



COMUNE  
DI BOLOGNA

Settore  
Territorio e Urbanistica

 **Bologna. Città che cambia**

bologna  
si fa in  
sette

**sabato 19 gennaio ore 10.00**

Appuntamento al Centro Civico del Quartiere Savena  
in via Faenza n°4.

## Gita in autobus lungo la Via Emilia (seguendo il percorso del Civis)

A cura di Quartiere Savena, San Vitale e Santo Stefano con la collaborazione di  
A.T.C. Trasporti Pubblici Bologna.

L'itinerario prevede di seguire il tracciato della via Emilia dalla zona Savena fino a Via Rizzoli e ritorno.

Sono previste tre soste presso:

- Pontevecchio
- via Rizzoli
- via Dozza



Voltone del Podestà 1/L  
lun - ven 15.00 - 20.00  
sab - dom 10.00 - 13.00 / 15.00 - 20.00



## Città della via Emilia Levante

### **Un'altra metamorfosi**

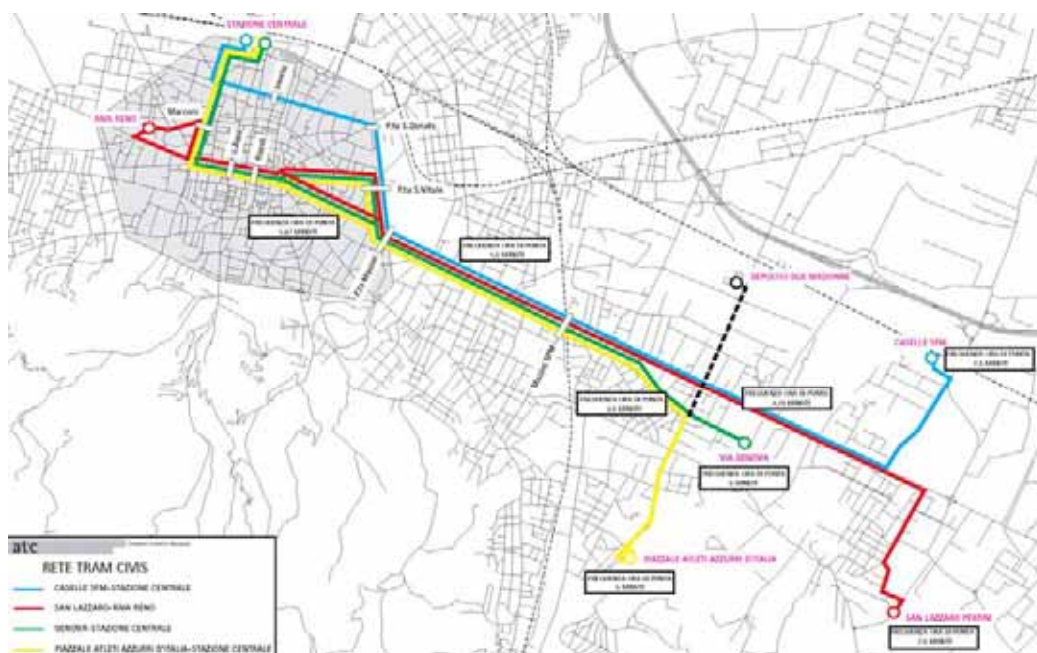
La Città della via Emilia Levante nel Piano Strutturale Comunale (PSC) recupera rapporti di prossimità e relazioni trasversali interrotte da tempo attraverso l'inserimento di un nuovo sistema di trasporto pubblico, la riqualificazione degli spazi collettivi lungo il tracciato e il ripristino delle connessioni con le centralità urbane adiacenti.

La realizzazione del filobus a guida vincolata (Civis); lo spostamento, con operazioni di riqualificazione, di una parte del traffico privato su strade sussidiarie; la realizzazione di nuovi parcheggi per la sosta dei residenti e l'interscambio coi mezzi di trasporto pubblico, costituiscono le premesse per una ristrutturazione della strada e per una valorizzazione del territorio circostante.

### **Filobus a guida vincolata – (Civis)**

Il Piano Strutturale Comunale acquisisce il progetto già precedentemente avviato del filobus a guida vincolata (il Civis) per promuovere il collegamento rapido lungo la direttrice storica della via Emilia Levante, dal centro di Bologna a San Lazzaro di Savena, e verso nord, dal centro alla Stazione Centrale. La scelta del filobus su gomma a guida vincolata, maturata durante la precedente amministrazione, in sostituzione del previsto e finanziato tram su rotaia, intende comunque potenziare la direttrice che si sviluppa verso est e innescare così nuove dinamiche di qualificazione del territorio urbano.

Il Civis viaggerà sul percorso stradale esistente seguendo una traiettoria di marcia, definita da apposita segnaletica orizzontale, che verrà letta da dispositivi di tipo ottico di supporto al conducente nella guida. I veicoli del



Sopra: le linee della rete del Civis da San Lazzaro al centro storico  
Sotto: simulazione di una fermata del Civis in via Dozza (Quartiere Savena)



Civis saranno alimentati con corrente elettrica continua, riducendo al minimo l'inquinamento ambientale e quello acustico. Il Civis, inoltre, consentirà un facile accesso a bordo delle persone con ridotte capacità motorie.

Il percorso del Civis si articolerà in quattro linee: Stazione Centrale – via Caselle (San Lazzaro di Savena); Stazione Centrale – Piazzale Atleti Azzurri d'Italia (Quartiere Savena); Stazione Centrale – via Genova (Quartiere Savena); via Riva di Reno – via Pertini (San Lazzaro di Savena). Il Civis intercetterà poi il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) nel capolinea Caselle (San Lazzaro di Savena) sulla Bologna – Imola e nella fermata Mazzini della linea Bologna – Pianoro. Il Civis garantirà anche lo scambio con la futura metrotranvia nelle fermate Stazione Centrale, Piazza Maggiore, Ugo Bassi e Riva di Reno.

Il Civis è un progetto attuato da ATC, l'azienda di trasporto pubblico di Bologna e provincia, realizzato con il Ministero dei Trasporti, la Regione Emilia – Romagna, la Provincia di Bologna, il Comune di Bologna e il Comune di San Lazzaro di Savena.



Rendering dell'inserimento nel contesto del Bitone dell'intervento dell'ex EuroAquarium con il parcheggio scambiatore sulla sinistra

### Parcheggi

Anche lungo la via Emilia Levante si pone la necessità di adeguare la sede stradale al passaggio del nuovo mezzo di trasporto pubblico, con una diminuzione dello spazio per la sosta prolungata. A est come a ovest si tratta di attivare politiche e interventi utili a offrire nuovi di posti auto. Perciò saranno realizzati altri parcheggi che permetteranno di lasciare il mezzo privato a favore di quello pubblico. I maggiori interventi sono quelli nell'area ex Fiat, a supporto anche della fermata SFM; l'ex EuroAquarium al Bitone, e quello presso la rotonda Decorati al valore militare, all'interno dell'Ambito per i nuovi insediamenti Savena vicino al parco lungo Savena.

### Servizio ferroviario metropolitano – Fermata Mazzini

La nuova linea di trasporto intercetta il Servizio ferroviario metropolitano nelle fermate Caselle sulla Bologna-Imola e Ponte-vecchio della linea Bologna-Pianoro.

Uno dei nodi fondamentali del SFM è quindi la fermata Mazzini presso il Pontevecchio: qui ci sarà la possibilità di inter-scambio fra treno e "filobus", con una grande fruibilità del mezzo pubblico.

Luogo fondamentale della Città della via Emilia Levante è il Pontevecchio: oggi solo un toponimo, ma deve conservarsi come luogo della memoria. Era il ponte della via Emilia sul torrente Savena prima che questo venisse



Simulazione della fermata di interscambio SFM Mazzini - Civis presso il Pontevecchio



PROSPETTO OVEST

Tavola di progetto per la stazione SFM Mazzini: prospetto del Pontevecchio

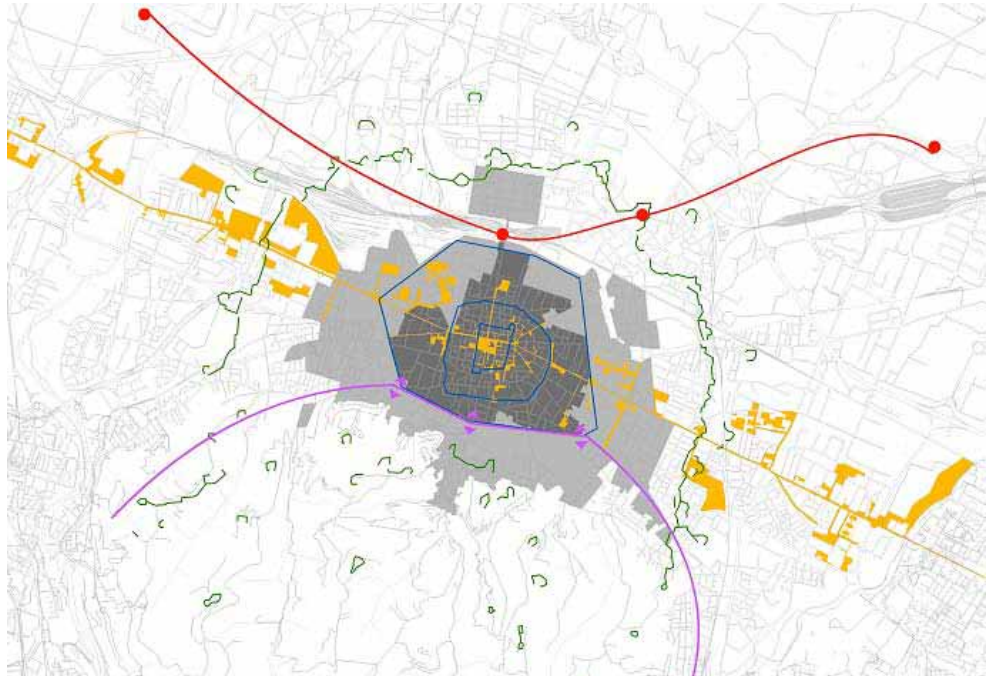
deviato e immesso nel torrente Idice nel 1776, un condensatore di attività e insediamenti come tutti i ponti della strada, presso il quale si trovano ancora alcune tracce di abitazioni storiche.

## La città storica nella città di città

Il Psc ha individuato come "città storica" il territorio costituito dall'insieme dei tessuti urbani di più antica formazione: il nucleo di impianto medievale e la città nuova cresciuta a partire dalla fine dell'800, dentro e fuori le mura trecentesche, di qua e di là dalla ferrovia. La rottura dell'immagine tradizionale del "centro storico" racchiuso dalle mura (oggi viali di circonvallazione) non è certo originale (già il Piano del 1969 comprendeva ambiti di tutela extramoenia, anche se rifiutava di riconoscere la storicità dell'insediamento ottocentesco), ma nel Psc si specifica, assume una configurazione precisa e diversa, rende palese un approccio attento alle tante forme di valore della città esistente: ampie porzioni dalla struttura compiuta e riconoscibile, singoli complessi e aggregati che testimoniano idee di città e di architettura, modi di vita e produzione, tecnologie e culture. Il Nucleo antico è quella parte di città costruita all'interno delle mura trecentesche, con impianto stradale irregolare, prevalentemente radiocentrico, convergente sulla tratta centrale della via Emilia, significativamente dotata di piazze, edifici monumentali, edilizia seriale per lo più porticata.

Esso ritaglia gran parte della città comunemente riconosciuta come centro storico, ma non assume più come decisiva la delimitazione dei viali di circonvallazione.

Le strategie delle due Città della Via Emilia legano alla ristrutturazione dello spazio della strada la rigenerazione dell'abitabilità nel contesto urbano direttamente coinvolto, tipicamente in quello storico. Si ritiene, infatti, che la riqualificazione dello spazio pubblico, unita ad una decisa politica di orientamento delle destinazioni d'uso e di selezione degli accessi automobilistici, possa contribuire a risolvere gli attuali problemi di vulnerabilità del centro cittadino, in gran parte dovuti al conflitto tra diversi utilizzatori di una risorsa scarsa come è, appunto, lo spazio pubblico.



Sopra: schema della città storica e della via Emilia. In grigio scuro il nucleo antico e in grigio chiaro la "città storica": entrambi i confini prescindono dai viali di circonvallazione.  
Sotto: simulazione di sistemazione di via Rizzoli



## Nucleo antico

Il Nucleo antico presenta una struttura compatta, radiocentrica, convergente sul tratto centrale della via Emilia dove si trova il complesso monumentale di piazza Maggiore, attorno al quale sono localizzate le sedi istituzionali.

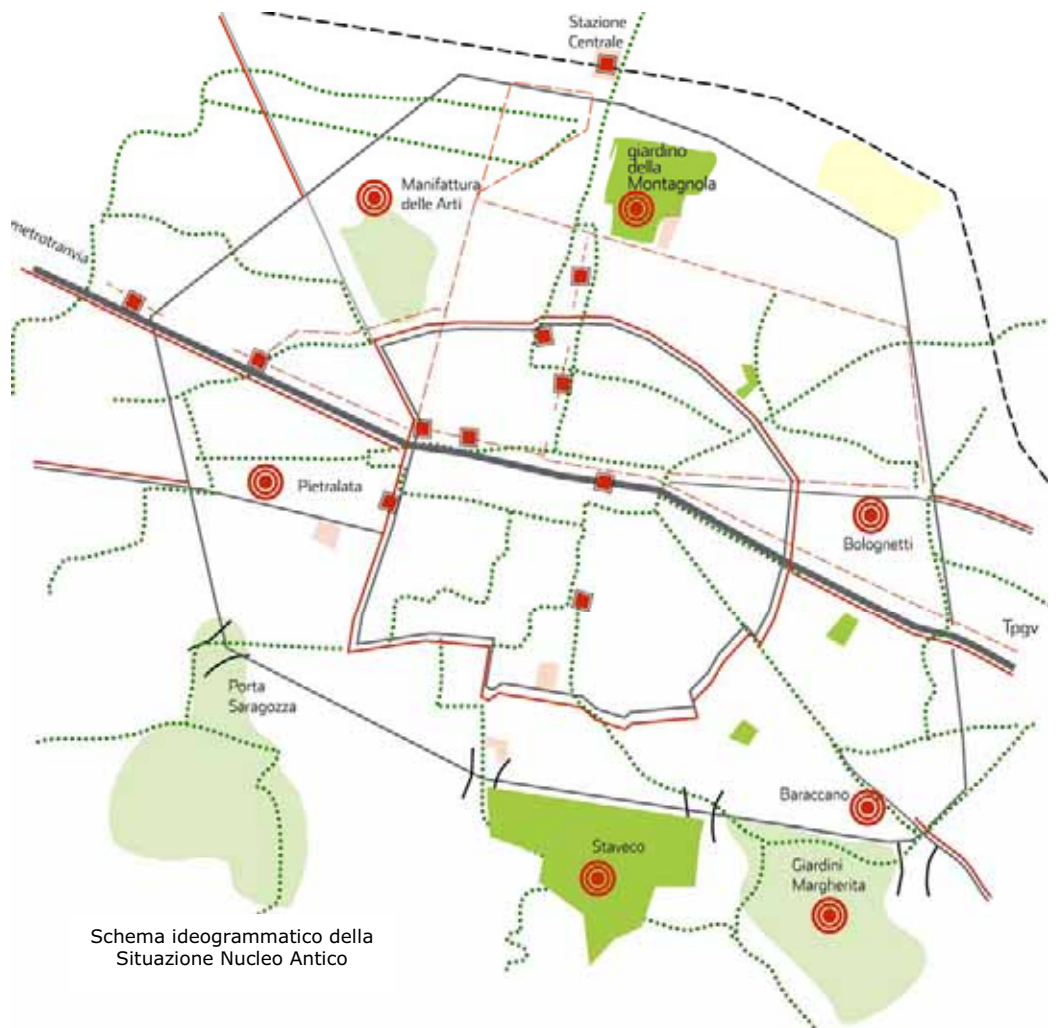
In generale tutta la Situazione soffre della mancanza di spazi verdi e il traffico veicolare, che interessa tutte le principali radiali e che è ulteriormente appesantito dai mezzi di trasporto pubblico, determina una condizione diffusa di criticità acustica.

La percezione di degrado che viene lamentata da più parti ha a che fare con l'uso intensivo di uno spazio pubblico scarso e di strade particolarmente strette, causato da una popolazione giornaliera che oscilla attorno ai

180.000 abitanti in un territorio che misura solo 4 km quadrati.

Per la qualificazione dello spazio pubblico è urgente migliorare l'integrazione delle fermate del trasporto pubblico nel tessuto urbano, con particolare attenzione per i principali luoghi di interscambio (metrotranvia, Civis, autobus e filobus) che impattano fortemente sull'abitabilità: piazza Malpighi, piazza Cavour, piazza Calderini, via Rizzoli, via Ugo Bassi, via dei Mille. Il completamento della rete dei percorsi ciclabili e la sua sicurezza sono altre condizioni per consentire un'accessibilità sostenibile alleggerendo la pressione dei mezzi a motore sulle strade.

Se la valorizzazione di tutte le piccole aree verdi esistenti è obiettivo da perseguire con cura (uno dei punti qualificanti la strategia delle Città della Via Emilia), il problema potrà comunque trovare soluzione solo attraverso la realizzazione di migliori connessioni con la collina (le "porte" individuate per la Città della Collina) e con le aree a parco della prima periferia, oltre i viali di circonvallazione che chiudono il nucleo su tutti i lati.

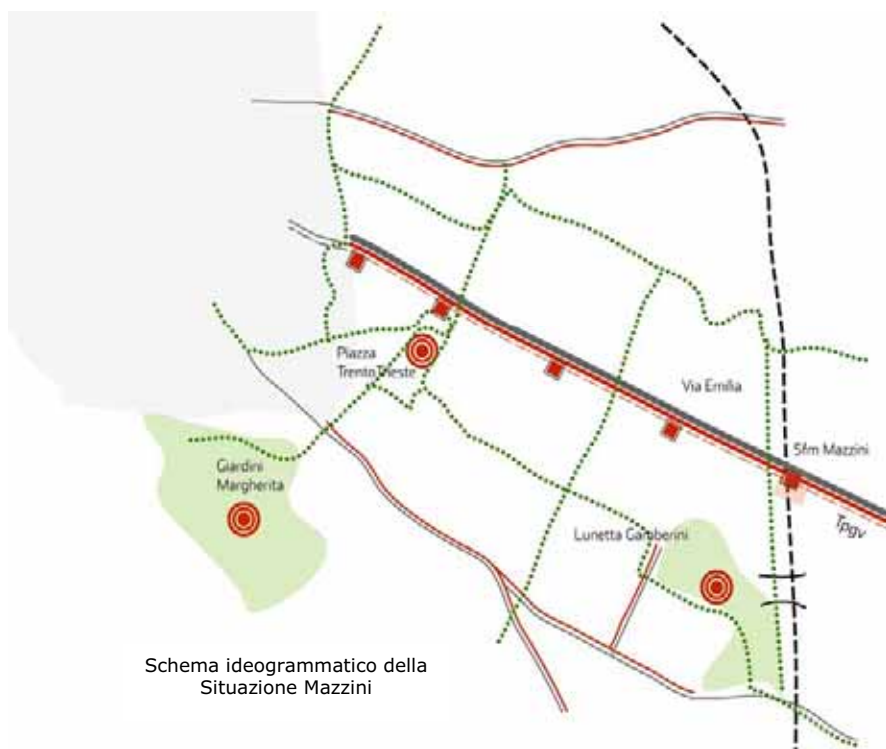


Schema ideogrammatico della Situazione Nucleo Antico

## Mazzini

Mazzini è una parte "forte" della Città della Via Emilia Levante, densa di funzioni urbane e di valori storici e paesaggistici. La Situazione è segnata dalla presenza di tre importanti assi stradali, prevalentemente dedicati al trasporto pubblico.

Lungo la via Emilia si confrontano insediamenti con una differente qualità edilizia e le strutture commerciali creano una sorta di "centro commerciale lineare" con poche soluzioni di continuità e qualche difficoltà nell'area di Pontevecchio.



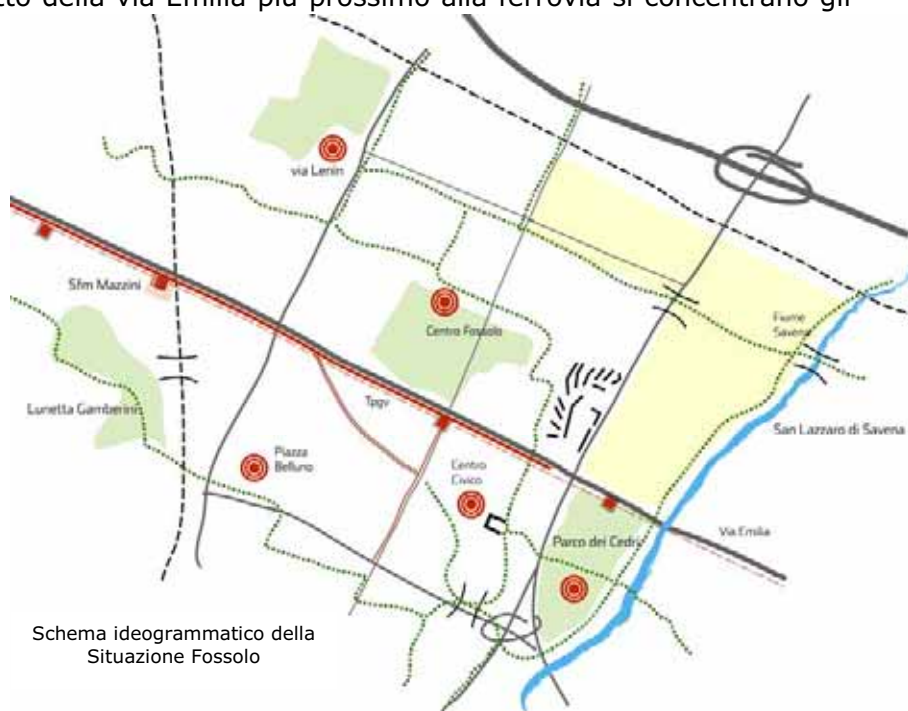
Schema ideogrammatico della Situazione Mazzini

La riqualificazione dell'asse storico della via Emilia ha implicazioni importanti sul fronte stradale e all'interno, investendo complessivamente il sistema dello spazio pubblico. In particolare, la riorganizzazione del trasporto pubblico sarà accompagnata dalla creazione di nuovi parcheggi. Altri interventi accresceranno l'accessibilità di Piazza Trento Trieste, del parco della Lunetta Gamberini, della fermata Sfm Mazzini. Parco e fermata saranno connessi da uno dei percorsi protetti nord-sud, da realizzare a fianco del rilevato ferroviario.

Come altre Situazioni urbane dense, Mazzini soffre di scarse dotazioni pubbliche, in particolare di verde, non reperibili localmente. Dunque riqualificazione dello spazio pubblico esistente, nuove connessioni ciclabili e linee efficienti di trasporto pubblico rappresentano obiettivi primari per questa parte di città.

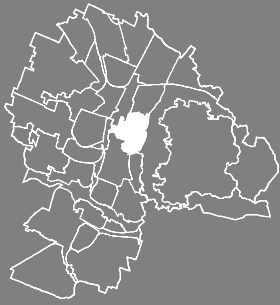
## Fossolo

All'estremità del tratto bolognese della via Emilia, laddove essa intercetta la Città del Savena, questa parte di Bologna si è sviluppata prevalentemente attraverso successivi interventi unitari che hanno dato origine ad un tessuto densamente abitato, dotato di una buona quantità e qualità di servizi, di verde e punti di riferimento. Nella Situazione coesistono ambienti sensibilmente differenti: nel tratto della via Emilia più prossimo alla ferrovia si concentrano gli edifici che rappresentano i resti del nucleo storico di Pontevecchio, più a est, le ampie superfici verdi al piede degli edifici rendono più rarefatti gli spazi di incontro e la strada è prevalentemente destinata alla circolazione delle auto. L'intera Situazione è attraversata da alcune importanti strade di scorrimento che svolgono una funzione urbana e di connessione alla grande viabilità autostradale. In alcuni casi questo genera conflitti con la vivibilità locale e ostacola l'accessibilità ai servizi che si trovano lungo il percorso.



Schema ideogrammatico della Situazione Fossolo

Il progetto pone al centro la qualificazione della via Emilia, interessata dal progetto della filovia a via guidata, attraverso interventi che investono spazio pubblico, percorsi pedonali e attraversamenti, in particolare dove sono maggiormente presenti gli esercizi commerciali. Il nuovo insediamento previsto oltre la strada Lungo Savena, che rappresenta il completamento a est della Situazione e salda Bologna con San Lazzaro, fa del Fossolo una cerniera fra la Città della Via Emilia e la Città del Savena.



# Nucleo antico

DI PROGETTO ESISTENTE



**CENTRALITÀ**

- Rafforzamento del contesto della Montagnola per ridefinire il ruolo di centralità; interventi di qualificazione del paesaggio, adeguamento delle attrezzature scolastiche, di recupero delle attrezzature sportive dello Sferisterio Baraccano alla centralità costituita dalla sede di attrezzature civiche del Baraccano esistono notevoli possibilità per integrarne e rafforzarne il carattere; il recupero del convento di S. Omobono (ex caserma Masini), il recupero della piazza di porta S. Stefano con i relativi casseri, l'integrazione con i servizi dei Giardini Margherita e della zona Stravecchio
- Centralità locale esistente di vicolo Bolognetti (attrezzature civiche, scolastiche, teatro...)
- Centralità locale esistente di via Pietralata (attrezzature civiche, cinema, attrezzature sanitarie e scolastiche...) che potrebbe essere rafforzata dalla integrazione di spazi pubblici nell'istituto dei Minori del Pratello



**SPAZIO PUBBLICO**

Sono indicati i contenitori edilizi di proprietà comunale o pubblica destinati alla riorganizzazione dell'offerta di dotazioni per attrezzature collettive a scala locale o nelle quali la realizzazione di interventi di recupero verso il miglioramento del sistema urbano è di interesse pubblico. Sono indicati gli spazi pubblici esistenti, strutture come il S. Paolo convento di S. Omobono, lo Sferisterio Baraccano (Masini), collegio delle Ciecche, conservatorio di S. Marta, Sferisterio, S. Croce, S. Mattia

**FERMATATA TP**

Integrazione delle fermate del trasporto pubblico con il tessuto urbano, con particolare attenzione ai punti di interscambio che impattano in maniera forte sullo spazio pubblico: piazza Malpighi, piazza Cavour, piazza Calderini, via Rizzoli, via Ugo Bassi, via del Mille

**STRADA CENTRALITÀ**

Rafforzamento delle fasce di distribuzione pedonale e commerciale delle "mura dei torresotti". Oltre a interventi di qualificazione dello spazio pubblico e di adeguamento dell'offerta commerciale, devono essere previsti interventi di messa in sicurezza degli attraversamenti degli assi radiali



**ATTRAVERSAMENTO**

Interventi per la messa in sicurezza di connessioni tra sistemi di attrezzature (via Inerzio alla Montagnola, via S. Isola, via S. Felice)

**PERCORSO CICLABILE**

Completamento della rete dei percorsi ciclabili in sicurezza



**RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE**

In una situazione in cui la dotazione di verde fruibile è comunque scarsa, ogni occasione di qualificazione degli spazi verdi è di valore strategico; per questa ragione la scheda individua le aree in cui è prioritario l'intervento, indipendentemente dalla attuale proprietà. Le aree individuate sono: il giardino del Guasto, il giardino di via San Rocco, il giardino di Piazza San Francesco, il giardino Dubček in Palazzo Ercolani, il giardino di Santa Cristina, il giardino del Baraccano, il giardino del Collegio delle Ciecche (Orti di via Orfeo)

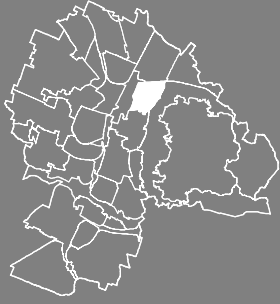


**ACCESSOVARCO**

Connessione dal margine nord-est del parco della Montagnola verso le zone di riqualificazione ex Buton ed ex Officine del Gas

0 200 m





# Mazzini

DI PROGETTO ESISTENTE

## STRADA CENTRALITÀ

- Riquadrificazione 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
- Riquadrificazione delle vie Massarenti, Murri, degli Orti e Dagnini finalizzata a migliorare la circolazione pedonale, a realizzare attraversamenti sicuri, a valorizzare il fronte commerciale



## CENTRALITÀ

- Rafforzamento della centralità intorno a Piazza Trento Trieste costituita dall'insieme di spazi pubblici aperti e dagli spazi culturali e religiosi dell'Antoniano, attraverso il miglioramento dell'accessibilità
- Riquadrificazione degli spazi aperti interni ed adiacenti al Parco della Lunetta Gamberini



## SPAZIO PUBBLICO

Realizzazione di attrezzature di supporto alle attrezzature sanitarie nei pressi di via Argelati

## PERCORSO CICLABILE

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



## ACCESSOVARCO

Individuazione di un punto di attraversamento dell'asse ferroviario Bologna-Firenze, che consenta la connessione tra la Lunetta Gamberini e l'area di Pontevecchio



## PARCHEGGIO

Realizzazione dei parcheggi previsti a porta Santo Stefano e nell'Ex Fiat



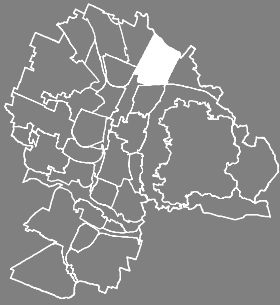
## FERMATA TP

Qualificazione dell'area della fermata Mazzini, rafforzandone il ruolo di nodo d'interscambio attraverso il miglioramento dell'accessibilità

## STRADA NUOVO TRATTO

Realizzazione di una nuova strada, con ruolo di sussidiaria alla via Emilia Levante che connette via Spina a Largo Molina





# Fossolo

DI PROGETTO ESISTENTE



## CENTRALITÀ

- Rafforzamento della centralità nei pressi di viale Lenin, costituita da spazi sportivi, attrezzature scolastiche e sociali, attraverso la realizzazione di spazi di incontro ed il miglioramento delle connessioni
- Rafforzamento della centralità di via Lombardia attraverso il miglioramento delle connessioni ciclopedonali e la qualificazione degli spazi esterni
- Centralità esistenti: nei pressi di via L. Incoln costituita da attrezzature religiose e scolastiche, spazi verdi, commercio e cinema; nell'area del centro civico costituita da biblioteca, verde, parrocchia, centro sportivo e centro sociale; Parco del Cebrin

## STRADA CENTRALITÀ

- Riquilibrare l'asse della via Emilia in relazione con il transito del mezzo pubblico di trasporto e finalizzata alla circolazione ciclopedonale, all'attraversamento e alla valorizzazione dei fronti commerciali
- Riquilibrare l'asse di via Bellaria e di via Arno finalizzata alla valorizzazione dei fronti commerciali e all'attraversamento



## ATTRASSAMENTO

- Realizzazione di attraversamenti sicuri lungo via degli Ortolani
- Realizzazione di un attraversamento sicuro su via Lenin



## ACCESSOVARCO

- Individuazione di un punto di attraversamento dell'asse ferroviario Bologna-Firenze, che consenta la connessione con gli spazi pubblici della Lunetta Gambèrini
- Realizzazione di un attraversamento ciclopedonale del Savena che consenta la connessione tra il territorio da strutturare e le aree residenziali di San Lazzaro di Savena

## PERCORSO CICLABILE

Completamento della rete dei percorsi ciclopedonali in direzione del parco del Savena e della collina, di Mazzini e Croce di Bianco e del territorio a sud di via Ortolani



## SPAZIO PUBBLICO

Realizzazione di spazi pubblici destinati ad aggregazione sociale (giovani e anziani)



## PARCHEGGIO

Realizzazione di due parcheggi di interscambio lungo la via Emilia



## AREA INTERESSATA DA TRASFORMAZIONI

Ambito di nuovo insediamento Savena



## FERMATTA TP

## STRADA NUOVO TRATTO

Realizzazione di nuove strade, con ruolo sussidiario alla via Emilia Levante

0 200 m

