



COMUNE
DI BOLOGNA

Settore
Territorio e Urbanistica

 Bologna. Città che cambia

b o l o g n a
s i f a i n
s e t t e

sabato 26 gennaio ore 10.00

Appuntamento in Via Emilia Ponente presso il Parcheggio dell'Ospedale Maggiore.

Trekking urbano in Via Emilia e Prati di Caprara

A cura del Quartiere Porto con la collaborazione del quartiere Borgo Panigale

L'itinerario permetterà di toccare i seguenti luoghi oggetto di nuova progettazione:

- parcheggio ospedale Maggiore
- Via Emilia P. / Via Saffi (fermate metrotramvia)
- Prati di Caprara
- Ravone
- Fermata Sfm Prati di Caprara



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 Ponente

Ri-generazione urbana

La Via Emilia dal 187 a.C. genera ed unisce insediamenti, crea e attraversa paesaggi. Ma la Via Emilia offre anche lo spaccato di trasformazioni contraddittorie: inquinamento, degrado fisico e degrado funzionale degli spazi pubblici. Nel Piano Strutturale Comunale (PSC) la Città della via Emilia Ponente diventa l'occasione per promuovere una nuova abitabilità della città recuperando rapporti di prossimità e relazioni trasversali interrotte da tempo.

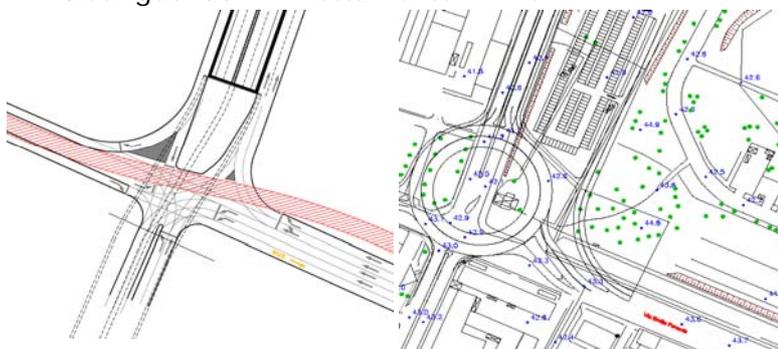
Le principali strategie di riqualificazione della Città della via Emilia Ponente saranno indirizzate verso: il potenziamento del sistema di trasporto pubblico, la ricerca di spazi per nuovi parcheggi, lo studio di arredi ed illuminazione, il recupero e la valorizzazione di luoghi della memoria e degli edifici di pregio, la realizzazione di nuove aree verdi.

Metrotranvia

La metrotranvia è un nuovo sistema di trasporto pubblico su rotaia che collegherà Borgo Panigale con il Fiera District seguendo un tracciato in parte interrato (dalla Fiera fino all'Ospedale, passando per il centro storico) ed in parte in superficie (dall'Ospedale Maggiore fino a Borgo Panigale). E' inoltre prevista una diramazione in direzione nord per servire il nuovo polo universitario ed abitativo del Lazzaretto. La realizzazione del nuovo sistema metrotranviario comporterà la ridefinizione degli spazi stradali tratto per tratto, distinguendo nettamente le



Sopra: porzione del tracciato della linea 1 della metrotranvia con le fermate

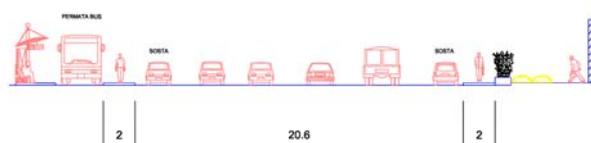


A sinistra: ipotesi di soluzione dell'incrocio fra la via Emilia e l'asse nord-sud tramite la differenziazione semaforica a raso che consente la precedenza alla metrotranvia emersa in superficie

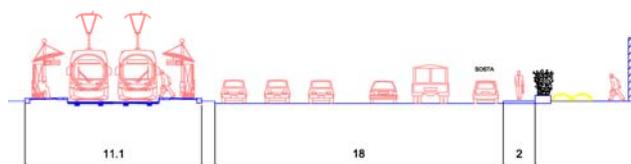
A destra: ipotesi di soluzione dell'incrocio fra la via Emilia e l'asse nord-sud tramite la realizzazione di una rotonda.

soluzioni per i tratti dove la metrotranvia sarà interrata e dove correrà in superficie. L'efficienza del nuovo mezzo di trasporto pubblico dovrà conciliarsi col mantenimento di uno spazio per il movimento delle auto e per la sosta su strada. Le fermate e le zone pubbliche circostanti dovranno essere inoltre progettate in modo da consentire i normali flussi di circolazione ciclo-pedonali per le pratiche quotidiane, valorizzando le varie attività sociali e commerciali esistenti.

OSPEDALE (Stato di fatto)



(Sistemazione di progetto)



Confronto fra lo stato di fatto e di progetto della prima fermata in superficie all'altezza dell'Ospedale Maggiore

Nuovo parcheggio e spazi di accoglienza dell'Ospedale Maggiore

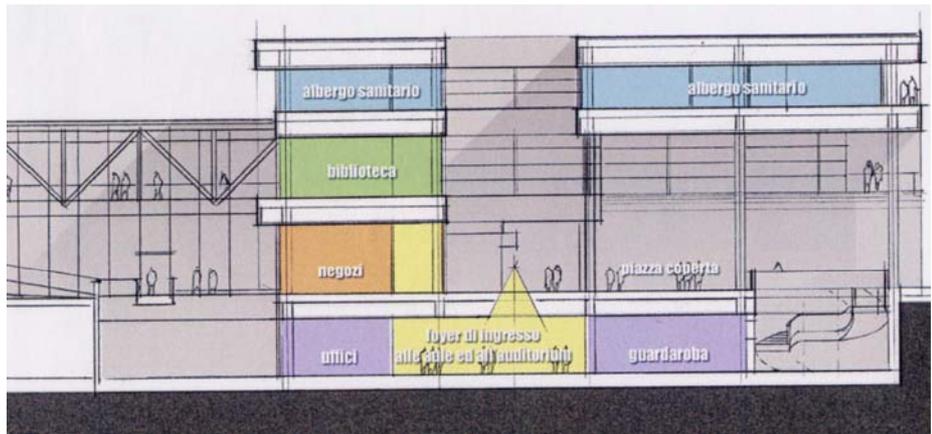
Da alcune idee di concorso è nato il progetto preliminare per i nuovi spazi di accoglienza del presidio ospedaliero di Largo Nigrisoli. La scelta di dividere le funzioni propriamente



A sinistra: rendering dell'inserimento del nuovo padiglione di accoglienza e del parcheggio interrato dell'Ospedale Maggiore in Largo Nigrisoli
A destra: rendering della rampa di accesso al parcheggio e, sullo sfondo, il nuovo padiglione

ospedaliera da quelle legate all'accoglienza degli utenti e ad attività commerciali deriva dalle nuove esigenze fruibili che oggi un moderno ospedale deve garantire.

In effetti gli spazi attualmente occupati da attività di relazione sono estremamente esigui e insufficienti, per cui si è reso necessario prevedere maggiori servizi di supporto e ampi spazi destinati alla hall di ingresso. L'obiettivo del progetto è quindi quello di eliminare l'attuale concentrazione di attività in un unico spazio e di diluire le diverse funzioni di accoglienza lungo il percorso di accesso alla struttura, riorganizzando appunto il sistema dei percorsi oggi notevolmente confuso. Dal punto di vista urbanistico si mostra, da una parte, la volontà di ricucire al tessuto urbano l'intero intervento mediante un linguaggio univoco e portando l'ospedale più vicino agli accessi del pubblico (anche attraverso il nuovo parcheggio interrato da 570 posti); dall'altra, quella di connotare l'intervento rispetto alla città mettendo in evidenza l'ingresso dell'ospedale, segno forte e riconoscibile.

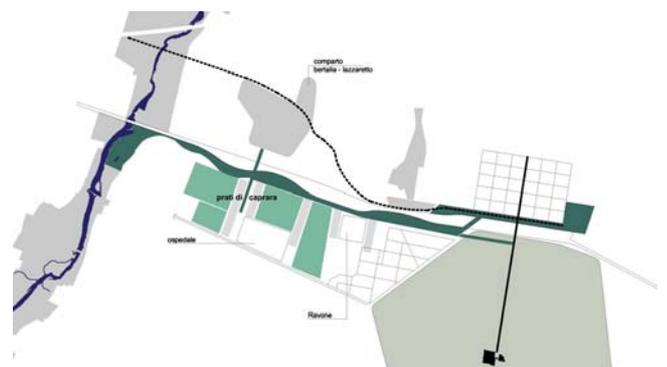


Sezione del nuovo padiglione di accoglienza dell'Ospedale Maggiore in cui sono previste la hall, punti di ristoro, negozi, una biblioteca e l'albergo sanitario

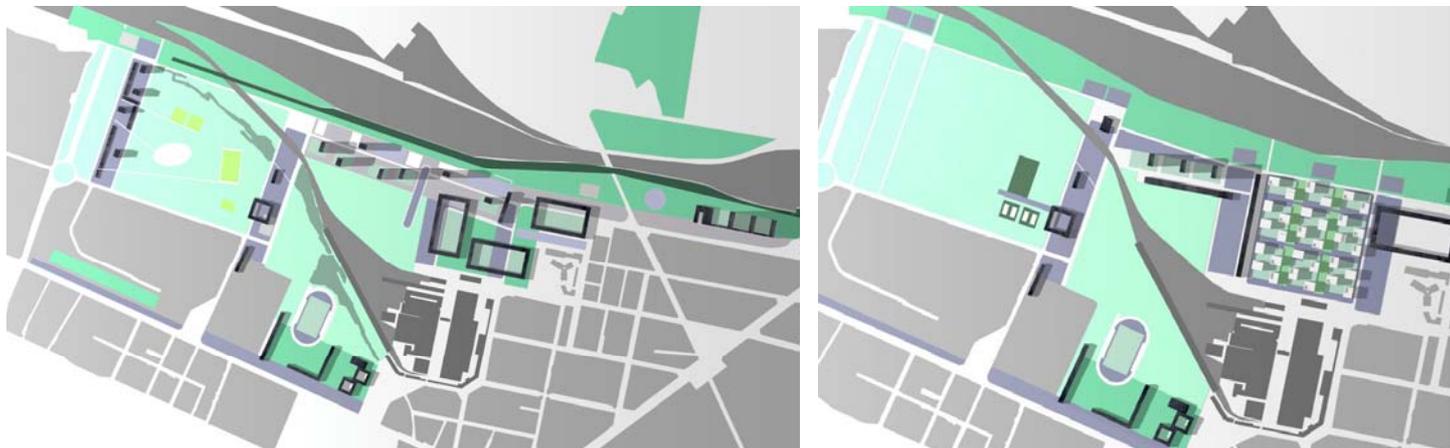
Ambiti di sostituzione ex scalo Ravone, Prati di Caprara, Sabiem

Si tratta di Ambiti nei quali la trasformazione intensiva avviene modificando radicalmente l'esistente; sono tutti a destinazione mista, ovvero con un'adeguata compresenza di residenza e attività sociali, culturali, commerciali e produttive con essa compatibile. L'ex scalo Ravone è stato messo in gioco con l'Accordo territoriale di luglio 2006 per la nuova Stazione ferroviaria di Bologna. Si prevede la realizzazione della stazione SFM

Ipotesi schematica di una nuova struttura territoriale che colleghi la città storica con il parco lungo Reno, attraverso gli Ambiti di sostituzione Ravone, Prati di Caprara est e ovest e Sabiem



Prati di Caprara con i relativi parcheggi di attestamento e interscambio; inoltre spazi verdi e attrezzature collettive integreranno l'Ambito e saranno progettati con riguardo al contesto e, in particolare, al nuovo parco dei Prati di Caprara. Questo nuovo grande parco urbano, ottenuto dalla trasformazione delle aree militari dismesse, è un'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.



Differenti simulazioni progettuali delle aree in trasformazione ex scalo Ravone e Prati di Caprara. Si tratta di aree ferroviarie, e militari dismesse, messe in gioco dall'Accordo territoriale per la realizzazione della Nuova Stazione di Bologna Centrale (ex scalo Ravone) e dal Programma Unitario di Valorizzazione che l'Agenzia del Demanio sta realizzando sulle aree ex militari in corso di dismissione (Prati di Caprara)

Gli Ambiti Sabiem e Prati di Caprara costituiscono per la Situazione Santa Viola un'opportunità significativa di qualificazione e rafforzamento del sistema delle attrezzature, attraverso l'integrazione dei parcheggi e dei percorsi pedonali che raggiungono la fermata SFM Prati di Caprara.

Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)

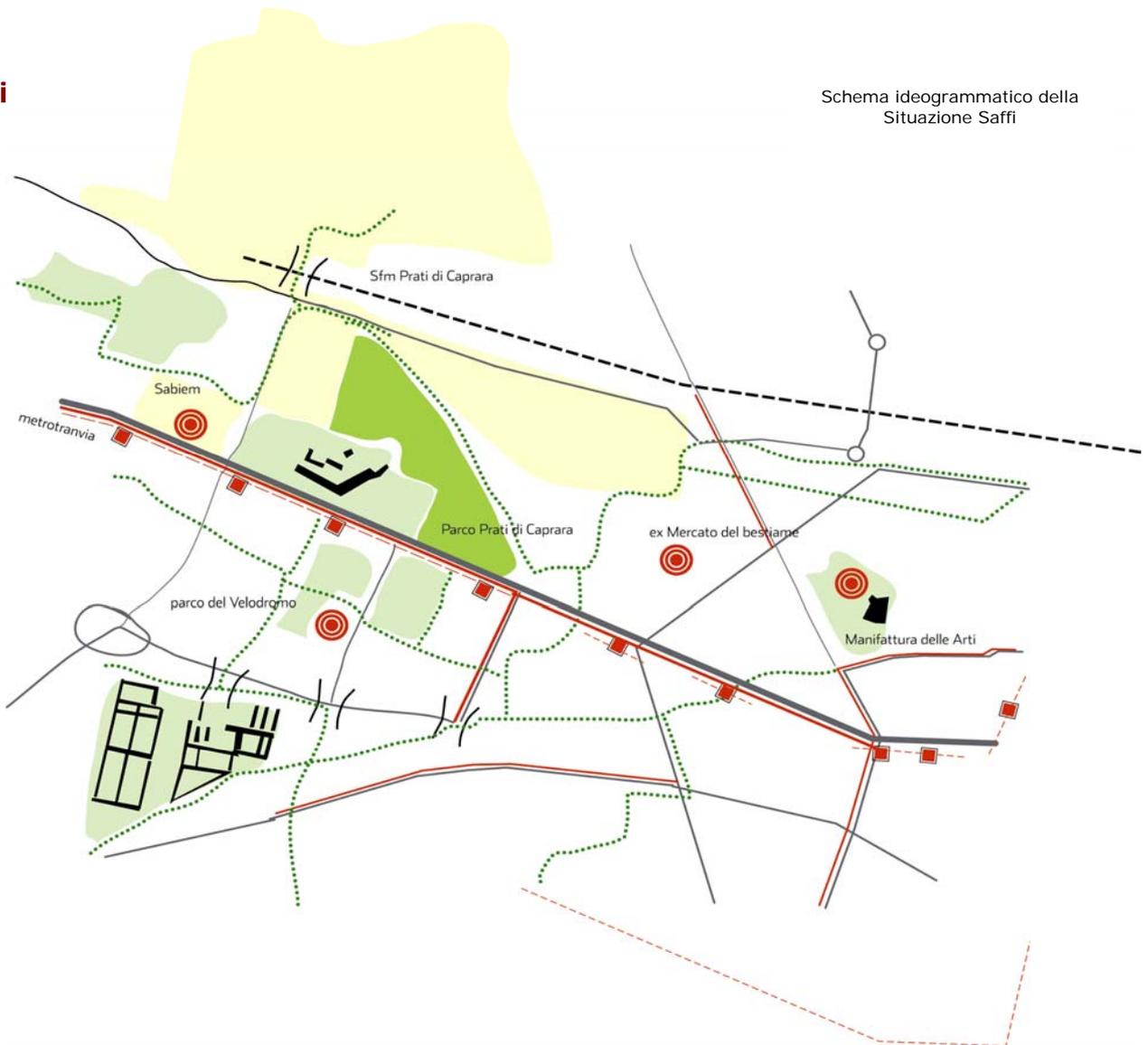
Il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) costituisce il potenziamento del sistema ferroviario locale già esistente attraverso la creazione di nuove fermate sia a Bologna che nei comuni della Provincia. Nella tratta che riguarda la via Emilia Ponente, sono previsti punti di interscambio tra SFM e mterotranvia in corrispondenza della fermata Borgo Panigale Fs e, a seguito della realizzazione della diramazione Lazzaretto, in corrispondenza delle fermate SFM Prati di Caprara e Zanardi.



Progetto della fermata SFM Prati di Caprara con i relativi parcheggi di interscambio e percorsi ciclopedonali. La distribuzione ai binari avverrà in quota

Saffi

Schema ideogrammatico della
Situazione Saffi



La Situazione è caratterizzata da un'alta densità abitativa con episodi di scarsa qualità architettonica e residenziale.

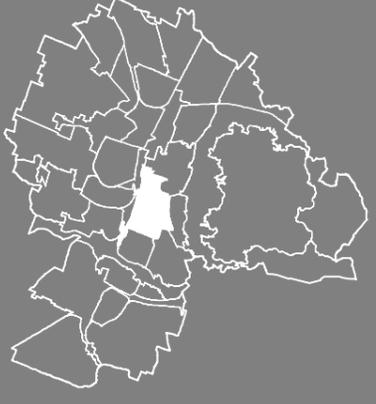
È particolarmente carente l'offerta di spazi verdi e quelli presenti non sono in buone condizioni e soffrono problemi d'uso e di gestione. Critica anche la condizione degli altri spazi pubblici, percorsi, piazze e spazi di sosta, in particolare all'interno dei viali di circonvallazione e in prossimità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



Saffi

DI PROGETTO ESISTENTE



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 CENTRALITA'

- Rafforzamento delle funzioni commerciali e di servizio sulle vie Saffi e Vittorio Veneto, Zanardi e Lama attrezzandole con percorsi sicuri e curando l'integrazione con il sistema del verde e dei servizi
- Riquilibrare/riqualificare/rifunzionalizzare del fronte nord di via Saffi



CENTRALITA'

- Connessione del Parco del Velodromo al sistema di attrezzature circostanti (scuole, religiose, commerciali) e inserimento in una rete di percorsi ciclabili
- Valorizzazione della centralità costituita dalla Manifattura delle Arti attraverso la riqualificazione delle vie d'acqua e del percorso del Canale di Reno alla Salara



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 atterramento 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

PERCORSO CICLABILE

- 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



AREA INTERESSATA DA TRASFORMAZIONI

Ambiti di sostituzione

STRADA NUOVO TRATTO

Realizzazione di una nuova strada, con ruolo sussidiario alla via Emilia Ponente, che connetta via del Chiù a via Tanari

0 200 m

