concorrenti selezionati sono: Agenzia di architettura 5+IAA di Alfonso Femia (Italia), Arata Isozaki associati (Giappone) con Arup Italia, Cruz y Ortiz Arquitectos (Spagna), Ingenhoven Architekt (Germania), Jean Nouvel (Francia) con Arep e Silvio D'Ascia, M.B.M. di Oriol Bohigas (Spagna) con Carlo Aymonino, MVRDV di Natalie de Vries e Winy Maas (Olanda), Ricci & Spaini (Italia) con Actar Arquitectura e Pippo Corra, Skidmore Owings & Merrill (USA) con Eisenman e Sartogo, Souto Moura Arquitectos (Portogallo) con Chipperfield, Stefano Boeri (Italia) e Metrogramma, UNStudio (Olanda).

Entro aprile 2008 sarà decretato il vincitore del Concorso internazionale.

Il bando del concorso evidenzia la necessità di procedere verso un progetto urbanistico d'insieme che, cogliendo l'opportunità propulsiva fornita dalla realizzazione del sistema Alta Velocità, amplifichi il ruolo, già proprio dell'ambito di Stazione, di fulcro del trasporto integrato e si ridefinisca quale elemento di centralità e riqualificazione urbana.

Il progetto dovrà rispondere alle esigenze dell'area metropolitana di Bologna e del Gruppo FS, secondo i principi stabiliti nell'Accordo del 18 luglio 2006 e in particolare dovrà perseguire l'obiettivo principale di creare una nuova parte di città mediante la realizzazione di un nuovo polo funzionale a scala metropolitana. Questo obiettivo si sostanzia nella esplicitazione di tre prioritarie prestazioni richieste al progetto:



Restyling della stazione centrale di Bologna: vista esterna ed interna della chiusura del fronte a filo del portico per i nuovi spazi di distribuzione.



- organizzare le nuove funzioni in maniera efficiente;
- riqualificare il tessuto urbano circostante l'ambito di Stazione;
- collegare parti urbane separate.

Dal punto di vista funzionale, il nuovo complesso integrato dovrà legare funzioni a servizio dell'utenza ferroviaria, secondo i diversi servizi offerti: nazionale e internazionale, regionale e metropolitano, con funzioni di scambio intermodale fra diversi servizi di trasporto pubblico e privato, previsti con le funzioni urbane sopra richiamate.

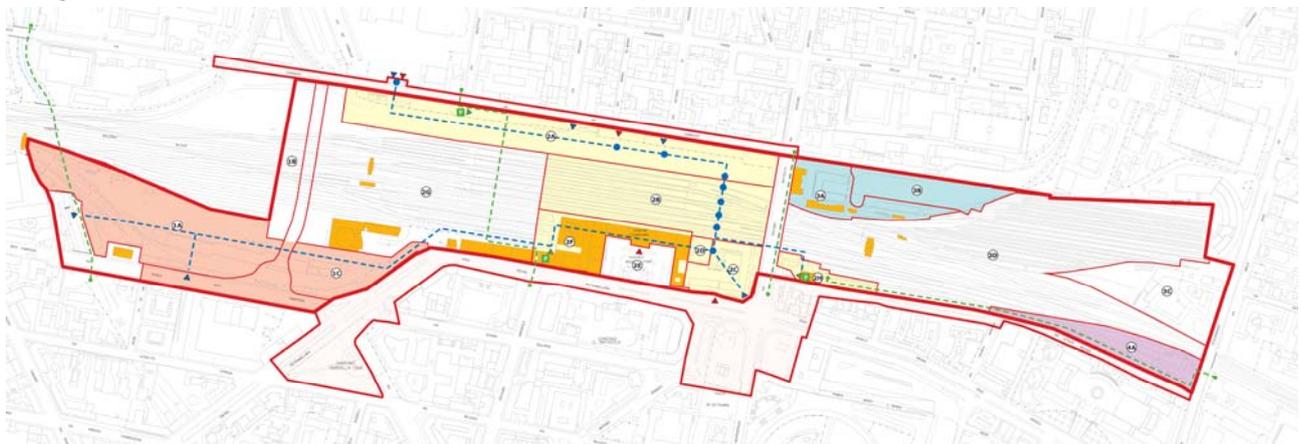
In particolare si sottolinea l'importanza che il nuovo complesso integrato avrà, quale nodo di trasporto metropolitano, convergendo su di esso le 8 linee che coprono l'intero territorio metropolitano.

La nuova parte di città dovrà esprimere la qualità di centralità urbana e metropolitana: un luogo caratterizzato da multifunzionalità, agevole accessibilità pedonale, ciclabile e con trasporto pubblico, frequentato liberamente da una pluralità di utenti, nel quale edifici o manufatti di valore storico, testimoniale e architettonico contribuiscono a realizzare istanze di identità; il programma di progetto contiene tutti questi elementi, sotto forma di potenzialità che devono essere coordinate e sviluppate alla scala più adeguata, quella di una centralità che si rivolge a differenti contesti: quello dei quartieri limitrofi, quello urbano, quello metropolitano e quello nazionale e internazionale.

L'intervento dovrà tenere conto delle attività già presenti nell'ambito della stazione storica ristrutturata (progetto Grandi Stazioni) e di quelle previste per il nuovo terminale Alta Velocità, integrandone le funzioni e laddove necessario, prevedendone un'ottimizzazione dell'utilizzo.



Ipotesi metaprogettuale di realizzazione di un complesso integrato per la stazione centrale di Bologna



Planimetria di individuazione degli ambiti funzionali allegata al documento preliminare alla progettazione nel concorso internazionale

L'area di progetto del Nuovo Complesso Integrato nell'ambito della stazione di Bologna Centrale, si localizza all'interno di un più vasto ambito di trasformazione urbana con indicazioni strategiche di trasformazione da tenere in considerazione nello sviluppo del progetto. L'area di intervento è delimitata a nord da via Carracci, a sud dai Viali di Circonvallazione, a ovest dal canale Navile e ad est dal ponte Stalingrado, con una estensione di circa 35 ettari dei quali circa 18 destinati alla realizzazione dei diversi interventi.

L'area di progetto è suddivisa in ambiti funzionali con le seguenti denominazioni:

- Ambito funzionale 1 – Piazzale Ovest via Bovi Campeggi (in rosa)
- Ambito funzionale 2 – Nuova Stazione Centrale (in giallo)
- Ambito funzionale 3 – Zona IE via Matteotti (in azzurro)
- Ambito funzionale 4 – EX OMA via Muggia (in viola).

Il lavoro sulle quattro aree proposte dovrà conseguire un alto livello di integrazione e coordinamento progettuale, che consenta di massimizzare gli effetti urbani dei singoli interventi di trasformazione. In particolare, il disegno di struttura dello spazio pubblico deve costituire l'elemento di continuità urbana caratterizzante la nuova parte di città.

Bolognina est



Vista a volo d'uccello dell'area della caserma Sani delle officine Casaralta e della linea ferroviaria dismessa

Fra i luoghi della ristrutturazione nella città centrale, dove sono indicate azioni per la rifunzionalizzazione e il recupero, puntando sull'accessibilità coi mezzi di trasporto pubblico, si può annoverare invece la zona est della Bolognina.

Qui 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 al Disegno urbano concertato (Duc Fiera) in corso di attuazione.

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, con particolare attenzione per quanto riguarda i principali attrattori di spostamenti.

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.

L'ambito denominato Bolognina est è un ambito urbano da riqualificare, di rilievo strategico per localizzazione e potenzialità e comprende un'ampia zona dal carattere disomogeneo, che si estende dalla via Stalingrado fino alla via Arcoveggio.



Alcune esplorazioni progettuali sull'area della Caserma Sani e delle Officine Casaralta con l'ipotesi di riutilizzo di alcuni edifici



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.

La contiguità dell'Ambito Bolognina est alla Manifattura tabacchi, destinata a polo di ricerca per l'innovazione, e la vicinanza dell'area destinata alla produzione culturale e allo spettacolo, nel Parco nord, permette di immaginare una utilizzazione di parte delle aree riqualificate per la residenza e i servizi di una popolazione giovane e interessata alle attività di ricerca e produzione culturale, delineando la possibile formazione di un distretto culturale giovanile di grande interesse per il futuro della città.

La riqualificazione della Bolognina lato est, cogliendo l'opportunità di trasformare aree produttive e militari dismesse e la disponibilità di spazi non ancora edificati, dovrà confrontarsi con le strategie della Città della Ferrovia e aprire questa parte alle relazioni con il

resto della città. In particolare, le operazioni di riqualificazione dovranno garantire dotazioni di attrezzature collettive e verde adeguate al nuovo ruolo urbano che verrà attribuito all'Ambito con gli interventi di connessione nord-sud (nuova stazione) ed est-ovest (completamento della zona di settore Fiera-Stalingrado).

La progettazione degli interventi dovrà considerare l'importanza dei diversi elementi naturali e storici e stabilire le modalità d'intervento sulle preesistenze: il tracciato della vecchia ferrovia che attraversa l'area in direzione nord-sud dovrà diventare l'asse distributivo degli spazi pubblici, esistenti e nuovi. I nuovi edifici residenziali dovranno essere di qualità e destinati a differenti tipi di domanda, così da articolare la composizione sociale del quartiere.

Situazione Bolognina

Il tessuto edilizio è prevalentemente di impianto storico, sviluppato in attuazione del Piano regolatore del 1889, con una elevata densità ed una scarsa presenza di spazi aperti. Luogo centrale è piazza dell'Unità, che è insieme snodo fondamentale della mobilità e fulcro dell'identità del Quartiere.

L'area è costituita da tre parti con caratteristiche diverse: a sud la Bolognina storica con una forte identità e un assetto territoriale stabile; a est Casaralta, un'area in forte trasformazione (aree produttive in dismissione, area militare e attuazioni del Prg '85); a ovest Arcoveggio, più dotata di servizi e verde.

E' una delle Situazioni dove, a causa della densità, è più difficile raggiungere una adeguata dotazione di aree verdi e di attrezzature scolastiche.

E' però anche una Situazione dove la rete

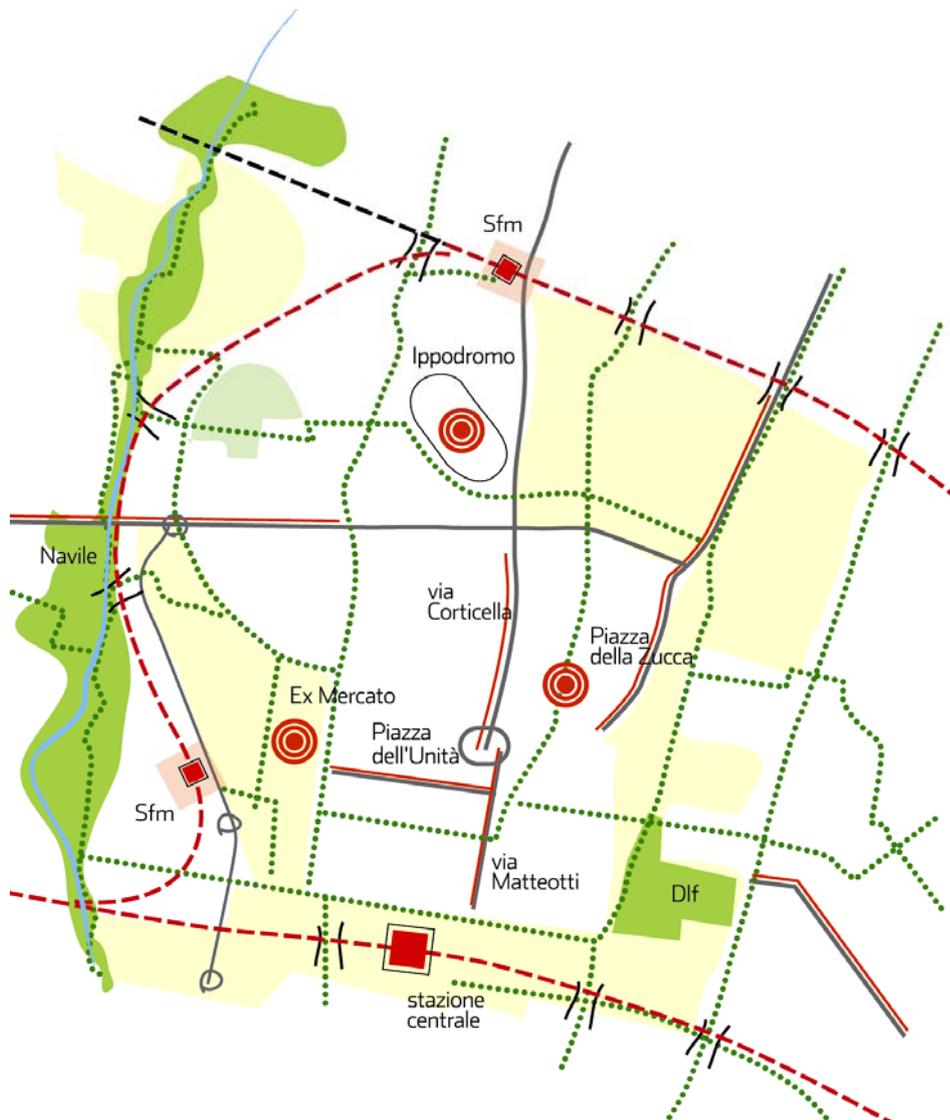
commerciale è ricca e distribuita, dove vi sono opportunità di trasformazione, luoghi di incontro e punti di riferimento per i cittadini, dove si esprime una comunità vivace e attiva.

La domanda di servizi, insufficienti già oggi, è rilevante anche in considerazione dei nuovi e futuri carichi insediativi.

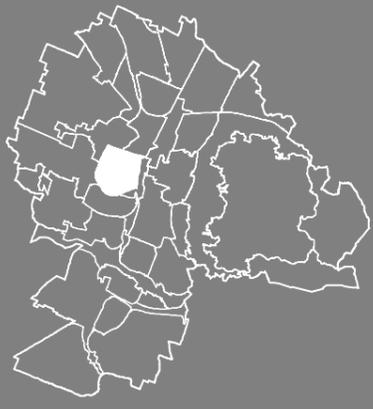
Il futuro della Situazione, caratterizzata da un forte deficit di dotazioni pubbliche, è legato a tre grandi trasformazioni: la realizzazione della nuova stazione centrale, la rigenerazione dell'area ex Mercato, la riqualificazione delle aree produttive e militari dismesse lungo via Ferrarese.

Il rinnovo della stazione permette la connessione diretta con il nucleo storico, superando la barriera costituita dal fascio ferroviario. Il progetto dell'ex Mercato prevede la creazione di una nuova centralità, tramite una quota consistente di dotazioni e spazi pubblici integrati con la nuova sede unificata del Comune di Bologna, e la connessione verde con il parco lungo Navile. Lungo l'asse della vecchia tramvia per Malalbergo, nuovo percorso verde urbano che partendo dal Dopolavoro ferroviario raggiunge la Dozza e il territorio rurale, si possono attestare le nuove dotazioni pubbliche da ricavare all'interno delle aree di riqualificazione.

La rete dei percorsi e la realizzazione di attraversamenti sicuri miglioreranno l'abitabilità della Bolognina "storica", connettendo nuove e antiche centralità.



Schema ideogrammatico della Situazione urbana Bolognina



Bologna

DI PROGETTO ESISTENTE



CENTRALITA'

- Realizzazione di una nuova centralità con integrazione di nuove funzioni pubbliche nell'area "Ex Mercato", in prossimità della Sede Unica del Comune di Bologna
- Rafforzamento della centralità costituita da Arcoveggio (spazi sportivi e verde) e Aldini Valeriani attraverso l'inserimento di nuovi usi pubblici nelle aree in trasformazione nell'ambito da riqualificare
- Qualificazione della centralità costituita dal sistema di Piazza dell'Unità, Centro di Quartiere, attrezzature pubbliche e spazi commerciali attraverso il miglioramento dell'accessibilità ciclopedonale e la qualificazione degli spazi pubblici

PERCORSO CICLABILE

- Realizzazione di un percorso ciclabile lungo la direttrice dei vecchi binari ferroviari che colleghi l'area della stazione ferroviaria agli spazi verdi della Manifattura Tabacchi e alla Dozza
- Connessione dell'area "Ex Mercato" con il centro storico
- Completamento della rete locale di connessione tra centralità e funzioni pubbliche

STRADA CENTRALITA'

- Qualificazione delle vie Barbieri, Ferrarese e Corticella finalizzata a valorizzare i fronti commerciali e a migliorare la circolazione ciclopedonale e l'attraversamento
- Qualificazione dell'asse di via Albani come accesso alla centralità pubblica nell'"Ex Mercato" dedicata prioritariamente alla percorrenza ciclopedonale

ELETTRODOTTO

Mitigazione dell'inquinamento da elettromagnetismo cui sono soggette marginalmente le scuole Aldini Valeriani

RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE

- Completamento del Parco del Navile attraverso la qualificazione delle aree verdi fruibili a la realizzazione di connessioni ciclabili con Bologna e Beverara
- Qualificazione dell'asse della vecchia tranvia per Pieve di Cento e Malalbergo, che dal Dopo Lavoro Ferroviario alla Dozza rappresenta un originale percorso verde urbano, segnato da alcuni significativi giardini di quartiere (Giardino della Zucca), e lungo il quale riorganizzare gli spazi verdi della Bologna
- Migliore inserimento delle diverse zone sportive del quartiere nella trama del sistema del verde anche attraverso la rete dei percorsi pedonali, con particolare riferimento all'area strategica del Dopo Lavoro Ferroviario per il quale prevedere il mantenimento dell'uso pubblico e la riqualificazione

ATTRAVERSAMENTO

Realizzazione di attraversamenti sicuri su via di Corticella, Stalingrado e su via Gagarin che consentano anche la continuità e l'accesso al percorso lungo il Navile

FERMATA TP

PARCHEGGIO

Realizzazione dei parcheggi previsti negli ambiti da riqualificare e in trasformazione

ACCESSO/VARCO

Connessione della Bologna con il Parco lungo Navile e con Caserme Rosse

STRADA NUOVO TRATTO

AREA INTERESSATA DA TRASFORMAZIONI

Ambito in trasformazione dell'Ex Mercato Ortofrutticolo, ambito da riqualificare Bologna Est

200 m

