



Piano Strutturale Comunale

Relazione illustrativa

DIRETTORE DEL SETTORE
TERRITORIO E URBANISTICA
Dott. Giacomo Capuzzimati

SEGRETARIO GENERALE
Avv. Marcello Napoli

ASSESSORE
Virginio Merola

SINDACO
Sergio Gaetano Cofferati

Indice

Parte 1

Interpretazioni e scelte preliminari

Il processo di costruzione del Piano	3
Profilo di Bologna	6
Orientamenti strategici e indirizzi urbanistici	11

Parte 2

Figure della ristrutturazione

Sette città	19
La Città della Ferrovia	21
La Città della Tangenziale	29
La Città della Collina	35
La Città del Reno	39
La Città del Savena	42
La Città della Via Emilia Ponente	46
La Città della Via Emilia Levante	51
La città storica nella città di città	54
La dimensione metropolitana	56

Parte 3

Strategie per la qualità e regole

Sistemi, Situazioni, Ambiti	59
I Sistemi	60
Le Situazioni	68
Gli Ambiti	107

Parte 4

Attuazione del Piano

Forme di attuazione	113
La perequazione urbanistica	114
Partecipazione e comunicazione	117
La gestione delle informazioni	121

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 sono aperte 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 e 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.

Il Psc è stato presentato, nelle sue linee generali, dal Sindaco alla città il 18 gennaio 2007 e successivamente inviato ai Quartieri per l'espressione del proprio parere, formulato entro i primi di maggio.

La redazione del Piano strutturale comunale per la formale adozione da parte del Consiglio 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 sottoscritto con la Provincia, ricercando una coerenza complessiva con il quadro delle strategie e delle scelte di pianificazione provinciali e regionali;
- la loro traduzione in documenti cartografici e in un quadro normativo pensati per potere dialogare con i Piani operativi, il Regolamento urbanistico edilizio e gli altri strumenti di politica urbana che seguiranno;
- 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, interamente coerente.

Parallelamente, 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.

A conclusione di questo ricco percorso istituzionale e partecipativo, il 16 luglio 2007 il Consiglio comunale ha adottato il Piano strutturale comunale. Nel corso del 2007 e nei primi mesi del 2008, sono state espletate le procedure previste dalla Legge regionale in relazione ai pareri e alle osservazioni delle istituzioni, delle organizzazioni e dei cittadini. La Giunta ha deciso di allargare la discussione affidando a Urban Center Bologna l'organizzazione di un articolato percorso di informazione dei contenuti del piano (iniziativa "Bologna si fa in sette"), e impegnandosi ad esaminare le osservazioni ricevute anche oltre i limiti stabiliti dalla legge. Le osservazioni complessivamente esaminate e controdedotte sono oltre quattrocento.

Accanto a questo percorso è stato possibile dare corpo agli indirizzi strategici del Piano stesso, attraverso l'attivazione di una pluralità di accordi finalizzati alla condivisione degli obiettivi e delle progettualità. In particolare, a livello istituzionale sono stati approvati gli Accordi territoriali che hanno definito gli assetti territoriali, urbanistici e infrastrutturali dei poli funzionali Caab, Aeroporto e lo sviluppo edilizio dell'Università. Inoltre, è stata data attuazione agli Accordi riferiti al progetto di Nuova stazione ferroviaria e al Programma unitario di valorizzazione delle aree ex militari e sono stati definiti specifici accordi per la trasformazione dell'area aziendale di Hera, delle Officine ex Casaralta, ex Sasib, ex Cevolani, del deposito di Via Libia e del Villaggio del fanciullo.

Emerge, per innovatività dei contenuti e delle modalità di coinvolgimento, il Protocollo di intesa del febbraio 2008 con le associazioni economico-impresonditoriali avente come obiettivo la condivisione di una strategia per lo sviluppo del territorio e per incrementare l'attrattività della città nell'attuazione del Psc.

Alla luce di questo complesso processo si è tenuto conto dei diversi contributi nella fase di redazione finale dei documenti che costituiscono il Piano strutturale comunale:

- 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 dagli attuali 80.000 a circa 180.000 il numero dei passeggeri in transito giornaliero. L'aeroporto Marconi ha visto un costante aumento dei passeggeri, superando la soglia di 4.300.000 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 1.200.000 mq all'anno (in aumento), con oltre 20.000 espositori (stranieri per il 30%) e 1,3 milioni di visitatori.

Leader in alcuni comparti produttivi

Nella meccanica di precisione e del packaging Bologna ha consolidato un ruolo guida sui mercati stranieri. A livello provinciale l'esportazione è di 11 miliardi di euro: oltre un terzo è costituito da prodotti meccanici, quello dei prodotti a medio e alto contenuto tecnologico è in crescita.

Piattaforma logistica

Le strutture intermodali presenti sul territorio di Bologna e nell'area metropolitana sono robuste. L'interporto movimentata circa 5 milioni di tonnellate di merci l'anno (di cui 2,4 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 149.000 pazienti dimessi nel 2006, il 9% proveniva da altre province 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 (J.Hopkins, Dickinson College, Collegio di Spagna), 14 enti di ricerca (tra cui Cnr, Enea, Infn, Cineca), fa 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 7.000 studenti, la Cineteca comunale, 165 imprese multimediali, il Centro di spettacoli e rassegne musicali (classica, jazz, avanguardia). Recentemente è stato 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 AtreFiera, 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 fra 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 372.000 abitanti residenti e 140.000 temporanei (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 2007 si sono insediate a Bologna 13.800 persone (in maggior parte provenienti dall'estero o 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 a 45 anni e donne.

La natalità si mantiene su livelli elevati. Nel 2007 sono nati 3.022 bambini, 535 dei quali hanno entrambi i genitori stranieri (16% del totale), mentre 223 sono nati da coppie miste.

I decessi continuano ad essere più numerosi delle nascite, e il saldo naturale è ora pari a -1.754 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 47,5% dei quali è costituito da "single". La dimensione media della famiglia è di 1,89 componenti.

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

Lavoro

Al censimento 2001 operavano nel Comune di Bologna oltre 45.000 unità locali (sulle 98.000 della Provincia) con 206.000 addetti (rispetto ai 446.000 della Provincia).

Il tasso di occupazione, al 71,5% a livello provinciale, è di 12 punti superiore alla media italiana; quello femminile, al 65%, di 18 punti superiore.

Il tasso di disoccupazione è pari al 2,5% (6,6% in Italia).

Su 10 lavoratori 7 sono dipendenti.

Il 63,4% degli occupati lavora nel settore dei servizi, il 34,8% nell'industria (escluse le imprese di costruzione), l'1,8% nell'agricoltura.

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

Patrimonio

Nel 2001 si contavano 194.900 abitazioni (+2,4% rispetto al 1991).

Quelle progettate tra il 2004 e il 2007 sono 2.812 (703 in media 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% in centro).

Dal censimento 2001 si riscontra che l'89% degli alloggi è occupato da residenti e il 65% è in proprietà e si può ragionevolmente supporre che quest'ultima percentuale sia ulteriormente cresciuta negli anni successivi.

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 3,7 stanze per abitazione. Negli alloggi di più recente progettazione la superficie media scende intorno ai 60 mq e il numero delle stanze a 2,6. 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, 28 usano la bicicletta o vanno a piedi.

Ogni 100 abitanti vi sono 54 autovetture, con un trend caratterizzato da leggera ma sostanziale diminuzione; solo per il 14% (in calo) si tratta di autovetture pre-euro, quindi molto inquinanti, e per il 7% (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 quasi 93 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 840 km (42 km dei quali in corsia riservata).

L'estensione della rete ciclabile è di 104 km, dei quali più di 26 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 (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 media di PM10 rilevata in città nel 2006 è di $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$, quella di benzene di $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$. 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 m³ di terziario. La raccolta differenziata ha superato il 30% del totale dei rifiuti prodotti.

Orientamenti strategici e indirizzi urbanistici

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. Sono 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, i punti di forza persistenti da mettere in valore, i 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. In questa direzione, anche il documento preliminare al Piano territoriale regionale (Ptr) sottolinea che occorre “fare di Bologna una capitale funzionale del policentrismo europeo....” alla luce del fatto che Bologna costituisce il luogo di maggiore concentrazione di funzioni riconosciute all’interno delle gerarchie urbane europee.

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. In linea con quanto indicato dal Ptr, il rango di Bologna (nella Regione, in Italia e in Europa) deriva dalla importante presenza di risorse culturali, professionali e imprenditoriali, le quali rendono la città protagonista nella costruzione delle reti di relazione istituzionali ed economiche, alle diverse scale. 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. Si tratta, in sostanza, di pensare all'area metropolitana come a un unico sistema urbano.

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.

La Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat) del Psc rappresenta l'esito di un articolato processo di verifica della compatibilità delle previsioni di trasformazione in relazione alle condizioni ambientali della città. La Valsat ha verificato la sostenibilità del dimensionamento del Piano già ipotizzato nel Documento preliminare e poi oggetto di Accordo di pianificazione, un dimensionamento fissato in 8.000 alloggi (ognuno di 75 mq di Su) in un arco di tempo quindicennale. Questa quantità (convertita con i parametri Psc in 1.000.000 mq di Sul) è stata oggetto di valutazioni sistemiche relative a dieci componenti ambientali con riferimento all'intera città, valutazioni poi approfondite alla scala di ogni Ambito oggetto di trasformazione, per definire le condizioni di sostenibilità e gli indirizzi per la attuazione di ogni intervento.

Al fine di garantire la possibilità di una reale concorrenza tra diversi soggetti nell'attuazione del Psc, e di confermare l'aspetto non conformativo del Piano strutturale, la Valsat verifica, a livello di Ambito, una capacità massima di carico insediativo potenzialmente sostenibile superiore al dimensionamento sopra richiamato. I Psc selezioneranno le quantità da mettere via via in gioco, garantendo il rispetto del dimensionamento quindicennale.

Al dimensionamento di 1.000.000 mq di Sul è associato il sistema perequativo che permetterà l'attuazione del Psc, e quindi la realizzazione dei suoi obiettivi di dotazioni ecologico ambientali e di edilizia sociale.

Considerando i parametri con i quali viene misurata, nella Provincia di Bologna, la "capacità insediativa" dei piani urbanistici, essa ha una entità di 217.200 alloggi "teorici", costituiti da 200.000 alloggi esistenti nel Comune e da 17.200 di cui si prevede l'attuazione (13.200 in ambiti di nuova urbanizzazione e in trasformazione, 3.700 in ambiti già urbanizzati da riqualificare e trasformare, 300 recuperabili nel territorio rurale). La capacità insediativa aggiuntiva del Piano è pari a circa 1.700.000 mq di Superficie Complessiva (parametro di misura utilizzato dal Piano territoriale di coordinamento provinciale).

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, 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 diverse 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.

Accessibilità alla casa significa promuovere politiche innovative di housing sociale. Case destinate a individui e nuclei familiari svantaggiati, che non sono in grado di accedere alla locazione di alloggi nel libero mercato. Gli alloggi sociali possono essere realizzati o recuperati da operatori pubblici e privati, possono essere destinati alla locazione a tempo indeterminato o temporanea o alla proprietà. Case che consentano l'integrazione di diverse fasce sociali e il miglioramento delle condizioni di vita dei destinatari. Obiettivi che configurano una politica di "servizio di edilizia residenziale sociale" e non solo di offerta di case. La "edilizia residenziale sociale" non si presenta, quindi, come qualcosa di uniforme e univocamente determinato, bensì come insieme di differenti modalità di intervento, rivolte a soggetti a loro volta molto differenti fra loro, sia dal punto di vista della domanda (chi cerca casa) sia dal punto di vista dell'offerta (chi produce casa). Sotto il titolo "ers" possono essere raccolte domande di affitto a canoni "intermedi" (tra canone di mercato e canone sociale), sia per tempi indeterminati sia con tempi fissati e forme di acquisto a riscatto, domande di acquisto a prezzi calmierati, domande di alloggi temporanei o di servizi abitativi per esigenze specifiche e temporanee, domande provenienti dal mondo dell'esclusione sociale e del disagio; e offerte provenienti dalla cooperazione (cohousing, proprietà indivisa...), da fondi d'investimento (etici, sociali...), da altri soggetti nuovi.

Un quadro così ampio di opzioni richiede il passaggio dalla definizione generale di esigenze e di orientamenti strategici a quella puntuale delle modalità di attuazione; questo corrisponde al momento della formazione del Piano operativo comunale che, per periodi di tempo più brevi e a fronte di modalità di attuazione più definite che non il Psc, potrà programmare la realizzazione degli alloggi di edilizia sociale. Con la formazione dei Poc si potrà procedere alla stima del fabbisogno residenziale sociale e alla quantificazione delle aree da acquisire e mettere a disposizione per l'attuazione delle politiche sociali per la casa. L'approfondimento da condurre in quella sede sarà rivolto, dunque, alla valutazione della rilevanza del fabbisogno abitativo e alla puntualizzazione delle politiche di integrazione sociale per Ambito territoriale di riferimento, con particolare attenzione alle parti del territorio oggetto di trasformazione e riqualificazione. L'obiettivo da raggiungere è quello di massimizzare il numero di alloggi destinati all'edilizia sociale (in particolare quelli per la locazione permanente a canone calmierato o ad altre forme via via ritenute più importanti) e di localizzarli nei

contesti più adatti a garantire un'adeguata integrazione sociale e di servizi complementari. L'obiettivo è anche quello di pervenire alla realizzazione di queste politiche mediante il concorso del privato. Questi potrà contribuire sia attraverso la cessione di aree (come previsto da recenti provvedimenti legislativi), sia mediante la realizzazione e/o gestione del patrimonio immobiliare destinato alla residenza sociale. L'intervento di nuovi operatori potrà consentire di ampliare il mercato dell'affitto (fondi etici, fondazioni, cooperazione sociale, cooperazione a proprietà indivisa), ampliare l'offerta dell'edilizia residenziale universitaria e sviluppare quella di soluzioni abitative temporanee.

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 sovracomunali 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 (Ferrovia) dalle 4 città metropolitane (Tangenziale, Reno, Savena, 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.

Città internazionale, città metropolitane, città-città sono definizioni sintetiche con le quali il Psc intende comunicare ruolo e intenzioni delle strategie proposte. Con la Città della Ferrovia, Bologna afferma la sua eccellenza di capoluogo che dialoga con le altre città medie e grandi d'Europa. Con le Città della Tangenziale, della Collina, del Reno e del Savena, Bologna imposta strategie territoriali che potranno esprimere appieno la loro valenza trovando coerenti declinazioni negli altri comuni coinvolti (per questo sono considerate "metropolitane"). Con la Città della Via Emilia, Bologna aggiorna la sua strategia di intervento nella città storica, aprendo il centro storico, allungandolo e articolandolo. In questo senso le due città riassumono una strategia tipicamente urbana, anche per il fondamentale raccordo con il nuovo sistema della mobilità che interessa tutta la via Emilia.

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. I *Luoghi* sono le parti del territorio nelle quali si prevedono interventi di trasformazione che perseguono gli obiettivi qualificanti per il progetto di ciascuna Città. I *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 abbia tradotto gli obiettivi 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 agganciano Bologna alla sua dimensione metropolitana, interpretando e rappresentando le relazioni urbane nella città estesa: una unica grande città, diversamente abitata e praticata.

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 uno "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. Queste ultime sono di due tipi: trasformazioni già decise, talvolta già con strumenti urbanistici redatti; trasformazioni che dovranno essere opportunamente studiate, per le quali si sono compiute esplorazioni di carattere metaprogettuale allo scopo di sondare opportunità e possibilità del Psc.

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 attività attorno alle quali si strutturano 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 ad 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, 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.

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 che permetta 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, quindi 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 rete metrotranviaria. 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 a estendersi con una linea 2 verso le direttrici Corticella - San Lazzaro, sarà fortemente integrata con gli altri sistemi 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 nelle fermate Fiera Michelino, dove passa la linea di cintura (linea 6 Sfm), e 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' prevista 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), persegue l'obiettivo di creare le condizioni per l'interscambio gomma-ferro, perché 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 e 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 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 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. In attuazione dell' Accordo è stato indetto un concorso internazionale per la progettazione della nuova stazione che si è concluso nel mese di giugno 2008.

Aeroporto Marconi

L'aeroporto Marconi è un portale strategico per le relazioni internazionali del sistema economico emiliano-romagnolo; per elevare di rango la struttura attualmente esistente è necessario realizzare una effettiva polifunzionalità, dotandola di attività complementari: logistiche, congressuali, espositive, ricettive, ricreative, funzioni di assistenza all'utenza.

Il potenziamento dell'aeroporto è una opportunità per lo sviluppo economico e sociale del territorio bolognese e dell'intera regione, e una importante occasione per realizzare una migliore integrazione territoriale, considerando la sostenibilità ambientale come preconditione per l'attuazione delle politiche e degli interventi. Le funzioni che devono essere sviluppate sono, dunque, quelle legate al traffico passeggeri e al core business, in misura adeguata al rango obiettivo della struttura aeroportuale e integrate con il sistema di eccellenza dell'area urbana bolognese.

Per realizzare pienamente questi obiettivi è necessario migliorare l'accessibilità pubblica e privata assieme alle condizioni ambientali e di sicurezza dell'aeroporto e del suo intorno.

Con l'approvazione dell'Accordo territoriale sono stati definiti tra Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comuni di Bologna e Calderara di Reno, Società aeroportuale di Bologna gli assetti territoriali, urbanistici e infrastrutturali per lo sviluppo del Polo funzionale, i cui contenuti sono stati recepiti negli elaborati costitutivi del Piano strutturale.

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 a 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 migliorato, consolidato il recupero del sistema fieristico bolognese e la sua sostanziale tenuta, si potranno valutare eventuali azioni di ulteriore sviluppo anche in funzione dell'integrazione con altri poli fieristici della regione.

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 stati 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

La vasta area che si estende tra lo scalo merci ferroviario, la via San Donato e il confine comunale è molto differenziata al suo interno e per le relazioni che intrattiene con i territori circostanti: si tratta di un'area già pianificata ma non del tutto attuata, nella quale le funzioni di carattere commerciale e direzionale hanno via via preso il sopravvento su quelle produttive

originariamente previste, configurando un “polo funzionale” riconosciuto dal Ptcp. Con l'approvazione dell'Accordo territoriale sono stati definiti tra Provincia di Bologna, Comuni di Bologna, Granarolo dell'Emilia, Castenaso gli assetti territoriali, urbanistici e infrastrutturali per lo sviluppo del Polo funzionale Caab, i cui contenuti sono stati recepiti negli elaborati costitutivi del Piano strutturale.

In relazione alla dimensione e alla multifunzionalità, il Psc individua diverse strategie per le trasformazioni, così da realizzare una cerniera tra le strategie di tre Città.

Alla Città della Ferrovia si riferisce la parte centrale dell'insediamento, quella già in parte attuata, dove sono presenti strutture per attività mercatali (il Caab), commerciali, direzionali che costituiscono un terminale del sistema di luoghi e connessioni volti a sostenere le relazioni internazionali della città. Un migliore collegamento con la fiera e il centro città aumenterà l'accessibilità e l'abitabilità del comparto; la presenza delle attività universitarie e commerciali, la contiguità con il quartiere residenziale del Pilastro e con l'Ambito Pioppe (un luogo della Città della Tangenziale), prefigurano una parte di città con un buon grado di integrazione che ammette una quota di residenza nelle “aree annesse sud”. Infatti per queste aree si riconosce l'opportunità di pianificare insediamenti caratterizzati da mix funzionale, dove la residenza, anche di tipo sociale e con caratteristiche morfologiche e tipologiche urbane può diventare elemento di cerniera e connessione con il sistema insediativo del Pilastro e della città.

A nord, invece, la presenza di attività produttive e la previsione di ulteriori analoghe destinazioni nei Comuni confinanti individuano il completamento di una grande zona di servizio alla città metropolitana nel suo insieme, una nuova parte di città, servita dalla strada Lungo Savena, che partecipa delle strategie della Città del Savena.

Nuove sedi di ricerca e didattiche dell'Università degli studi

La rilocalizzazione di alcune sedi dell'Ateneo sul territorio, già in corso di 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 decentramento delle sedi universitarie dalla città storica. Con l'approvazione dell'Accordo territoriale sono stati definiti tra Università degli Studi di Bologna, Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna e Comune di Bologna gli assetti territoriali, urbanistici e infrastrutturali per lo sviluppo edilizio dell'Ateneo nell'area CNR – Navile, i cui contenuti sono stati recepiti negli elaborati costitutivi del Piano strutturale.

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'ipotesi di recuperare parte del manufatto della Manifattura tabacchi di via Stalingrado come polo di ricerca applicata e sviluppo di nuove attività imprenditoriali, si inquadra nella stessa logica territoriale.

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. L'offerta di case in affitto per studenti fuori sede, in prossimità delle nuove strutture universitarie, tende a ridurre la pressione di questo tipo di domanda sulle zone centrali e semicentrali, con i noti squilibri sul mercato abitativo. Per l'attuazione di tale obiettivo, nel luglio 2007 è stato sottoscritto un Protocollo di intesa tra l'Università degli Studi di Bologna e il Comune di Bologna relativo allo sviluppo dei servizi abitativi per gli studenti universitari attraverso la costruzione di due nuovi studentati su aree di proprietà comunale.

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 a sostenere i costi della 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, nodo della rete ecologica urbana. Gli insediamenti, dunque, potranno interessare le aree a contatto con quelle ferroviarie, prossime alla zona interessata dalla realizzazione della fermata Sfm, impegnando i compendi militari a est e a ovest dell'asse stradale ("sud-ovest"). 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 e contribuire significativamente al miglioramento della qualità urbana della Situazione di Santa Viola.

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 penalizzata dalla presenza della ferrovia. La costruzione della nuova fermata e la sistemazione dell'intorno creano le condizioni per la sua riqualificazione, con l'inserimento di nuove funzioni e servizi. Alcune aree di modeste dimensioni, ma in posizioni favorevoli, sono disponibili per interventi puntuali finalizzati all'integrazione dei tessuti circostanti, dei percorsi, delle attrezzature di servizio. Con questo obiettivo sono stati sottoscritti gli accordi per la definizione degli interventi di rafforzamento della centralità "Villaggio del Fanciullo" e per il recupero e la valorizzazione del comparto urbano di via Libia – ex deposito Atc.

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, fortemente legate alla storia dell'azienda, come a quella della città. L'area è oggetto di 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 della Città della Ferrovia. 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. Il nuovo progetto, mantenendo i criteri di restauro, prevede la destinazione dell'area, oltre che a sede della holding, ad usi compatibili con le condizioni ambientali ottenibili con il progetto di bonifica approvato (direzionali e commerciali, ricettive, universitarie), prevedendo rilevanti risorse in termini di servizi, infrastrutture e spazi pubblici per la città.

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, resa possibile dalla dismissione militare e dall'inclusione tra le aree del Programma unitario di valorizzazione dei beni demaniali. 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.

Per la trasformazione delle aree produttive dismesse presenti in questo ambito (ex Casaralta, ex Sasib ed ex Cevolani) sono stati sottoscritti degli accordi procedurali, i cui contenuti sono recepiti negli elaborati costitutivi del Piano strutturale. Infatti, 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 a questo Ambito della 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.

Ex Mercato ortofrutticolo

L'area dell'ex Mercato ortofrutticolo è interessata da due grandi operazioni di trasformazione già decise dal Prg del 1985 e successivamente progettate: la realizzazione della nuova sede unificata degli uffici dell'Amministrazione comunale 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.

Il Piano urbanistico attuativo prevede la compresenza di abitazioni e di un 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 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, abbattere i tempi di spostamento.

La strategia 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 a 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 degli 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 a 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. Interventi che, nel loro insieme, qualificano i luoghi come nodi ecologici urbani, relazionati al connettivo diffuso della rete ecologica secondaria.

La strategia della Città della Tangenziale è una strategia metropolitana, come metropolitano è il ruolo della infrastruttura: a ovest verso Casalecchio e poi Zola, a est verso San Lazzaro e Ozzano, la strada continua a dividere parti di territorio che potrebbero essere interessate dall'estendersi di questa logica di azione; la possibilità di interpretare il progetto a scala ampia potrebbe conferirgli una profondità inattesa, legata a nuovi rapporti tra le Amministrazioni interessate.

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 stati previsti due tipi di intervento, uno di breve periodo, uno di media-lunga scadenza.

Il primo, già completato nei mesi scorsi, prevede 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 7000 posti auto di capienza, si configura come un edificio di cinque piani fuori terra su una estensione di oltre sette ettari. L'insieme degli interventi, con il nuovo casello autostradale Fiera e attività ricettive (all'albergo in fase di ultimazione si aggiunge quello di oltre 10.000 mq integrato con il parcheggio), delinea per il nodo Michelino un futuro di nuova 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 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 attenzione 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.

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 insediative storiche di via del Tuscolano e della stessa viabilità storica (presenze che potrebbero orientare le scelte di progetto); equilibrio e sostenibilità, sia urbanistica sia edilizia, dell'intervento.

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 spettacoli all'aperto.

Il parco nord è oggi uno dei principali poli del sistema dei luoghi che accolgono manifestazioni e avvenimenti, spesso a forte o fortissimo richiamo. L'area, tuttavia, ha problemi di accessibilità e di infrastrutturazione, inoltre alcuni quartieri residenziali collocati 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. Nella progettazione di un nuovo assetto per l'area verrà esaminata anche l'ipotesi di una riorganizzazione delle costruzioni esistenti, che potrà prevedere la costruzione di nuove strutture dedicate allo spettacolo e alla produzione culturale. Si tratta di sviluppare un'analisi di fattibilità per la realizzazione del distretto della creatività giovanile nell'area del Parco nord, orientato a rafforzare le azioni di innovazione e produzione culturale e, più in generale, a sostenere l'economia della conoscenza in un quadro di sostenibilità complessiva.

La riqualificazione dell'ambito non potrà trascurarne il potenziale ecologico, valorizzando queste aree come nodo ecologico urbano relato al connettivo diffuso della Campagna di Calamosco e Villola.

Una sinergia, anche funzionale, fra gli spazi di espansione della Fiera (oggi priva di aree aperte di grandi dimensioni), e quelli del Parco nord, separati dalla tangenziale, non potrà che giovare alla vitalità di entrambi i poli.

Altresì rilevante la relazione del Parco Nord con il progetto di rifunzionalizzazione di parte della Manifattura Tabacchi, dove è in fase di studio la realizzazione di un nuovo centro per l'innovazione e la ricerca di scala regionale: un luogo per attività ad alto valore aggiunto le cui "popolazioni" esprimono solitamente una domanda di occasioni culturali e spazi per il tempo libero.

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 per i prossimi mesi 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 laboratorio partecipativo di quartiere, articolando il parco in vari settori, destinati a specifiche pratiche d'uso e con differente valenza paesaggistica e ambientale (ma complessivamente finalizzati alla realizzazione di un nodo ecologico urbano). 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 ciclopedonale 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.

Pioppe

L'Ambito per il nuovo insediamento Pioppe si attesta al termine della spina verde che, attraversando diversi spazi pubblici, collega San Donato al Pilastro. Si tratta di un'area di

dimensioni contenute, ma in una posizione fortemente strategica in quanto terminale per la Città della Tangenziale e al contempo cerniera fra questa Città e quelle della Ferrovia e del Savena.

L'Ambito potrà costituire di fatto il collegamento fra il quartiere residenziale del Pilastro, l'area commerciale di Meraville e l'ancora più vasta area del Caab, una parte di città dunque dove convivono funzioni residenziali, anche di tipo sociale, con quelle commerciali all'ingrosso e al dettaglio, direzionali, universitarie. Per garantire qualità e vivibilità a questa zona occorre che le diverse funzioni vengano integrate e l'area di via Pioppe costituisce una delle occasioni strategiche per realizzare tale obiettivo. L'Accordo territoriale del polo Caab prevede, infatti, una estensione della progettazione coordinata degli ambiti "Pioppe" e "Aree annesse sud" anche all'ambito Pilastro.

L'Ambito sarà reso accessibile grazie a nuove linee del trasporto pubblico e opportunamente mitigato dal vicino scalo ferroviario.

Parco di via Larga

Il nuovo parco che sarà realizzato nei prossimi mesi si formerà sulle aree di proprietà comunale comprese fra tangenziale, via Scandellara, via del Carpentiere, il Centro commerciale Pianeta e la piscina Spiraglio; un terreno di circa 12 ettari attualmente a 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. Una parte di territorio che un'ampia dotazione di verde qualifica come nodo della rete ecologica urbana.

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 dell'Ambito Ex Ceramiche bolognesi.

Ex Ceramiche bolognesi

Nell'Ambito è prevista una importante trasformazione urbanistica con la realizzazione di uffici e servizi diversi dalla residenza, oltre ai parcheggi e alle altre dotazioni infrastrutturali necessarie, mediante la riqualificazione di un'area ex industriale.

Il progetto prevede anche una serie di interventi che incidono a una scala più vasta: un nuovo svincolo della tangenziale, l'interramento della linea ferroviaria Sfm adiacente con la conseguente eliminazione del passaggio a livello a raso di via Larga, la realizzazione della dotazione di verde pubblico in un'area a nord-ovest, oltre via Scandellara.

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 ai quali sarà garantita un'elevata accessibilità grazie anche alla fermata del Servizio ferroviario metropolitano che sarà qui riqualificata.

L'intervento realizza una connessione di spazi e di funzioni di importanza metropolitana, in sintonia con la strategia della Città della Tangenziale: da un lato attesta sulla tangenziale e sulla linea Sfm un nuovo contenitore di livello metropolitano; dall'altro contribuisce con i suoi standard alla realizzazione di un brano di parco campagna di Scandellara, connessione verde fra la zona di San Donato e quella di via Larga.

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 Biacco 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 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: 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, davvero vissuto e valorizzato.

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 riaprirla, 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 del 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 negli antichi possedimenti Camaldolesi, al parco del Paleotto.

In questa prospettiva di rinnovata vitalità della collina, la previsione di nuove parti del territorio da assoggettare a forme di protezione tra quelle previste dalla legge regionale sulle aree protette assume maggior importanza: accanto a zone utilizzate e fruite più intensamente, individuare aree nelle quali l'evoluzione spontanea e naturalistica dell'ambiente sia la strategia prevalente. Il Psc individua due aree particolarmente interessanti da questo punto di vista, quella sul versante in destra Reno (già individuata come sito di importanza comunitaria) e quella attorno al Parco di villa Ghigi (Ronzano).

La prospettiva delineata per la Città della Collina richiede probabilmente 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, un'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 connessi alla realizzazione dell'alta velocità, è connessa al sistema stradale Lungo Savena e alla sussidiaria sud alla via Emilia Levante (asse Roma – Ortolani – Murri). Questo sistema, da una parte si connette ai viali di circonvallazione, che costituiscono l'asse urbano di scorrimento pedecollinare, dall'altra alla 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 per chi vuole accedere alla collina da altre parti della città.

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, realizzando un unico grande insieme di spazi verdi fruibili, in continuità con il Parco di San Michele in Bosco, per il quale è previsto un importante intervento di restauro.

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 e l’ambito circostante (Ronzano), oggetto di proposte di tutela e

valorizzazione.

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 e verso il belvedere di Montalbano, da una parte, 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 quinta 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 delle 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 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;
- progettazione integrata di luoghi di entrata al Parco, costituiti da piccoli punti di servizio ai

visitatori e di interscambio tra modi di trasporto.

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 Buonarroti 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 ciclopeditoni.

Tra le verifiche da mettere in atto con il progetto del Reno è importante la valutazione della compatibilità paesaggistica e funzionale tra infrastrutture (aeroporto, infrastrutture ferroviarie e stradali), impianti produttivi e di lavorazione degli inerti, in modo da poter mettere in atto con opportune mitigazioni una strategia di complessiva ricomposizione paesaggistica dell'ambito fluviale.

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 e il recupero di spazi pubblici da destinare a verde, parcheggi e 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. La perimetrazione dell'Ambito coinvolge parti di città realizzate in base a coerenti disegni di urbanizzazione, discendenti dalla migliore tradizione di pianificazione e disegno urbano: dal quartiere Ina casa della fine anni '50 della Barca ai comparti Peep degli anni '70, fino al recente Duc di Gino Valle in attuazione del Prg '85; parti di città dotate di generose dotazioni pubbliche (spazi verdi pubblici e condominiali) che possono essere rimesse in gioco dal nuovo progetto, integrandole in un nuovo sistema di fruizione e uso. Il possibile recupero dell'edificio di deposito degli autobus si presta a interessanti trasformazioni d'uso che possono essere progettate come integrate alla centralità già costituita dal centro di quartiere di via Battindarno per elevarne il rango con attività di interesse urbano.

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", oltre che di nodo della rete ecologica.
- 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 già in parte realizzate.

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 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 di Caselle, 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 trasporto pubblico a guida vincolata - Tpgv 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.

La costruzione 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 del sistema reticolare volto 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 della strada costituisce un elemento di divisione della Città, aggravata dalle opere di mitigazione acustica realizzate su alcuni tratti. La progettazione integrata della nuova infrastruttura e dell'ambito "Quarto superiore" potrà affrontare le criticità realizzando, attraverso le opere di mitigazione e inserimento ambientale, anche un nuovo interessante corridoio della rete ecologica.

Linee di trasporto pubblico

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

- la Bologna-Firenze con la fermata di San Ruffillo;
- la linea Bologna-Ancona con la fermata di Caselle (in territorio di San Lazzaro);
- 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 Tpgv, rappresenta l'ideale accesso al sistema del parco.

Attraverso gli interventi previsti di potenziamento del trasporto pubblico sulle radiali è possibile pensare a 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 (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. Tra le aree da integrare nel parco del Savena c'è anche la collina formata dall'accumulo dei rifiuti urbani, che Hera si appresta ad attrezzare come spazio verde sperimentando nuove modalità di naturalizzazione. 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 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 periurbane, 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 Malvezza, la via Emilia, la via Vighi, il Savena, potranno costituire un nuovo tessuto urbano caratterizzato da 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 ferrovia e l'autostrada, la destinazione residenziale sarà oggetto di puntuali verifiche di sostenibilità e potrà essere associata ad attività di tipo direzionale e di servizio. La realizzazione di un percorso ciclabile continuo che oltrepassi il Savena e realizzi la connessione con la fermata Sfm Caselle costituisce un'opera di infrastrutturazione a supporto della mobilità sostenibile.

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 periurbana marginale caratterizzata dalla presenza di alcuni nuclei di edifici di valore storico – testimoniale.

I nuovi insediamenti potranno legarsi al tessuto urbano specializzato esistente, diventando fattore di riequilibrio residenziale in un settore del 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 l'abitato di Villanova.

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 lavoratori, altro tema per il programma di riqualificazione dell'area produttiva.

La riqualificazione dell'Ambito Roveri significa quindi consentire modeste possibilità di ampliamento alle industrie esistenti, prevedere quote di sviluppo per attività di servizio alle imprese, pensare a nuove tipologie di residenza temporanea per lavoratori e alla integrazione delle attività lavorative con usi sportivi e ricreativi (oltre che a risolvere alcuni problemi di compatibilità tra usi e investire sulla reinfrastrutturazione di parte dell'area).

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 nel 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 non collocabili in aree più centrali, come spettacolo, sperimentazione culturale giovanile e sport.

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 Ina casa 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 della Via Emilia Ponente

Un'altra metamorfosi

La Via Emilia raccorda i luoghi della memoria e dell'identità sedimentata, ma offre anche lo spaccato di trasformazioni contraddittorie: inquinamento, degrado fisico e funzionale, importante presenza di popolazioni immigrate. Nel Psc diventa figura della ristrutturazione e occasione per recuperare rapporti di prossimità e relazioni trasversali interrotte da tempo, attraverso l'inserimento di un nuovo sistema di trasporto pubblico, la riduzione del traffico privato, la riqualificazione degli spazi collettivi lungo il tracciato, il ripristino delle connessioni con le centralità urbane adiacenti. Differenze nei sistemi di trasporto previsti e differenze negli insediamenti cresciuti a ovest e a est suggeriscono diverse strategie progettuali.

A ovest una 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. 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: recupero di relazioni fra strada e città, spazi pubblici e privati: estensione della qualità dello spazio della città storica a tutta la città, partendo dalla strada.

Nella Città della Via Emilia Ponente questo obiettivo è reso possibile dal potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico con la metrotranvia, dallo spostamento di parte 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 possibili 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 di un nuovo sistema metrotranviario è il principale intervento infrastrutturale per il riassetto 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 proveniente da 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 impegnata dai mezzi in affiancamento è di 7,5 metri, 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 metri 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-metrotranvia 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 del Sfm Prati di Caprara, che realizza l'interscambio tra diverse linee ferroviarie e la prevista diramazione Lazzaretto della metrotranvia.

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 Ina casa 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;
- 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, un 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 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.

La Città della Via Emilia Levante

Un'altra metamorfosi

La Via Emilia raccorda i luoghi della memoria e dell'identità sedimentata, ma offre anche lo spaccato di trasformazioni contraddittorie: inquinamento, degrado fisico e funzionale, importante presenza di popolazioni immigrate. Nel Psc diventa figura della ristrutturazione e occasione per recuperare rapporti di prossimità e relazioni trasversali interrotte da tempo, attraverso l'inserimento di un nuovo sistema di trasporto pubblico, la riduzione del traffico privato, la riqualificazione degli spazi collettivi lungo il tracciato, il ripristino delle connessioni con le centralità urbane adiacenti. Differenze nei sistemi di trasporto previsti e differenze negli insediamenti cresciuti a ovest e a est suggeriscono diverse strategie progettuali.

A est il Tpgv 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 contesti che differiscono per forma, funzioni, età, dotazioni pubbliche. La realizzazione del Tpgv, lo spostamento di una parte del traffico privato sulla nuova strada che connette, con operazioni di riqualificazione, gli assi di via Malvezza, Marx, Felsina realizzando il sottopasso ferroviario in corrispondenza di largo Molina, 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 - Tpgv

In maniera complementare con il disegno del sistema metrotranviario a ovest, a est è prevista la realizzazione del Tpgv, che scambia con la metrotranvia nel centro storico. Il Tpgv si sviluppa lungo la direttrice storica della Via Emilia 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. Per poter servire la parte nord dell'Ambito per i nuovi insediamenti Savena, il braccio del Tpgv che percorre via Due Madonne diretto al deposito, dovrà essere attrezzato con fermate per i passeggeri.

Viabilità integrativa della via Emilia

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 una nuova strada, con sezione a una corsia per senso di marcia, che connette l'Ambito nel quale

sono previsti nuovi insediamenti, alla via Malvezza (da riorganizzare), a via Massarenti. Questa strada è collegata alla tangenziale tramite la via Lenin; la tangenziale, a sua volta, smista parte del traffico che si genera nel settore est della città svolgendo anch'essa un ruolo di sussidiaria della via Emilia.

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 una 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 Tpgv, 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, 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 Ravennana: 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 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. Tessuti urbani differenti, ai quali corrispondono differenti “Ambiti”, tutti interessati da politiche urbanistiche tese a tutelarne e valorizzarne i caratteri peculiari.

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. Un approccio che rompe con il criterio cronologico e suggerisce adeguate modalità di intervento anche per insediamenti moderni e contemporanei cui si riconosca valore, includendo il paesaggio rurale e i suoi manufatti.

Viene individuata come Nucleo antico la 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.

All’interno di questa parte, interessata da un’attenzione e da interventi di recupero ormai quarantennali, non si rilevano più fenomeni estesi di degrado edilizio tali da far ritenere opportuno il ricorso a strumenti coordinati di riqualificazione. Oltre agli interventi di restauro e manutenzione diffusa degli immobili, che saranno regolamentati dal Rue, è strategico attivare alcuni interventi di interesse pubblico, che consistono nella trasformazione di aree e immobili oggi destinati a uso militare, o inutilizzati dopo tale uso, nel recupero di edifici monumentali per attività culturali (un “Museo della Città” che si configuri come sistema diffuso), in interventi di recupero e integrazione di attrezzature e spazi collettivi di uso locale (scuole, strutture sanitarie, verde), nella sistematica riqualificazione della strada matrice.

Sono identificate come Quartieri giardino e Tessuti compatti le parti di città esito di due differenti modalità insediative previste dal primo piano regolatore moderno, realizzate assecondando la maglia di strade e piazze fissata dal disegno del 1889.

I Quartieri giardino (a ovest Saragozza, al centro pedecollina, a est Mazzini) occupano la parte a sud della periferia storica e sono strutturati dal rapporto tra lo spazio pubblico della strada e lo spazio privato del lotto, mediato dai giardini di pertinenza degli edifici. Sono i quartieri residenziali di maggior pregio, ancora contraddistinti da un’elevata qualità media dell’edilizia, con alcune architetture pregevoli.

I Tessuti compatti occupano la parte a nord della periferia storica (a ovest tra le vie Costa, Saffi, Marconi-Amendola, a nord la Bolognina, a est la Cirenaica) e sono contraddistinti dall’affaccio diretto degli edifici sulla strada, da cortine edilizie prevalentemente continue e da ampi spazi semipubblici interni agli isolati. Si tratta delle vecchie periferie operaie, con le case popolari costruite tra l’800 e il ’900, con una densità medio-alta ma con caratteristiche di qualità, sia dell’impianto per le misure e l’organizzazione della rete stradale, sia dei tipi edilizi impiegati.

La città storica comprende anche Ambiti caratterizzati dalla prevalenza di funzioni specializzate, inseriti nel disegno o realizzati in attuazione del piano del 1889: si tratta del quartiere universitario attorno a via Zamboni, del complesso ospedaliero Sant'Orsola-Malpighi, del complesso militare SS. Annunziata – StaVeCo e dell'Istituto Ortopedico Rizzoli, del complesso militare Caserma Mameli, dei giardini Margherita, e Porta Saragozza e della facoltà di Ingegneria. Per ciascuno di essi il Psc individua il ruolo e le prestazioni da garantire.

Il nuovo sistema di pianificazione guarda alla città storica da diversi punti di vista, interessandola con diverse strategie.

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.

La città storica è interessata anche dalle strategie della Città della Collina, per la parte a sud che ne segna il margine e che si configura come la fascia di accesso al "grande giardino metropolitano", e della Città della Ferrovia, per la parte a nord coinvolta nella grande trasformazione indotta dal progetto della nuova stazione ferroviaria.

La forte attrattività della parte centrale di Bologna, dovuta alla facile accessibilità ferroviaria, all'offerta turistica e commerciale, ai poli funzionali (universitario, sanitario, giudiziario), convoglia differenti popolazioni (in parte pendolari, in parte residenti temporanei, in parte abitanti per periodi di tempo più lunghi) che usano diversamente lo spazio urbano. Il Nucleo antico è quindi, in modo particolare rispetto al resto della città, una parte con diversi livelli di fruizione, nel quale la dimensione abitativa locale si confronta con la fruizione metropolitana e internazionale. Gli interventi nell'area della stazione e il migliore collegamento con il trasporto pubblico alle altre parti della città faranno sì che la T rovesciata (vie Bassi, Rizzoli e Indipendenza) diventi sempre più luogo di accesso e di passaggio, segnato dagli abitanti temporanei e dalle loro pratiche. Questa inevitabile specializzazione (via Indipendenza come prolungamento della nuova stazione) deve entrare consapevolmente nei progetti di riqualificazione di queste strade, ma deve avere anche come contrappeso la qualificazione degli spazi più interni della residenzialità – soprattutto quelli pubblici –, operazione che il Psc organizza con il riconoscimento di una apposita Situazione urbana e con la puntuale identificazione delle operazioni da fare.

Complessivamente, quindi, il Psc mette in campo diverse azioni affinché la città storica, e il nucleo centrale in particolare, possano svolgere il proprio ruolo nel nuovo contesto cittadino e metropolitano: azioni di riqualificazione dello spazio pubblico per renderlo meglio utilizzabile, orientamento alla residenzialità e alle attività di complemento con decentramento di funzioni universitarie e direzionali, diffusione delle centralità in tutta la città.

Tutto questo, ovviamente, confermando e rinnovando la tutela e salvaguardia dei valori storici degli edifici e dei tessuti, per la cui disciplina il Psc fornisce strategie e indirizzi al Regolamento urbanistico edilizio.

La dimensione metropolitana

Le sette Città di Bologna descrivono strategie che non possono essere circoscritte ai confini amministrativi del Comune e anzi esprimono a pieno la loro portata solo considerate in un quadro territoriale e di relazioni sovralocale. Un carattere che le accomuna è l'elemento infrastrutturale sul quale poggiano (ferrovia, autostrada, fiumi, via Emilia) mai chiuso entro i confini comunali. Anche i temi che toccano possono essere pervasivi, capaci di radicarsi e specificarsi in modo proprio nell'area metropolitana. La Città della Ferrovia poggia su reti infrastrutturali di interesse nazionale, regionale e metropolitano; la Città della Tangenziale interpreta una particolare tratta dell'autostrada, ma più in generale un tema che riguarda tutti i territori attraversati, emiliani e padani; la Città della Collina è naturalmente e paesaggisticamente connessa a un sistema morfologico molto più vasto; le Città del Reno e del Savena supportano relazioni ambientali e insediative a scala metropolitana; le Città della Via Emilia reinterpretano il tema insediativo originario, la strada matrice regionale.

Questo respiro ampio, metropolitano ma non solo, si coglie in particolare dal confronto delle strategie del Psc con quelle del Piano territoriale di coordinamento provinciale. Il modo di orientare i progetti e le politiche di trasformazione della città capoluogo, attraverso le figure delle sette Città, interpreta e sviluppa le tre scelte fondamentali del Ptcp:

- "orientare centri e reti" significa agganciare le prospettive di sviluppo insediativo a un sistema infrastrutturale il cui asse portante è costituito dal Servizio ferroviario metropolitano per il trasporto pubblico e dalla grande rete della viabilità, oltre alla variante autostradale a nord, per il trasporto privato su gomma: i luoghi della trasformazione di Bologna sono collegati all'uno o all'altro di questi sistemi in maniera vincolante ed efficace;

- "situare le eccellenze" significa costruire una strategia di localizzazione dei poli funzionali affinché i Comuni si muovano con coerenza e in maniera coordinata: in questo caso le politiche del Psc riguardano la riqualificazione e il miglioramento dei poli funzionali già esistenti nel capoluogo, sapendo di poter contare su un sistema reticolare policentrico già strutturato per future necessità di espansione;

- "valorizzare natura e paesaggio" significa, da una parte declinare alla scala comunale le macro unità di paesaggio individuate dal Ptcp, dall'altra promuovere un insieme di azioni finalizzate al completamento e allo sviluppo della rete ecologica provinciale. Il Psc suddivide la unità di paesaggio della pianura della conurbazione bolognese riconoscendo quattro differenti situazioni rurali (le campagne periurbane di Lavino, di Olmetola Rigosa e Borgo, del Reno e del Navile, di San Giovanni in Calamosco e San Niccolò di Villola), articola quella della collina bolognese in collina urbana, agricola, del Reno e dei calanchi. Ognuna delle otto Situazioni riconosciute nel territorio rurale ha propri caratteri morfologici e funzionali da tutelare con politiche attive di valorizzazione paesistico ambientale, che ben si raccordano a quelle indicate dal Comitato Interistituzionale per la elaborazione dei Psc (cunei agricoli, parchi fluviali e contesti collinari). La rete ecologica provinciale, letta alla scala di attenzione propria del Piano comunale, si articola in una rete principale (che contiene nodi e corridoi di valenza sovralocale), in una rete secondaria e in una rete ecologica urbana.

Parte 3

STRATEGIE
PER LA QUALITA'
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

L'obiettivo di fornire alla città le dotazioni necessarie al suo funzionamento ed alla qualità dell'abitare sostiene la progettazione dei tre sistemi - mobilità, città pubblica, ambiente. Il progetto di ogni sistema traduce la strategia generale del Piano e riflette le politiche settoriali sovraordinate. A sua volta rimanda, oltre che ad azioni proprie del Psc, agli strumenti di pianificazione di settore che competono al Comune.

La visione proposta, di ampio respiro, è quella di tre sistemi che dialogano e si compongono con quelli di altre scale. Il sistema della mobilità poggia su una rete metropolitana, regionale e nazionale, per il trasporto sia pubblico sia privato, e si qualifica per l'adeguamento degli spazi stradali allo scopo di accogliere nuove forme di trasporto pubblico, creare una maglia di percorsi ciclabili e pedonali, aumentare la sicurezza e la vivibilità. Il sistema della città pubblica integra le attrezzature e i servizi, pubblici e di uso pubblico, di rango sovracomunale. Riconosce l'importanza della diversificazione dell'offerta, della sua aderenza al tipo di domanda espressa dalle diverse popolazioni metropolitane, si preoccupa di creare relazioni tra quel che già esiste e il nuovo che dovrà essere realizzato: tutti presupposti affinché gli spazi possano diventare luoghi della vita in pubblico, riconosciuti e curati dagli abitanti. Il sistema ambientale si connette alla più ampia rete regionale di spazi aperti naturali e mira a recuperare tutti i materiali, a diversi gradi di naturalità, che permangono all'interno dell'urbanizzato, allo scopo di ricostruire continuità fondamentali per gli equilibri ecologici. Gli elementi rappresentati negli elaborati grafici (le tre tavole non a caso denominate "Strategie per la qualità") costituiscono le dotazioni, ovvero gli spazi e le opere riferiti ai tre sistemi che il Psc considera strutturali e strategici. Opere e spazi che dovranno garantire prestazioni adeguate alle domande e alle esigenze oggi percepite come irrinunciabili. Le prestazioni dipendono da diversi fattori che investono progettazione, realizzazione e gestione, fattori sui quali il Psc interviene dettando direttive e indirizzi che dovranno essere fatti propri dagli altri strumenti di pianificazione urbanistica e da quelli di pianificazione e programmazione settoriale. L'individuazione delle Situazioni è stato il modo per rendere comprensibili i livelli di integrazione necessari delle dotazioni e prestazioni dei tre sistemi, orientandone l'attuazione.

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 del Psc 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

Bologna come nodo centrale dei corridoi nord-sud della mobilità regionale, nazionale ed europea, è interessata da progetti e realizzazioni 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. Questi interventi contribuiscono all'obiettivo di allontanare dall'area centrale il traffico di attraversamento per ridurre congestione e inquinamento. A tale fine il Psc conta anche su interventi di rilievo metropolitano: il completamento della strada intermedia di pianura, il prolungamento a ovest della nuova Galliera e a est della Lungo Savena, la soluzione del nodo di Rastignano, con il riordino complessivo della rete a sostegno dei tragitti di media percorrenza. Ai margini della parte densa della città viene organizzato un sistema di scambio modale fra la rete stradale di attraversamento e attestamento e il trasporto pubblico su ferro e su gomma, sia extraurbano sia urbano. Per il successo dei nodi di interscambio di questo sistema 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 restituendola a usi urbani. La rete locale delle strade sarà oggetto di interventi di riqualificazione anche attraverso la formazione di 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 Psc propone un progetto integrato del sistema di trasporto pubblico volto a rispondere alle diverse domande di mobilità che la città metropolitana manifesta. Il rafforzamento e la riqualificazione del trasporto pubblico nelle sue diverse forme, assieme alla cura progettuale dei nodi di interscambio, intendono promuoverne e diffonderne l'uso. 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: metrotranvia, filovia a via guidata (Tpgv), People mover. La rete del trasporto pubblico urbano, interconnessa con quella del Servizio ferroviario metropolitano, è composta da nuovi tratti completamente in sede propria, a servire in particolare le specializzazioni funzionali, 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 Tpgv con la metrotranvia nel centro storico e alla stazione centrale, con il Sfm a San Lazzaro. La metrotranvia è inoltre collegata al Sfm a Prati di Caprara e a Borgo Panigale. A supporto della revisione complessiva del sistema di trasporto pubblico locale, 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.

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 in pubblico 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 il compito di creare le condizioni che garantiscano, nella fase di attuazione, la disponibilità di spazi e attrezzature nelle quantità e posizioni necessarie. Le scelte che guidano il progetto per le nuove dotazioni destinate a incrementare la città pubblica hanno poi l'obiettivo di contribuire sia alle strategie che rafforzano il ruolo metropolitano di Bologna sia alla richiesta di una rinnovata abitabilità diffusa, alla domanda di welfare tradizionale e a quella generata dall'emergere di nuove popolazioni e di differenti stili di vita.

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

La domanda

La popolazione di Bologna, residente e presente per motivi di lavoro o di studio, ammonta nel complesso a circa 430.000 persone. A questa, in primo luogo, il Piano garantisce attrezzature e servizi pubblici.

Si tratta di un fabbisogno di aree che si aggira attorno ai 13 milioni di mq considerando (come richiede la legge urbanistica regionale) 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.

Ma 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 territorio comunale per lavoro o per studio, stimata intorno alle 85.000 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 100.000 unità, determinano un incremento del fabbisogno di spazi per attrezzature e servizi per circa 1,5 milioni di mq.

La domanda di superficie complessiva supera dunque i 14 milioni di mq.

L'offerta attuale

Il Psc eredita una dotazione complessiva di aree (esistenti e in trasformazione) pari a 19,5 milioni di mq di cui 16,4 di proprietà e uso pubblico, 1,4 di interesse pubblico e 1,7 di proprietà privata. La superficie lorda di pavimento delle attrezzature che insistono sulle aree pubbliche ammonta a 3,7 milioni di mq.

Con riferimento alla popolazione stabile attuale ciò significa una offerta pro-capite di aree di proprietà o di interesse pubblico di circa 41 mq, con 8,5 mq di superficie lorda di pavimento.

Se si considerano i 100.000 abitanti temporanei e il fabbisogno che essi generano, la quota media pro-capite di attrezzature e spazi collettivi passa da 41 a circa 38 mq.

Questa quota comprende i parchi urbani e gli spazi fruibili 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 10,5 milioni di mq, cui vanno aggiunti 1,4 milioni di mq di impianti e centri 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 aperti completamente pedonalizzati (circa 0,1 milioni di mq) e le aree destinate a parcheggio (1,1 milione di mq), escludendo quelle a solo uso dei residenti.

Le attrezzature di proprietà e interesse pubblico (scuole, sedi per attività culturali sociali e politiche, teatri e musei, attrezzature socio-sanitarie e ospedali, sedi di amministrazioni, sicurezza e protezione civile, spazi per il culto) occupano circa 4.7 milioni di mq di superficie fondiaria.

Il progetto

Le principali scelte relative alla città pubblica discendono direttamente dalle strategie territoriali delineate per le sette Città: realizzazione prioritaria delle tre stazioni ferroviarie (Centrale, Prati di Caprara e San Vitale); nuovi spazi per dotazioni da reperire nelle aree produttive, ferroviarie e militari dismesse (in particolare a Saffi e Bolognina); creazione di varchi trasversali verdi (sull'esempio del parco lungo il Navile) e rifunzionalizzazione degli spazi aperti che si attestano lungo la tangenziale (in particolare Parco Nord); riuso dell'area ex-Staveco, una delle principali opportunità per nuove attrezzature nella pedecollina; riconnessione dei grandi parchi collinari con la città; completamento dei due parchi fluviali del Reno e del Savena; nuova dotazione di servizi per le aree produttive; riqualificazione degli spazi aperti lungo la via Emilia.

Il futuro di Bologna come città da abitare e ripopolare è fortemente legato al perseguimento di tali scelte come a quelle atte a favorire l'accessibilità, la qualificazione, e, ove sostenibile, il decentramento delle funzioni di scala metropolitana e nazionale maggiormente congestionanti.

La specificazione di interventi volti a migliorare l'abitabilità nelle diverse "microcittà" è un altro degli ingredienti strategici del progetto strutturale. Attraverso un insieme mirato di azioni, descritte nelle schede di Situazione (si veda capitolo seguente "Le situazioni"), il Psc esplicita il contributo delle nuove dotazioni e delle loro prestazioni con riferimento ai contesti locali: centralità come recapiti della vita di quartiere, parcheggi, varchi, percorsi sicuri per la mobilità lenta sono alcune delle componenti che qualificano il nuovo sistema capillare della città pubblica.

Coerentemente con il dibattito in corso in ambito nazionale e regionale, il Psc individua l'housing sociale come una delle dotazioni rispondenti alla domanda diffusa di abitabilità. Intendendo per housing sociale l'insieme delle diverse soluzioni che permettono l'accesso alla casa (in affitto o in proprietà) alle componenti di popolazione urbana che non riescono ad accedere all'offerta del libero mercato, il progetto costruisce i presupposti per l'incremento di tali dotazioni, stabilendone l'entità complessiva e la presenza distribuita nel territorio.

Il Psc considera decisivi, per la qualità dell'intero sistema, alcuni requisiti dei singoli interventi di cui affida la specificazione al Regolamento urbanistico edilizio: per le attrezzature la dotazione di reti tecnologiche, in particolare volte al risparmio energetico e alla trasmissione di dati; per le aree verdi la valorizzazione della dimensione ecologica e ambientale e una sistemazione idonea alla fruizione; per gli spazi destinati alla sosta automobilistica, data la scarsità di stalli e di aree disponibili in molte parti della città, la soluzione in strutture multipiano.

Dal punto di vista quantitativo, le operazioni previste negli Ambiti per i nuovi insediamenti, in quelli di sostituzione, di riqualificazione e storici, con l'applicazione della perequazione urbanistica e di accordi, consentiranno di acquisire alla proprietà pubblica oltre 3 milioni di mq di aree. La perequazione urbanistica sarà applicata anche ai fini dell'acquisizione di aree destinate a standard dal Prg attuale, che entreranno così a far parte del patrimonio di spazi pubblici.

Nel Piano strutturale l'offerta complessiva di superficie di proprietà pubblica ammonta, dunque, complessivamente a circa 20 milioni di mq (cui si aggiungono le quote di interesse pubblico e quelle di proprietà privata). Una dotazione che è in grado di soddisfare la domanda prevedibile considerando gli scenari demografici e le ipotesi di crescita più dinamica dei city users.

La distribuzione delle nuove quote di città pubblica tende a compensare le carenze presenti nelle parti più dense della città. Dove la mancanza di spazi rende impossibile il raggiungimento degli standard minimi, contribuiranno al miglioramento delle prestazioni complessive la valorizzazione del patrimonio esistente e la creazione di connessioni (tragitti e fermate del mezzo di trasporto pubblico, percorsi ciclabili e pedonali) volte a favorire usi integrati.

Ambiente

La recente adesione di Bologna agli impegni di Aalborg ha ribadito l'attenzione dell'Amministrazione per la sostenibilità della vita nel proprio territorio. Il Psc, dunque, assume il miglioramento dell'ambiente come criterio informatore di tutto il progetto urbanistico, da conseguirsi attraverso un insieme di azioni sulle risorse ambientali fondamentali (suolo, acqua, aria) al fine di consentirne il processo naturale di rigenerazione. 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 prioritariamente sulla riduzione del traffico, la bonifica preventiva dei suoli da riutilizzare. La strategia ambientale del Psc si traduce, quindi, in un insieme di impianti, opere spazi da recuperare, 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 Psc prevede la tutela e valorizzazione degli habitat naturali, anche attraverso il completamento della rete ecologica di connessione, integrata con quella metropolitana e regionale; la rete, intesa come unico sistema polivalente di nodi e corridoi, può essere infatti considerata come composta da differenti livelli:

- una rete ecologica principale: insieme degli elementi che contribuiscono al disegno della rete di livello provinciale, mettendo il territorio di Bologna in relazione con le aree protette presenti all'intorno e svolgendo un ruolo di riferimento per la strutturazione ecologica dell'intero territorio comunale. Gli elementi funzionali individuati sono i nodi ecologici complessi e i corridoi ecologici territoriali. I nodi, capisaldi della rete, sono le parti di territorio già tutelate da specifici provvedimenti normativi (le aree protette o i siti Rete Natura 2000) e le aree ricadenti nella proposta di una nuova area protetta nella collina intorno a Villa Ghigi (Ronzano). Altre componenti di importanza ecologica primaria sono i corridoi ecologici territoriali del Lungo Reno, del Lungo Savena e delle aree collinari meridionali. Dotati di una specifica valenza ecologica e paesaggistica o con prospettive di evoluzione in tal senso, i corridoi permettono la connessione tra i nodi ecologici complessi;

- una rete ecologica secondaria: insieme degli elementi che contribuiscono al disegno della rete ecologica di livello locale, rappresentata da nodi semplici, corridoi ecologici locali e aree più estese e diffuse che garantiscono la funzione di connessione tra le parti (connettivo ecologico paesaggistico e diffuso). Tra i nodi semplici sono comprese le aree che già esprimono un rilevante valore ecologico, come ex cave più o meno naturalizzate e aree ricche di vegetazione (come l'ex Vivaio comunale); i corridoi sono le linee di collegamento ecologico che seguono i corsi d'acqua del reticolo idrografico minuto o filari alberati e siepi; le campagne e la collina urbana svolgono funzione di connettivo;

- una rete ecologica urbana: insieme di spazi aperti urbani con diverso valore ecologico, presente o potenziale, anche destinati a usi pubblici. Gli elementi funzionali sono i nodi e il connettivo. I primi sono costituiti dalle aree che esprimono una significativa potenzialità di valorizzazione dal punto di vista ecologico, in quanto abbastanza ampie, non costruite, relazionate in genere sia

con il tessuto urbano sia con il connettivo ecologico esterno alla città: il parco attorno alla Certosa, i Prati di Caprara, i parchi urbani del Navile (villa Angeletti e lunetta Mariotti), Caserme Rosse, Parco Nord, parco di San Donnino, Scandellara e parco dell'Arboreto, giardini Margherita e San Michele in Bosco. Si tratta di propaggini rurali all'interno della struttura urbana che, opportunamente valorizzate, possono portare la natura in città. I suoli permeabili diffusi e la dotazione arborea di spazi aperti pubblici e privati costituiscono una risorsa importante anche per il riequilibrio meteorologico della città.

Il Psc provvede all'individuazione di "progetti di tutela recupero e valorizzazione", inquadrati nelle strategie delle 7 Città, considerandoli progetti prioritari per il completamento e il potenziamento della rete ecologica. Essi sono: Villa Bernaroli, Parco dell'Acquedotto, Parco del Canale Navile, Laghetti di via del Rosario, Vecchia tranvia per Malalbergo, Parco Nord, Ex vivaio comunale, Scandellara nella Città della Tangenziale; San Michele in bosco, Ronzano nella Città della Collina; Parco lungo Reno e Prati di Caprara nella Città del Reno; Parco lungo Savena e Corridoio Roveri nella Città del Savena.

I progetti saranno attuati mediante i Poc, che provvederanno alla perimetrazione delle parti di territorio da trasformare nel proprio periodo di validità

Qualità diffusa

Il rumore, l'inquinamento dell'aria, l'intensità dei campi elettromagnetici, i consumi energetici devono essere contenuti entro limiti che garantiscano la salubrità dell'ambiente e il benessere di chi abita la città. Il Psc, con azioni proprie o rimandando alla pianificazione di settore, promuove la riduzione delle emissioni inquinanti dovute ai mezzi di trasporto e al riscaldamento degli edifici. La diversione modale verso il mezzo pubblico e la diffusione della mobilità ciclabile e pedonale sono obiettivi fondamentali per ridurre la pressione degli autoveicoli. Il contenimento dei consumi energetici negli edifici e la produzione di energia da fonti rinnovabili vengono promossi attraverso la definizione di obiettivi di efficienza energetica per gli interventi di nuova urbanizzazione e sostituzione, di riqualificazione urbana e di adeguamento del patrimonio edilizio esistente. Le trasformazioni del Psc tenderanno a ridurre l'esposizione dei cittadini al rumore ed all'inquinamento atmosferico, adottando criteri sperimentati e riferendosi ai buoni esempi internazionali di progettazione, urbana ed edilizia, sostenibile. La riduzione dell'esposizione ai campi elettromagnetici è perseguita attraverso l'interramento di alcuni tratti delle linee per la distribuzione dell'energia ad alta tensione e/o l'allontanamento degli insediamenti dalle stesse. Il Psc prevede la razionalizzazione degli impianti per l'emittenza radio-televisiva e recepisce i vincoli che impediscono la collocazione di nuovi impianti radio-televisivi e per la telefonia mobile in siti sensibili.

Le Situazioni

L'obiettivo di diffondere la qualità insediativa e ambientale su tutto il territorio comunale ha portato all'individuazione di 34 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. 21 sono le Situazioni dove la città è più densamente abitata, 5 quelle caratterizzate da funzioni specialistiche (Bargellino, Caab, Fiera, Roveri e Stazione) e 8 quelle riconoscibili nel territorio rurale di pianura e di collina.

I confini tra le Situazioni non sono sempre coincidenti con quelli tra Quartieri, per tre differenti ragioni:

- per consentire la corretta declinazione delle strategie delle sette Città è necessario considerare insieme gli interventi che si riferiscono ad Ambiti oggi appartenenti a differenti Quartieri: questo vale per la Città del Reno (la Situazione Reno ingloba tutto il fiume che segna il confine tra Borgo Panigale, Navile e Reno), per la Città della Via Emilia (la Situazione Nucleo antico aggrega i territori di quattro Quartieri, la Situazione Mazzini considera la strada storica elemento di unione mentre oggi è confine tra due Quartieri), per la Città della Tangenziale (la Situazione Fiera District comprende parti attribuite a Navile e San Donato);
- perché i confini degli attuali Quartieri prescindono dai caratteri morfologici, storici, paesaggistici del territorio, mentre l'individuazione delle Situazioni muove da essi: ciò è significativamente evidente per il territorio collinare (situazioni Pedecollina, Collina urbana, Collina del Reno), ma accade anche per la Campagna di Calamosco e Villola (il cui territorio è attribuito in parte a Navile e in parte a San Donato);
- perché le delimitazioni amministrative ignorano per loro natura le differenze dei tessuti urbani, mentre le Situazioni ne tengono conto in quanto spesso decisive per le azioni di qualificazione. Questo vale, in particolare, per la Situazione Saffi (tessuto storico differente da quello della Situazione Saragozza).

L'individuazione di una partizione amministrativa non è compito del piano urbanistico; tuttavia, data l'importanza del disegno strategico del Psc, le suddivisioni proposte per il progetto di ristrutturazione possono essere l'occasione per aprire una riflessione di più ampio respiro, soprattutto in concomitanza con la riforma dell'istituzione Quartiere.

Il tema della qualità si pone, evidentemente, in termini differenti per le Situazioni urbane (miste e specializzate) e per quelle rurali, per tutte è stata tuttavia messa a punto una particolare forma normativa, che si avvale anche di indirizzi "figurati" (le schede introdotte nel Quadro normativo) raccordati o da raccordare con gli specifici progetti che saranno messi a punto nei Poc e nei Pua.

L'obiettivo del Psc 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 adeguate 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 espresso in legenda, che si offre al proseguimento del processo di costruzione/attuazione del Piano 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 il collegamento con i 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 alberati e fruibili
- Aumento di spazi aperti permeabili
- Salvaguardia e rigenerazione delle risorse naturali
- Mantenimento e valorizzazione di continuità paesaggistiche
- Eliminazione/mitigazione dell'inquinamento da 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
- Concentrazione di servizi e spazi di prossimità per creare recapiti della vita in pubblico
- Tutela e recupero di elementi storici.

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 360, al villaggio Ina, che significa circa 3,6 anziani per ogni bambino) 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.

Sull'asse della via Emilia, interessato dal progetto della metrotranvia, si attesterà un nuovo parcheggio con interventi di riqualificazione dello spazio pubblico (percorsi, passaggi, ecc). Nuove acquisizioni a sud della via Emilia rendono possibile l'incremento di attrezzature e spazi pubblici.

Per la connessione nord-sud sono previsti: verso nord percorso e varco in direzione della fermata Sfm, in direzione opposta un attraversamento sicuro di viale De Gasperi, che permetta l'accesso al cuneo agricolo.

Pontelungo

La Situazione Pontelungo è costituita da due porzioni di territorio ben distinte: l'area del Pontelungo, attraversata dalla via Emilia, e il nucleo della Birra, che sorge oltre la cintura ferroviaria.

La prima presenta criticità prevalentemente a nord, tra la via Emilia e il fascio dei binari, dove si trova l'area della cava Bruschetti, l'elevata infrastrutturazione interferisce con la residenza, i percorsi sono confusi e gli spazi di sosta carenti (il 32,8% delle abitazioni, circa 670, non dispone di alcun posto auto), le abitazioni e gli edifici produttivi degradati. A fronte delle criticità è possibile rilevare diversi aspetti positivi: elementi del nucleo storico di Borgo che permangono, in particolare lungo la via Emilia e allo snodo della vecchia Persicetana, il parco del Pini e l'ampia area boscata adiacente, la fermata Sfm.

La Birra costituisce un piccolo borgo a sé stante, isolato dal resto del Quartiere Borgo Panigale. Tutti i collegamenti con le altre parti abitate avvengono attraverso la via Triumvirato, che è anche asse di collegamento tra città e aeroporto.

Intorno alla via Emilia è significativa l'incidenza degli anziani in una popolazione che tende ad invecchiare ulteriormente: si prevede al 2010 un incremento degli ultra ottantenni pari a circa il 28%. Nella stessa area la popolazione straniera è pari al 6,5% (in città è il 5,7%).

Il commercio e le attività di piccolo artigianato sono presenti in modo abbastanza diffuso, in particolare lungo la via Emilia, via della Pietra e alla Birra, con esercizi di vicinato e attività di medie dimensioni lungo via Triumvirato.

L'area della Birra risente del rumore aeroportuale e, in alcune parti residenziali, del rumore ferroviario. Tutta la Situazione è interessata da elevata vulnerabilità degli acquiferi.

Il progetto prevede la riqualificazione di percorsi e spazi pubblici lungo la via Emilia in concomitanza con la realizzazione della metrotranvia. Attraverso la rete dei percorsi ciclabili e i varchi tesi a superare le barriere, si prevede il miglioramento delle relazioni tra aree residenziali e spazi verdi e tra queste e il Parco del Reno, integrandone gli accessi e qualificandoli con spazi di sosta.

La centralità costituita dalla stazione Sfm e dal parco del Pini verrà rafforzata migliorando l'accessibilità e la qualità degli spazi pubblici.

Santa Viola

L'area ha una sua identità caratteristica: si è sviluppata intorno alle prime industrie bolognesi, con una integrazione tra il tessuto produttivo, sorto nei primi decenni del secolo al margine della città, gli edifici rurali e le palazzine suburbane.

A nord della via Emilia si leggono ancora le tracce di un nucleo storico ormai disgregato da interventi di addensamento e sostituzione, a sud restano i tracciati antichi delle vie Battindarno e Speranza, assi che strutturano il tessuto residenziale.

A causa della progressiva conversione di molte attività produttive in residenza (all'inizio attività non compatibili, come le storiche fonderie Parenti) la Situazione è stata oggetto di profonde trasformazioni che hanno portato a un aumento della densità abitativa, raramente accompagnata da un adeguato incremento della dotazione di servizi.

La percentuale di abitazioni che non dispongono di posto auto è oltre il 40% (44,9% nella zona di via Agucchi): si tratta di circa 2200 abitazioni.

La Situazione è attraversata ortogonalmente dalla via Emilia e dal Reno, due presenze con le quali consolidare un rapporto di fruizione.

Nell'area di via Agucchi sono di qualche rilievo l'incidenza della popolazione straniera residente (6,4%) e quella degli anziani, con una popolazione ultra ottantenne che continuerà a crescere in percentuale dal 23 al 28% al 2010. In compenso, anche i bambini subiranno un significativo incremento: tra i 6 e i 10 anni si prevede un incremento del 38% a nord della via Emilia e del 66% a sud. Entrambe queste dinamiche pongono il tema della dotazione di servizi.

A nord, lungo il fiume, sono presenti aree produttive, alcune non compatibili con la residenza. Tra queste, negli ultimi anni ha avuto effetti particolarmente critici dal punto di vista ambientale l'attività della Syntexcal; il Comune, in collaborazione con il Quartiere, sta considerando le modalità per giungere ad una delocalizzazione che favorirebbe l'attuazione delle strategie di connessione città-fiume. Ulteriori criticità: situazioni di degrado che traggono origine dalle passate attività di cava e la presenza di elettrodotti che generano inquinamento e aree interessate da rischio idraulico.

Il progetto prevede la riprogettazione della via Emilia, in questo tratto percorsa dalla metrotranvia in superficie, migliorando gli attraversamenti e i percorsi pedonali.

Il deficit di attrezzature e spazi ad uso pubblico, difficilmente colmabile a causa della densità dell'edificato, potrà essere compensato dalle trasformazioni che interesseranno l'Ambito da strutturare Sabiem e le Situazioni vicine.

Nell'Ambito da strutturare si prevede la creazione di una nuova centralità con spazi e funzioni pubbliche che rafforzino quelle esistenti: il giardino Santa Viola, le scuole, l'area sportiva.

Alla estremità nord est troverà sede la stazione Sfm dei Prati di Caprara, alla quale andrà garantita una buona raggiungibilità, e si aprirà l'accesso al nuovo Parco dei Prati di Caprara.

Ad est il completamento del Parco del Reno avverrà realizzando la continuità dei percorsi, un nuovo accesso e un attraversamento verso via Triumvirato.

Per l'insieme delle operazioni previste Santa Viola è destinata a una forte rivalutazione, a diventare una straordinaria cerniera per le strategie che interessano Città della Via Emilia, Città del Reno e Città della Ferrovia.

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).

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. Le strade realizzate a fine '800, vie Ugo Bassi, Rizzoli e Indipendenza, assicurano la connessione dell'asse storico con la stazione ferroviaria.

La massiccia presenza delle sedi universitarie nella porzione nord-est caratterizza e condiziona l'abitabilità dell'intorno: da una parte offrendo opportunità di incontro, scambio e crescita culturale, dall'altra generando fenomeni di degrado che rendono difficile la convivenza. Il Quartiere S. Vitale, oltre a segnalare problemi di sicurezza e integrazione sociale, indica la necessità di potenziare le attrezzature scolastiche (scuole materne ed elementari), recuperare lo Sferisterio, riqualificare il Parco della Montagnola e i giardini del Guasto e Belmeloro.

La parte sud del nucleo ha invece caratteristiche più marcatamente residenziali, benché siano presenti attività molteplici e la sede dei Tribunali con il suo indotto di uffici. Il Quartiere S. Stefano indica la necessità di parcheggi per i residenti nella parte a sud est, criticità per la scuola materna ed elementare, l'opportunità di sistemare spazi verdi e giardini (Baraccano, Santa Cristina, Orti via Orfeo, Giardino Palazzo Hercolani). A sud-ovest il Quartiere Saragozza segnala le problematiche diverse e complesse della zona circostante via del Pratello, in particolare relative alla convivenza tra residenza e pubblici esercizi.

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.

Dal 2001 la popolazione residente si è stabilizzata, dopo oltre trent'anni di calo, e segna ora una ripresa. Il paesaggio sociale è caratterizzato da un'alta incidenza di popolazione straniera straordinariamente mobile (gli immigrati trovano qui il primo approdo, per poi trasferirsi altrove), ma anche da una presenza di laureati, imprenditori e liberi professionisti praticamente doppia rispetto alla media urbana. La mobilità è un connotato distintivo: in 10 anni c'è stato un ricambio del 43% dei residenti. Basso indice di vecchiaia, basso incremento della popolazione anziana, buona crescita di popolazione tra 6 e 10 anni fanno del Nucleo antico la Situazione più giovane del territorio comunale e questo carattere si accentua se si considera anche la popolazione presente.

I modi di abitare sono diversi e differenti dal resto della città: il 20% delle abitazioni di proprietà di imprese private si trova nel centro (usate come foresteria); un quarto delle abitazioni complessivamente utilizzate dalla popolazione presente si trova nel nucleo antico (5.900 alloggi per residenti temporanei, studenti e lavoratori); anche le abitazioni occupate da residenti a titolo di godimento diverso da proprietà e affitto sono molto diffuse. Le abitazioni non occupate hanno ormai raggiunto la soglia fisiologica. Con la più alta incidenza dell'affitto (36% contro la media del 27% nell'intero comune), occupanti con redditi tra i più alti, una disponibilità media pro-capite di superficie residenziale pari a 50 mq, prezzi degli immobili che hanno registrato in 4 anni aumenti fino al 50%, il nucleo storico spicca per la sua appetibilità e per la dinamicità dei suoi abitanti.

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 (53.500 residenti, 20.000 presenti in modo sistematico, 63.000 pendolari per studio e lavoro, 40-50.000 presenti occasionali) in un territorio che misura solo 4 km quadrati. Dunque un'alta densità di popolazione, la maggior parte della quale in movimento, richiamata da una concentrazione di attività. La localizzazione di imprese e

addetti nelle unità locali dipinge infatti il centro come un fulcro di attività, soprattutto per quanto riguarda le istituzioni e il commercio.

Le opportunità per il miglioramento della qualità abitativa non mancano e devono essere attentamente programmate nel tempo e realizzate.

La scheda di Situazione indica l'opportunità di un intervento sulla strada che costeggia la cerchia muraria dei torresotti (qualificazione dello spazio pubblico, adeguamento dell'offerta commerciale, messa in sicurezza degli attraversamenti) consentendole di svolgere il ruolo di distribuzione e collegamento tra centralità puntuali e luoghi dell'abitare. A fianco di centralità locali consolidate, come quelle attorno alle sedi di quartiere di vicolo Bolognetti e di via Pietralata, da integrare meglio con l'intorno date le occasioni di potenziamento e diversificazione dell'offerta pubblica, si propone lo sviluppo di due centralità più forti in corrispondenza della Montagnola (interventi di qualificazione del parco, adeguamento delle attrezzature scolastiche, recupero delle attrezzature sportive dello Sferisterio) e del Baraccano (recupero del convento di S. Omobono - ex caserma Masini, della piazza di porta S. Stefano con relativi casseri, integrazione con i servizi dei Giardini Margherita e della Staveco).

Altri interventi che potranno aumentare la dotazione di attrezzature e spazio pubblico sono il recupero di strutture come il convento di S. Procolo, il collegio delle Cieche, il conservatorio di S. Marta, S. Croce, S. Mattia.

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.

Per aumentare la dotazione e la fruibilità di spazi verdi è importante il recupero a un uso allargato degli spazi universitari, via via che il decentramento diminuirà l'intensità d'uso da parte degli studenti. 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, dove può giocare un ruolo fondamentale il recupero dell'area ex officine del Gas.

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 caratterizzata da edilizia residenziale pregiata.

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; 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 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, per le 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 assumeranno il ruolo di "sussidiarie".

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: nell'area di via Pontevecchio e nel tratto della via Emilia più prossimo alla ferrovia si concentrano gli edifici che rappresentano i resti del nucleo storico di Pontevecchio, ormai assorbito dalla successiva espansione urbana. Sono quasi assenti le attrezzature collettive, il 46% delle abitazioni (1150) è privo di posto auto, le strade sono strette e il centro della vita urbana è la via Emilia.

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, i percorsi ciclabili e pedonali riescono spesso a separarsi dal traffico e ad attraversare i giardini. Si tratta dei grandi quartieri residenziali sorti a partire dagli anni '50, della "periferia" pregiata, di stampo europeo. Anche la via Emilia, nel tratto oltre via Arno, cambia carattere.

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.

Il commercio è ben distribuito lungo tutta la via Emilia (fino a via Arno) e sulle vie Bellaria e Friuli; è più carente all'estremo nord (via Marx).

La popolazione è sostanzialmente "stabile", con un indice di vecchiaia ovunque elevato (da 320 di via Arno a 438 delle Due Madonne) e con una prospettiva di maggiore invecchiamento, in particolare al Cavedone (il 50% degli ultra ottantenni in più) e al Fossolo (37,5% in più). Nell'area di via Arno si prevede anche una crescita dei bambini tra i 6 e i 10 anni (34% in più).

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.

Nella porzione nord della Situazione, di più recente insediamento, si prevede la creazione di una nuova centralità su viale Lenin.

Via Ortolani e viale Lenin richiedono la realizzazione di attraversamenti sicuri. Il completamento della rete dei percorsi ciclabili e la realizzazione di alcuni varchi consentiranno la connessione con gli spazi pubblici della Lunetta Gamberini a ovest e il tessuto residenziale di San Lazzaro a est.

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.

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 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. Nuove acquisizioni sui due lati del torrente ampliano gli spazi destinati a parco. In particolare sul versante a est, meno urbanizzato, l'operazione è in diretta relazione con la qualificazione del polo ospedaliero Bellaria.

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

Croce del Biacco

Croce del Biacco 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.

La rottura dell'isolamento è resa possibile dai percorsi ciclabili e dalle due fermate del Sfm. Croce del Biacco 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.

La scarsità e la modesta qualità di attrezzature collettive dovrà trovare soluzione con la riqualificazione degli spazi attuali e con il nuovo insediamento programmato dal Psc, uno dei luoghi della Città del Savena.

In questo quadro il completamento della strada Lungo Savena dovrà essere realizzato garantendo la permeabilità e mitigando l'inquinamento acustico.

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 Biacco una nuova centralità locale. Questa, attraverso percorsi e attraversamenti, si connette con il nuovo insediamento e quindi con la campagna e il parco del Savena ad est e con le fermate del trasporto pubblico su rotaia a nord.

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

Roveri

La Situazione comprende la vasta area produttiva delle Roveri e lo scalo ferroviario. E' uno degli importanti luoghi del lavoro in città: si trovano qui oltre 700 unità locali con circa 12.000 addetti.

Con l'eccezione dello scalo ferroviario, l'area è interamente destinata alla riqualificazione per dare risposte alla domanda di servizi locali espressa dalle imprese, spesso in forte evoluzione, che non trovano più adeguate le condizioni insediative tipiche delle aree industriali.

Per rispondere a queste esigenze sono presenti all'interno delle Roveri diverse aree di proprietà pubblica che, insieme all'area militare della Caserma Chiarini prossima alla stazione del Sfm, forniscono significativi spazi di intervento.

Un altro obiettivo della riqualificazione è quello di costruire connessioni verso ovest, con l'area residenziale di via Larga, verso sud, con Croce del Biacco e il nuovo insediamento previsto dal Psc, verso nord con Caab e Pilastro.

Il progetto della Situazione è dunque centrato sulla "ricucitura" di parti separate.

La realizzazione della strada Lungo Savena contribuirà in modo significativo a ridurre i problemi di accessibilità e i conseguenti fenomeni di congestione che interessano i tessuti residenziali più prossimi.

Caab

L'estesa area, già destinata a insediamenti produttivi, ospita oggi una varietà di attività mercatali, commerciali, logistiche, direzionali e di servizio, tra cui la facoltà di Agraria, strutture commerciali che attraggono consumatori dall'intera città e il Centro agroalimentare che costituisce un polo di rilevanza regionale. L'area è ancora in via di completamento: a sud sono in realizzazione un business park e l'ampliamento delle sedi universitarie.

Nel Caab sono insediate circa 150 aziende che operano in prevalenza nel settore del commercio all'ingrosso, movimentando merci per 340 tonnellate/anno con circa 150.000 veicoli, impiegando attorno ai 1.500 addetti (censimento 2001).

Il Caab verrà collegato alla rete primaria della mobilità attraverso il completamento della strada Lungo Savena, che lo integrerà nel sistema della Città del Savena. Il prolungamento del primo tratto della linea 1 della metrotranvia, realizzando una connessione rapida in direzione dell'area fieristica e della stazione centrale, lo integrerà alla Città della Ferrovia, conferendogli il ruolo di grande cerniera nel sistema delle attività economiche bolognesi. In questa prospettiva a nord, al confine con i comuni di Granarolo e Castenaso, nella porzione non attuata del Piano per gli insediamenti produttivi, è prevista una delle aree specializzate di nuovo insediamento del Psc.

Il progetto di miglioramento delle condizioni di abitabilità locale prevede il completamento della rete dei percorsi che collegano con la zona Roveri il territorio rurale dove si trova anche il Vivaio comunale, il quartiere Pilastro.

San Donato nuovo

La Situazione San Donato nuovo si sviluppa a cavallo della tangenziale. A nord si trova il Pilastro, quartiere sorto su progetto unitario e destinato prevalentemente ad edilizia pubblica. Qui la quantità di attrezzature e servizi è rilevante, anche a confronto con quelle di altre parti urbane, ma non è in grado di contrastare il disagio sociale e la sua percezione da parte degli abitanti.

A sud della tangenziale sorge invece il nucleo di San Donnino, compreso tra il grande raccordo stradale e la ferrovia di cintura.

Oltre la ferrovia, verso sud, si trova un nucleo di abitazioni per ferrovieri, altro episodio insediativo autonomo, separato dal tessuto esistente. E sul lato opposto della via San Donato, il "Villaggio giovani sposi", un nucleo residenziale intercluso tra le infrastrutture di trasporto e i poli funzionali (Fiera, multisala).

In questa Situazione la forte infrastrutturazione, da un lato, garantisce buona accessibilità con il mezzo privato, dall'altro, genera problemi di isolamento degli insediamenti.

Al Pilastro sono presenti circa 1.250 alloggi di proprietà di enti pubblici, il 36,3% del totale, che rappresentano, insieme agli alloggi lungo la via San Donato, la maggiore concentrazione di edilizia pubblica in città.

E' anche rilevante l'incidenza della popolazione straniera residente (9,3%), mentre la presenza di anziani è inferiore a quella media cittadina.

Il progetto si propone di mitigare l'isolamento della Situazione con operazioni volte a ricostruire connessioni e ad aprire varchi tra le barriere, rendendo accessibili e comunicanti gli spazi sportivi di via Larga, San Donnino, Pilastro e via Scandellara.

Il nuovo Parco di S.Donnino, col previsto varco sotto il rilevato ferroviario, costituisce un nuovo importante nodo di questa rete di spazi verdi e percorsi.

La previsione di nuovi insediamenti a Pioppe e nelle aree annesse a sud del Caab può contribuire alla riconnessione fra gli spazi residenziali del Pilastro e quelli commerciali e terziari del Caab, resi accessibili a scala metropolitana dal prolungamento della linea della metrotranvia e dal completamento della strada Lungo Savena.

Il sistema lineare di funzioni pubbliche nella parte centrale del Pilastro potrà essere rafforzato attraverso il riutilizzo di alcuni immobili pubblici e la qualificazione degli spazi verdi. La manutenzione e la gestione dell'edilizia pubblica assumono in quest'area una rilevanza particolare.

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.

San Donato vecchio è una delle Situazioni urbane che registrano un deficit di attrezzature e spazi di uso pubblico difficilmente risolvibile. Il progetto punta dunque sulla qualificazione dell'esistente e sulla creazione di efficaci connessioni con i territori circostanti. In primo luogo riconosce e rafforza 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 interviene sugli attraversamenti e per dare continuità a spazi pedonali e fronti commerciali.

Favorisce la fruizione delle aree verdi presenti nelle Situazioni adiacenti (San Donnino con il nuovo parco, Pilastro, Scandellara) tramite nuovi percorsi e varchi.

Scandellara

Un territorio rurale chiuso da infrastrutture, un'area densamente edificata lungo via Massarenti, il recente insediamento di via Larga: tre paesaggi profondamente diversi e tra loro separati dalla tangenziale e dalla ferrovia coesistono nella Situazione Scandellara.

L'area di via Larga e via del Terrapieno rappresenta un lembo di territorio rurale di valore paesaggistico, che ospita anche un'importante struttura scolastica.

A via Larga si integrano residenza, funzioni universitarie e sportive, ma si registrano carenze di luoghi di ritrovo per gli abitanti.

Più problematico è l'insediamento sorto lungo via Massarenti, per la difficoltà a conciliare traffico di attraversamento, attività locali e commercio, sosta dei residenti (il 44% delle abitazioni, circa 1380, è privo di posto auto).

In tutta la Situazione è ricca e diffusa l'offerta commerciale.

La densità di popolazione è abbastanza elevata (88 abitanti per ettaro), con un elevato indice di vecchiaia.

Il rafforzamento degli spazi e delle attività pubbliche e la realizzazione del nuovo parco a Via Larga consentiranno la creazione di una centralità a integrazione del polo commerciale.

Il progetto prevede inoltre la realizzazione e la qualificazione di una serie di varchi in corrispondenza della rete infrastrutturale per raggiungere con percorsi ciclopedonali l'area rurale di via Scandellara, San Donato, il Pilastro, Fossolo e Croce del Biacco.

Il potenziamento delle linee Sfm consentirà una buona accessibilità in tutto il territorio della Situazione e gli interventi di riqualificazione in corso e in previsione la accresceranno: la trasformazione delle ex Ceramiche Bolognesi sarà accompagnata dalla realizzazione di un nuovo parcheggio e di un nuovo braccio di collegamento con la tangenziale, la riqualificazione di via Scandellara permetterà di raggiungere la nuova stazione San Vitale, elemento qualificante della strategia per la Città della Ferrovia.

L'asse di via Massarenti sarà riqualificato col rafforzamento del trasporto pubblico, dando priorità alla circolazione pedonale, alla frequentazione commerciale, alla sistemazione degli spazi pubblici.

Campagna di Calamosco e Villola

È la più ampia e popolosa Situazione di pianura: oltre 1.100 abitanti al 31 dicembre 2006. Il valore di questo territorio è legato alla presenza di un assetto rurale che conserva ancora numerosi elementi tipici del paesaggio agrario tradizionale (piantate, frutteti e vigneti, filari alberati, siepi, fossi, canali, maceri, edicole votive ai crocicchi, corti coloniche) e una trama viaria nella quale si intrecciano strade di campagna e permanenze della maglia centuriale.

Spicca il gioiello architettonico di Villa Comelli, circondata dal parco, con la vicina chiesa di San Giovanni in Calamosco. Un altro luogo di particolare interesse si trova intorno a San Nicolò di Villola.

All'interno di questa campagna scorre il lungo tratto scoperto del Savena abbandonato che aggiunge uno specifico interesse naturalistico ed ecologico ai valori paesaggistici. Il toponimo ricorda come si tratti del corso storico del torrente che fu deviato alla fine del 1700 per risolvere i gravi problemi idraulici della bassa pianura. Oggi, nonostante la portata ridotta e la sezione ristretta, il torrente è ancora accompagnato da una fascia di vegetazione igrofila e attraversa un lembo di campagna con numerosi relitti dei passati assetti agricoli della pianura.

Tratti di vegetazione più sviluppata si trovano nei pressi dei parcheggi del Fiera District, a margine dell'area verde comunale del Parco Nord e più a valle, dove il torrente corre quasi parallelo a via Ferrarese. Lungo il suo corso si incontrano interessanti manufatti idraulici ed edifici storici in abbandono, come l'oratorio di Sant'Antonio presso il vecchio borghetto della Dozza e il gruppo di edifici del Mulino del Gomito, a fianco del complesso delle carceri giudiziarie di Bologna.

Il territorio, in particolare intorno a Villa Comelli, si presta alla realizzazione di un parco-campagna e nel decennio passato è stato oggetto di studi e approfondimenti progettuali indirizzati alla promozione di una funzione turistico-ricreativa. Strade minori come la via degli Aceri, cavedagne e sponde di fossi e canali rappresentano già oggi una interessante trama per percorsi più strutturati.

Il progetto prevede l'avvio della creazione di un parco città campagna, secondo gli orientamenti condivisi con i comuni confinanti, attraverso la qualificazione delle aree già di proprietà comunale presso il Vivaio, il completamento della rete dei percorsi ciclabili interni al territorio rurale e di connessione con la città, la valorizzazione del Savena Abbandonato.

L'intervento potrà essere esteso coinvolgendo anche gli spazi privati con lo scopo di preservare aree rinaturalizzate e zone rurali ancora attive, favorendo una loro più ordinata integrazione con le infrastrutture viarie, gli insediamenti residenziali e le aree artigianali e industriali.

I criteri guida del progetto sono: la valorizzazione degli elementi residui del paesaggio agrario, il riordino dei margini edificati e degli insediamenti urbani, il riutilizzo della viabilità storica, la valorizzazione di alcuni luoghi, come l'ex Vivaio, la Granarolo, la facoltà di Agraria.

Corticella

Corticella è molto estesa e diversificata: Caserme Rosse, Croce Coperta, Dozza, Corticella e Corticella Vecchia sono toponimi che corrispondono a realtà territoriali distinte e non sempre facilmente relazionate.

Caserme Rosse è separata dalla cintura ferroviaria e dalla tangenziale.

Nell'area si trovano un piccolo insediamento residenziale, alcune dotazioni (scolastiche, sociali e sportive), attività produttive (la Manifattura Tabacchi) e un'area agricola di pregio lungo la via Erbosa, legata alla presenza del canale Navile.

La Dozza si è sviluppata in anni recenti con un piano unitario previsto dal precedente Piano regolatore. E' isolata e la residenza non è sufficientemente sostenuta dalla presenza di dotazioni ed esercizi commerciali di vicinato.

Il tessuto urbano di Corticella si sviluppa in modo lineare lungo l'antica via dell'Arcoveglio: dal nucleo storico procedendo verso sud si susseguono una parte sostanzialmente residenziale e un'altra prevalentemente occupata da attività produttive e terziarie (Croce Coperta) dove la presenza residenziale si è consolidata negli anni recenti.

In tutta la Situazione quote rilevanti dello sviluppo residenziale sono avvenute in attuazione di piani unitari (Peep e R5 - aree di ristrutturazione dell'ultimo Piano regolatore). All'estremo nord del territorio comunale si trova anche il "villaggio rurale", un'area residenziale caratterizzata da isolamento, scarsa accessibilità e insufficienza di servizi ed esercizi commerciali.

Il collegamento con il centro della città avviene attraverso mezzi pubblici. Un punto di forza del sistema della mobilità è costituito dalla presenza della stazione Sfm a Corticella.

Il principale elemento caratteristico è il canale Navile, lungo il quale si trovano anche luoghi degradati, ma che rappresenta una risorsa importante per questo territorio. Un altro elemento da valorizzare è la relazione visiva con il paesaggio rurale che caratterizza, oltre che il Navile, la zona di Corticella vecchia.

L'abitato storico di Corticella vecchia presenta isole di degrado e abbandono, ma è prossimo a luoghi di servizi e di incontro, più carenti invece a Croce Coperta.

I caratteri della struttura demografica variano. Nell'area a nord (San Savino) è maggiore la densità di popolazione (81 abitanti per ettaro), è di qualche rilievo l'incidenza della popolazione straniera (6,2%), che è ancora più elevata alle Caserme Rosse (16,5%). La popolazione anziana è più numerosa a nord, ma tenderà a crescere in tutta Corticella (del 31,7% e fino al 40,8%). Anche per i bambini (6-10 anni) si prevede un incremento: al 2010 si potranno avere valori percentuali oscillanti dal 29,8 al 22,9% a Croce Coperta. Nella Situazione sono presenti circa 600 alloggi di proprietà di enti pubblici, oltre 450 sono localizzati a Croce Coperta e nell'area delle Caserme Rosse.

La rete commerciale è diffusa, in particolare lungo la via Corticella dove si registrano nuove aperture di esercizi non alimentari.

Lungo il Navile sono presenti aree interessate da rischio idraulico, mentre alcune residenze sono soggette al rumore ferroviario lungo la linea Bologna-Padova, sia a Corticella sia a Caserme Rosse.

Il completamento del Parco del Navile è al centro del progetto, da perseguire attraverso l'acquisizione di un ampio demanio di aree per usi pubblici (sia a sud che a nord della tangenziale) e la realizzazione di connessioni con le parti residenziali, con il Parco dei Giardini, Croce Coperta e il territorio rurale.

Il progetto si propone inoltre di rafforzare le due centralità di Corticella vecchia e via Gorki, in particolare attraverso la loro connessione e l'integrazione della rete dei percorsi ciclopedonali che proseguirà anche lungo le sponde del Navile e in direzione della Dozza. Sarà importante sostenere e rafforzare la presenza di esercizi commerciali di vicinato, in particolare alla Dozza. Al previsto potenziamento del servizio di trasporto pubblico è condizionata la realizzazione del nuovo insediamento programmato a est fra via Shakespeare e il tracciato autostradale. Il nuovo quartiere sarà collegato tramite percorsi e attraversamenti protetti, in particolare su via Shakespeare in corrispondenza della centralità di via Gorki.

Fiera District

La Situazione comprende aree a funzione specializzata con caratteri molto diversi tra loro: nella porzione sud si trovano il Quartiere Fieristico, le sedi della Regione Emilia Romagna e di altre istituzioni e società, a nord si susseguono il Parco Nord, alcune attività produttive, il carcere e il Comando dei Vigili del Fuoco.

Sono inclusi anche alcuni elementi di valore storico e paesaggistico come l'oratorio della Dozza e il Mulino del Gomito. Il Savena abbandonato attraversa la Situazione segnando il limite con il territorio rurale e costituendo una importante risorsa ecologica.

E' questa una parte del territorio bolognese dove prevale la dimensione del lavoro. Al censimento del 2001 contava circa 8.000 addetti alle unità locali, di cui 6.800 concentrati nell'area interna alla tangenziale. Poco più di 500 sono invece i residenti. Le 26 manifestazioni fieristiche annuali attirano quasi 1.300.000 visitatori professionali e impegnano una superficie espositiva di circa 260.000 mq (180.000 coperti).

La Fiera di Bologna rappresenta l'elemento forte di questo territorio; della capacità attrattiva del polo risentono, dal punto di vista locale, le aree residenziali adiacenti. Il Parco Nord, già oggi polo ricreativo e culturale, è l'altro elemento polarizzante, da valorizzare e raccordare.

Il progetto per la Situazione raccorda le strategie della Città della Ferrovia, che coinvolgono il polo fieristico, con quelle della Città della Tangenziale che coinvolgono il Parco nord, ed è volto a rendere compatibili dinamiche molto diverse, principalmente attraverso il miglioramento delle connessioni e degli spazi pubblici. Al parco Nord si connette anche il progetto di trasformazione funzionale della Manifattura Tabacchi di via Stalingrado in centro di ricerca e innovazione.

E' prevista la qualificazione di due diverse centralità: quella chiusa di piazza Imbeni, su cui si affaccia la sede della Regione Emilia Romagna, e quella aperta del Parco Nord. Percorsi e parcheggi sono anche la condizione per legare il Parco alla Fiera, due realtà che possono trarre reciproco beneficio da una connessione fisica e funzionale. Il progetto prevede il prolungamento della rete dei percorsi ciclabili nel territorio rurale, la realizzazione di attraversamenti sicuri, la valorizzazione del Savena abbandonato.

Bolognina

Il tessuto edilizio è prevalentemente di impianto storico, sviluppato in attuazione del Piano regolatore del 1889, con una elevata densità e 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.

E' molto elevato il numero di abitazioni che non dispongono di posto auto, ovunque oltre il 40% (fino al 62% nei pressi di piazza dell'Unità). Sembra possibile stimare in circa 7.700 le abitazioni prive di ricovero per l'auto e le conseguenze sull'occupazione stradale sono evidenti.

Anche la densità abitativa è elevata: dai 97 ai 120 abitanti per ettaro, a fronte di 59 ab/ha al Pilastro e 69 al Fossolo, densità che Bolognina ha in comune con le altre prime periferie storiche (Zanardi, XXI Aprile, San Donato, Pontevecchio).

La zona di via Ferrarese ospita una quota molto significativa di popolazione straniera (10,5%, superata solo da Caserme Rosse, mentre nel resto della Bolognina va da 7,5 a 7,7%). La sfida della convivenza si pone qui in modo chiaro.

Le previsioni sulla popolazione al 2010 presentano una realtà molto dinamica: un incremento di bambini tra i 6 e i 10 anni del 28% nei pressi dell'Arcoveggio, del 52% nell'area di via Ferrarese; mentre gli ultra ottantenni crescono dal 18 al 22% nella parte nord della Situazione. L'indice di vecchiaia è più elevato a sud, nei pressi di piazza dell'Unità dove sono anche concentrati gli alloggi di proprietà pubblica (il 20,4% delle abitazioni, 923 su un totale di 1.200). Nella Situazione sono presenti in totale circa 1.200 alloggi di proprietà di enti pubblici.

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.

Massarenti

Dalle sedi universitarie del centro fino oltre la cintura ferroviaria, seguendo l'asta della ferrovia per Rimini, si attraversano porzioni urbane diverse, scarsamente legate le une alle altre, e una diffusa presenza di edifici storici, patrimonio di valore. La Cirenaica, in particolare, è quartiere di impianto ottocentesco caratterizzato da viali alberati (ma pochi spazi verdi), dotato di una forte riconoscibilità.

La presenza della ferrovia, oltre a determinare cesure, produce rumore. Il prossimo interrimento della ferrovia veneta cambierà le condizioni attuali, dando un contributo importante al miglioramento della mobilità e all'accessibilità ai servizi nelle parti interessate. La presenza di una linea Sfm efficiente e di diverse fermate costituisce un punto di forza della Situazione e dell'intero quartiere San Vitale: le aree prossime alla stazione di San Vitale rappresentano un'opportunità di qualificazione complessiva con la riprogettazione unitaria del complesso nodo urbano.

La densità abitativa è elevata (intorno ai 90 abitanti per ettaro) e l'intero settore urbano è caratterizzato dall'Università (in centro) e dal polo dell'Ospedale S.Orsola-Malpighi, presenze importanti, ma anche "macchine" speciali il cui funzionamento interferisce con le esigenze residenziali.

Sono presenti oltre 1.250 alloggi di proprietà di enti pubblici, concentrati alla Cirenaica dove rappresentano quasi il 22% dello stock edilizio totale.

La percentuale di abitazioni che non dispongono di posto auto supera il 50%, e arriva al 74,5% all'interno dei viali di circonvallazione.

I dati sulla popolazione residente evidenziano l'8,5% di stranieri nella parte interna ai viali di circonvallazione. Il dato più significativo è però quello relativo alla consistente presenza di una popolazione varia di utenti dei due poli, università e ospedale.

Oltre ai problemi acustici per le residenze prossime alla ferrovia, si riscontra un'elevata vulnerabilità degli acquiferi.

Il progetto, come in altri casi, lavora per far fronte al deficit di dotazioni pubbliche attraverso un programma di qualificazione, proponendo in particolare nuove centralità e connessioni.

La qualificazione della via Massarenti come centralità pedonale e commerciale, avviene attraverso la riprogettazione della sede stradale in occasione del rafforzamento del trasporto pubblico. Intorno al Villaggio del Fanciullo verranno integrati gli spazi e servizi pubblici esistenti, migliorata la rete dei percorsi, qualificata l'offerta di impianti sportivi, realizzata una nuova offerta di residenze per studenti. Nuove centralità e dotazioni saranno il frutto delle trasformazioni, in corso o previste, della ex Veneta e delle ex Officine comunali del Gas.

Varchi e attraversamenti dovranno garantire la connessione tra le diverse parti e una buona accessibilità alle strutture di servizio. In questo senso va vista anche la realizzazione della nuova stazione San Vitale.

Stazione Centrale

La Situazione comprende le aree centrali della stazione, quelle che continueranno ad ospitare le infrastrutture per il funzionamento della mobilità ferroviaria e quelle oggetto delle grandi trasformazioni definite dal progetto della nuova stazione.

L'intera area subirà un profondo cambiamento che sarà occasione per la ricomposizione della cesura che separa la Bolognina dal nucleo storico. Luogo di scambio tra modalità di trasporto diverse per scala e per tecnologia, la stazione centrale potrà godere della massima accessibilità e dovrà offrire la massima accoglienza, come nuova centralità urbana, metropolitana, regionale, internazionale.

Dal punto di vista locale il progetto della Situazione prevede la realizzazione di connessioni ciclopedonali trasversali, tali da aprire più varchi tra le due parti di città separate dalla ferrovia, il mantenimento della risorsa ecologica e fruitiva data dal Canale Navile, l'abbattimento dell'inquinamento elettromagnetico.

Beverara

L'abitato della Beverara si è sviluppato in gran parte in attuazione di piani per edilizia pubblica e secondo le due direttrici nord-sud: l'antica via Beverara e il moderno asse di via Marco Polo, portando una certa concentrazione di alloggi pubblici (circa 570, il 18,6% sul totale).

In questo territorio coesistono funzioni varie, residenziali e specialistiche, anche molto attrattive: dalle Poste centrali a un centro commerciale, da attrezzature pubbliche ad attività artigianali. Il traffico lungo via Marco Polo, dove molte di queste si attestano, interferisce con la qualità dell'abitare.

Nella Situazione sono presenti diversi esercizi commerciali: ai centri commerciali, anche specializzati, si aggiungono i piccoli esercizi sulle vie Beverara e Zanardi.

Si tratta di un territorio con luoghi dall'identità riconoscibile: la comunità medioevale della "Beverara", di cui si leggono ancora le tracce in prossimità di via del Navile, e quella contemporanea delle "Lame". Sono elementi di forza la presenza della stazione Sfm Zanardi e del Navile, l'arrivo dell'Università al Lazzaretto.

Nell'area di via Beverara l'incidenza della popolazione straniera residente è del 6,3% (con una media urbana del 5,7%). Si prevedono incrementi della popolazione ultra ottantenne pari al 41% nel 2010.

L'Istituto scolastico Comprensivo 3 di via Beverara, insieme ad alcuni edifici residenziali, soffre problemi di elettromagnetismo, mentre lungo il Navile si trovano aree interessate da rischio idraulico.

La Situazione si attesta lungo il Navile: la riqualificazione è dunque legata al completamento del parco lungo canale e alle connessioni fra le sponde.

Sul Navile si trova anche il nuovo polo universitario e, in prossimità della Situazione, sorgeranno i nuovi insediamenti dell'ex Mercato e di Bertalia Lazzaretto, importanti recapiti funzionali che produrranno dinamiche nuove.

Oltre al canale Navile verranno riqualificate le due strade-centralità (via della Beverara e via Marco Polo) attraverso il miglioramento dei percorsi pedonali e degli spazi pubblici, la realizzazione di attraversamenti sicuri, la valorizzazione dei fronti commerciali. Attraversamenti sicuri sono indispensabili anche per via della Grazia e via Gagarin, dove va garantita la continuità nord-sud lungo il Navile.

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.

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.

Un'occasione importante di strutturazione è data dalla realizzazione del progetto del Lazzaretto, luogo della Città della Ferrovia servito dal People mover, 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 della mobilità veloce e lenta.

Il progetto favorisce inoltre 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.

Bargellino

L'elemento centrale della Situazione è l'infrastruttura dello scalo aeroportuale bolognese, porta di accesso nazionale e internazionale per la città di Bologna e l'intera Regione Emilia Romagna.

A sud dell'aeroporto si trovano aree che, in questa prospettiva, dovranno rientrare nel progetto di riqualificazione: le strutture dismesse dell'ex acquaparco, un impianto alberghiero, parcheggi, permanenze di edifici rurali anche di pregio, lembi di territorio agricolo.

Complessivamente il Bargellino si caratterizza come luogo del lavoro: con quasi 2.800 addetti al censimento 2001 e oltre 200 unità locali, questo territorio comprende anche la porzione dell'area produttiva San Vitale di Reno che ricade in territorio bolognese.

Sono solo 380 i residenti, anche a causa di condizioni ambientali non favorevoli: rumore aeroportuale, infrastrutturazione pesante (autostrada e ferrovia), scarsa accessibilità.

In prossimità degli insediamenti produttivi permane un ricco ecosistema da preservare e valorizzare.

L'aeroporto Marconi richiede qualificazione e rafforzamento per sostenere e migliorare il traffico civile che si stima raggiunga i 4 milioni di passeggeri nel 2007. L'obiettivo è quindi la piena realizzazione di una struttura polifunzionale, efficiente e accogliente, dotata di una gamma di attività complementari. Questo comporta il miglioramento della accessibilità pubblica e privata, anche tramite la connessione diretta con la stazione centrale (People mover), condizioni di sicurezza e ambientazione tali da garantire sia un adeguato funzionamento dello scalo sia il suo inserimento nel territorio.

Il progetto, che porrà al centro il potenziamento dello scalo, dovrà avere un respiro complessivo e ristabilire alcune fondamentali continuità con le aree dell'intorno comprese nella Situazione, inserendo in una sistemazione paesistica le necessarie opere di mitigazione. Nel sistema dei collegamenti locali si dovranno prevedere il completamento dei percorsi che attraversano il territorio rurale e raggiungono le parti abitate e la futura stazione Sfm di via Bencivenni, nuovi parcheggi, la valorizzazione delle risorse ecologiche in direzione del parco del Reno.

Reno

La Situazione coincide con l'ampio Ambito di valore naturale e ambientale lungo l'asta del fiume. E' il luogo principale della Città del Reno e interessa per oltre 357 ettari, in direzione nord sud, il territorio comunale. Fiancheggia le pendici collinari, i boschi del colle di San Luca e le rive intensamente urbanizzate di Bologna e Casalecchio con una successione di paesaggi diversi e diversi gradi di naturalità. Ospita un mosaico di spazi verdi attrezzati e di passeggiate, ma anche cave dismesse e attive, tratti irrisolti e degradati o non accessibili come le rive nei pressi di Santa Viola e la Noce.

La costruzione di una relazione con la città, anche attrezzando vere e proprie "porte" al parco lungo fiume con parcheggi e spazi di sosta e ristoro, la continuità dei percorsi lungo le sponde e la realizzazione di due attraversamenti costituiscono gli elementi centrali del progetto che verrà realizzato attraverso un insieme di acquisizioni mirate, stabilendo collaborazioni con i comuni confinanti.

Campagna tra Reno e Navile

La campagna urbana compresa tra il fiume Reno e il canale Navile è la meno abitata: non vi risiedono neppure 400 persone. Le principali presenze ambientali e paesaggistiche sono la canaletta Ghisiliera e le zone umide di via del Rosario.

La canaletta, che intercetta presenze storiche e paesaggistiche, costituisce uno degli assi portanti della rete di percorsi pedonali e ciclabili finalizzata a valorizzare la viabilità minore. La vicinanza del Parco del Reno rende possibile il raccordo tra territori rurali con caratteri diversi, creando le condizioni per una fruizione ricreativa allargata di questo territorio.

La parte orientale di questa campagna è separata dal Navile da via Marco Polo ed è attraversata dall'antica via del Rosario, lungo la quale si trovano importanti persistenze del paesaggio agrario tradizionale e diversi specchi d'acqua, derivati da attività estrattive, con discrete valenze naturalistiche (Laghetti del Rosario). Alcuni invasi sono oggi frequentati per la pesca sportiva, mentre ampi settori sono ancora oggetto di attività estrattive.

Il progetto, condiviso a livello sovracomunale, prevede la tutela e valorizzazione del territorio rurale mediante la definizione di un Ambito di carattere naturalistico e ricreativo ai confini nordoccidentali di Bologna e di una rete di percorsi ciclabili di collegamento.

L'insieme di elementi naturali e rurali presenti rende questo settore della pianura particolarmente adatto alla coesistenza di differenti usi (pesca e pratiche sportivo-ricreative all'aperto, ospitalità e ristorazione, agricoltura). La risoluzione delle interferenze che possono pregiudicarne la fruizione (creazione di varchi e attraversamenti protetti delle infrastrutture in direzione ovest verso il Parco del Reno, in direzione est verso il parco lungo Navile) acquisisce per il raggiungimento di questo obiettivo un ruolo centrale.

Barca

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.

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.

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.

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).

Il progetto si propone inoltre 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.

Casteldebole

Il territorio di Casteldebole è rigidamente delimitato da barriere: viale Togliatti, ferrovia, tangenziale-autostrada e il fiume Reno riducono le relazioni della Situazione con il territorio circostante.

All'estremo sud, nei pressi del fiume, si trova, ancora riconoscibile nel suo impianto, il piccolo nucleo abitativo originario del XVIII secolo che faceva capo al territorio rurale della comunità di Olmetola da cui oggi è separato dal sistema di infrastrutture.

Il resto del tessuto si è sviluppato prevalentemente in attuazione di un piano urbanistico unitario (Peep) che ha consentito la realizzazione di importanti quote di servizi pubblici.

Sul lato ovest si trova una fermata Sfm che costituisce un'ottima opportunità di connessione con il resto della città e i centri della valle del Reno e una piccola centralità, data la presenza di un nucleo di spazi pubblici.

L'offerta di strutture commerciali è modesta, limitata ad esercizi piccoli o medio piccoli mentre i pubblici esercizi sono concentrati nell'area del nucleo storico.

Nella Situazione sono presenti oltre 450 alloggi di proprietà di enti pubblici, con una incidenza percentuale rilevante (21,7%) sul totale delle abitazioni. Anche qui si rileva una elevata "stabilità" della popolazione e una minore propensione al cambio di indirizzo. Negli ultimi dieci anni (dal 1995 al 2005) la percentuale degli anziani è cresciuta oltre il 56% restando comunque sotto la media urbana. Il quadro demografico mostra però, anche una crescita tendenziale di bambini tra i 6 e i 10 anni per i quali si prevede un incremento al 2010 di circa il 27%.

Una parte di residenze risente del rumore ferroviario, mentre il territorio è interessato da elevata vulnerabilità degli acquiferi e, lungo il fiume, da rischio idraulico (Reno e Canalazzo).

Il progetto prevede il rafforzamento della relazione con il fiume Reno attraverso il completamento del parco, la realizzazione di accessi, la continuità dei percorsi e, in corrispondenza dell'antico centro di Casteldebole, la realizzazione di un attraversamento che lo metta in collegamento con la sponda destra e con la Barca.

Il piccolo nucleo di Casteldebole può costituire un riferimento e per questo va sottoposto a specifiche politiche di tutela e valorizzazione.

L'acquisizione e la qualificazione della grande area destinata a eventi temporanei che si attesta su viale Togliatti può portare benefici al contesto locale, se attrezzata per parcheggi e spazi per lo sport libero, e garantire un ulteriore accesso al parco del Reno.

Campagna di Lavino di Mezzo

Si tratta di un lembo di campagna che si estende all'estremità nord-occidentale del territorio comunale intorno e oltre all'abitato di Lavino di Mezzo, sorto lungo la via Emilia sulle sponde del torrente Lavino.

Il Lavino prosegue qui il suo corso arginato segnando il territorio rurale, dove sopravvivono testimonianze del paesaggio agricolo tradizionale che a tratti sottolineano la trama centuriata e costituiscono parte integrante del connettivo ecologico diffuso.

La via Persicetana segna il limite nord est della Situazione e delimita anche l'area ad uso agricolo rispetto al polo produttivo del San Vitale di Reno, in gran parte localizzato nel comune di Calderara di Reno.

Anche l'abitato di Lavino di Mezzo appartiene a tre diversi Comuni: Bologna, Anzola e Zola Predosa.

Sono oltre 1.000 gli abitanti della Situazione, che corrisponde a buona parte del territorio dell'antica comunità dello Spirito Santo.

La prossimità dell'aeroporto porta inquinamento acustico come conseguenza del traffico aereo, e presenza di vincoli sul territorio.

L'intera Situazione è attraversata in direzione nord sud dal tracciato del nuovo Passante autostradale per il quale è previsto un parziale interrimento (porzione a sud), ma che a nord della ferrovia Bologna-Milano richiederà la realizzazione di una fascia di ambientazione.

Il progetto prevede la realizzazione di percorsi ciclopeditoni che consentano il collegamento tra Borgo Panigale, Lavino e il territorio rurale, anche oltrepassando le barriere infrastrutturali che interessano l'area in modo significativo.

La posizione di cerniera tra diversi comuni sollecita una collaborazione istituzionale per una maggiore efficacia degli interventi previsti.

Campagna di Olmetola, Rigosa e Borgo Panigale

La campagna che occupa il settore occidentale del territorio comunale, oltre l'asse tangenziale-autostrada, tra l'abitato di Borgo Panigale e l'insediamento artigianale e industriale di Zola Predosa, comprende i territori delle antiche comunità di Olmetola, Rigosa e una piccola parte di Borgo Panigale, oggi abitati da circa 930 persone.

L'area, chiusa a ovest dal corso arginato del torrente Lavino che riveste una particolare importanza ecologica e naturalistica, è attraversata da significativi elementi della viabilità storica, con tratti di maglia centuriata, connotata da numerose testimonianze del paesaggio agrario tradizionale e da giardini storici di villa. Tra i luoghi di particolare interesse spiccano la villa Pallavicini e le sue pertinenze agricole, le ville Bellombra e Boschi con i rispettivi parchi, la villa Ranuzzi, l'area intorno all'antica parrocchiale di San Giovanni Battista di Olmetola, la campagna che circonda villa Bernaroli (di proprietà comunale).

Si tratta della campagna bolognese più pregevole per qualità storico-paesaggistiche, per un'insolita veduta ravvicinata sulle colline e buone opportunità turistico-ricreative, legate soprattutto alla presenza di una rete viaria minore meritevole di valorizzazione. Altre prerogative interessanti da questo punto di vista sono la continuità con gli spazi rurali di Zola Predosa e la vicinanza al complesso di Palazzo Albergati.

Una porzione dell'area è da tempo interessata dalle attività estrattive: sono presenti un'area dismessa e rinverdita, un'area in fase di dismissione e un'altra in attesa di attivazione.

Il progetto, già avviato con l'inaugurazione del parco città campagna, prevede il rafforzamento della centralità costituita dal sistema di aree ed edifici pubblici di villa Bernaroli, luogo di incontro e socializzazione, attraverso il riordino della viabilità, la riconnessione a nord con Borgo Panigale e ad est, attraverso Casteldebole, con il parco del Reno, la tutela e il ripristino del paesaggio rurale, l'arricchimento dell'offerta per usi sociali e ricreativi. Si tratta della parte bolognese di un parco che interessa anche i comuni di Anzola, Crespellano e Zola Predosa, comprendente il cuneo agricolo a ovest di Bologna e il vasto insieme di spazi aperti, in prevalenza agricoli, che si estendono tra la via di Vignola e la via Emilia sino al torrente Samoggia.

Il corso del Lavino e il suo corridoio si prestano al prolungamento del percorso pedonale e ciclabile che già lo affianca nel comune di Zola Predosa utilizzando, oltre al ponte presso il Molino di Rigosa, l'antico guado lungo la via Olmetola che conduce direttamente all'asse prospettico di Palazzo Albergati.

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, in competizione con 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.

Pedecollina

La fascia edificata pedecollinare si estende dalla valle del Reno a quella del Savena come limite della città e fascia di transizione verso il paesaggio della collina. Si è sviluppata con caratteri prevalentemente residenziali verso gli anni '60, intorno a ville, edifici religiosi, conventi ed edifici suburbani di più antico impianto.

La relazione con il paesaggio collinare, la presenza di giardini privati, i parchi delle ville di pregio, rappresentano una prerogativa del tessuto residenziale, che assume così un ruolo importante, se pur indiretto, nel sistema del verde urbano.

Questa fascia ospita anche luoghi storici e diverse funzioni pubbliche, maggiormente concentrate nella porzione centrale: la facoltà di Ingegneria e diverse strutture scolastiche (dai nidi alle scuole medie superiori), l'Ospedale Rizzoli e San Michele in Bosco, gli storici conventi di San Giuseppe, dell'Annunziata e dell'Osservanza, i parchi di Villa Ghigi e del Paleotto, i Giardini Margherita.

Nella porzione ovest, fino alla porta Saragozza, si trova una quota importante di edifici storici e il paesaggio naturale arriva a lambire il portico di via Saragozza con il sistema di parchi pubblici e privati e il paesaggio di via Battaglia. La parte da porta Saragozza a porta Santo Stefano ha il suo centro nell'area militare "Staveco" .

A est via Toscana costituisce "il centro", insieme percorso, luogo di incontro e commercio e ostacolo da oltrepassare, oltre che sorgente di rumore. La fermata Sfm di San Ruffillo è un nodo di interscambio primario ed è per l'intera Pedecollina l'unico aggancio al Servizio ferroviario metropolitano.

Diversamente dalla porzione addossata alla pendice collinare, il tessuto a est della via Toscana è quasi esclusivamente residenziale e privo di verde, con l'eccezione dell'area militare e della piazzetta di San Ruffillo. Qui una quota elevata di abitazioni è priva di posto auto, quasi 1500, dato che incide sull'occupazione della strada a ridotta sezione.

Nei pressi di San Ruffillo si trovano ancora edifici che testimoniano la presenza dell'antico nucleo storico, ormai cancellato dallo sviluppo edilizio.

A monte della Chiusa di San Ruffillo si rileva un rischio idraulico elevato.

I caratteri della popolazione residente in un territorio così esteso variano: la presenza di anziani è più significativa a est dove, verso San Ruffillo, è destinata a crescere nei prossimi anni (incremento del 33% degli ultra ottantenni); nella stessa zona si prevede un incremento di bambini tra i 6 e i 10 anni (18,5%). Questa è anche la zona dove è maggiore la densità abitativa (101 abitanti per ettaro) e dove sarà più difficile trovare spazi per rispondere alle necessità di attrezzature e servizi.

Il progetto prevede la realizzazione di una serie di varchi come punti di partenza di una nuova rete di percorsi che consentirà la fruizione della collina. L'integrazione di spazi e attrezzature pubbliche arricchirà questa fascia con funzioni necessarie all'abitare. Ad ovest il progetto si concentra su percorsi e spazi che si attestano su via Felice Battaglia con la realizzazione di spazi verdi pubblici e di un nuovo nido d'infanzia. Le aree circostanti le porte Santo Stefano, San Mamolo e Saragozza verranno riprogettate, con l'inserimento di parcheggi di attestamento, per consentire più facili collegamenti tra città e collina. Staveco, in posizione baricentrica, diventerà la nuova centralità pubblica con un ruolo primario nel sistema di spazi pubblici e porte divenendo la cerniera fra nucleo antico e collina.

Nella parte est, intorno alla Villa Mazzacorati andrà riorganizzato il sistema di attività e spazi che comprende lo storico Molino Parisio (da tempo trasformato), il mercatino, la scuola e l'arrivo del

canale di Savena. Per la piazzetta di San Ruffillo si prevede invece la qualificazione degli spazi, una migliore accessibilità e l'integrazione di funzioni di uso pubblico. Il ruolo del Parco del Paleotto viene rafforzato da acquisizioni di nuove aree.

L'asse di via Toscana andrà qualificato per migliorarne l'attraversamento, gli spazi pubblici e l'uso commerciale.

Sarà da completare la rete dei percorsi pedonali, in particolare lungo il canale Savena e in direzione del Parco del Savena e della collina.

Collina urbana

E' la porzione di collina più prossima alla città, dove si concentrano luoghi e risorse di valore storico, naturalistico e paesaggistico: gli antichi conventi di San Vittore e Ronzano, gli affioramenti gessosi di Monte Donato e Gaibola, la Chiesa di Casaglia e le ville Guastavillani, Celestina ed Hercolani.

A nord la collina stabilisce una suggestiva relazione visiva con la città (sono molti i punti da cui si gode una vista panoramica), mentre dal basso è lo sfondo verde delle viste.

Nella porzione più a sud i tre vasti parchi collinari di Paderno, Cavaioni e Forte Bandiera costituiscono punti di approdo per la funzione ricreativa e ospitano immobili pubblici spesso sotto utilizzati.

A est numerosi parchi storici di ville costituiscono una sorta di "cintura verde" di connessione tra città e territorio rurale, mentre Monte Donato offre un paesaggio unico nella collina bolognese, con il borgo costruito sul gesso affiorante, le abitazioni in selenite e le vecchie cave.

Il complesso monastico di San Vittore costituisce un approdo per il percorso che dalla città, passando per San Michele in Bosco, potrà raggiungere Villa Guastavillani e il Parco di Forte Bandiera.

Ad ovest il territorio della Situazione è segnato dalla valle del Torrente Ravone, la più sviluppata in ampiezza e lunghezza dell'intera collina. Lungo il crinale tra il Ravone e il Rio Meloncello, sotto il Parco del Pellegrino, si raggiunge il pianoro di Monte Albano (nella seconda metà dell'Ottocento segnato dalla presenza di un piccolo forte); poco più in basso, nella valle del Ravone, spicca l'antica chiesa della comunità di Casaglia.

Questo territorio è punteggiato anche da piccole aree militari che rientrano nell'accordo tra Comune di Bologna e Demanio dello Stato (Ex infermeria Quadrupedi, Compendio Monte Paderno, Ex Polveriera Val D'Aposa) le quali prospettano nuove opportunità per la qualificazione. E' la porzione di collina più abitata: sono circa 1.500 le persone che occupano prevalentemente le case sparse concentrate nei pressi della pedecollina, a Gaibola, Monte Albano e Monte Donato.

Il progetto, secondo le strategie della Città della Collina, è centrato sulla promozione di diverse forme di fruizione dei luoghi di valore, con la realizzazione di percorsi, il rafforzamento delle centralità costituite dai parchi collinari, una nuova offerta di servizi pubblici.

Collina dei Calanchi

Si tratta di un territorio esteso in cui risiedono solo 150 abitanti, serbatoio di naturalità e biodiversità tra la valle del Reno e quella del Savena. Vi si trovano estesi affioramenti calanchivi, il rio Torriane e il rio Strione, boschi e arbusteti seminaturali, rimboschimenti, specchi d'acqua, zone coltivate, nuclei rurali sparsi.

I bacini calanchivi sono storicamente luoghi di ritrovamento di minerali tipici come la baritina, nota anche come pietra fosforica bolognese (di cui lo stesso Goethe raccolse alcuni campioni durante il breve soggiorno bolognese). A sud, a contatto con il comune di Sasso Marconi, si trova il parco dei Calanchi di Sabbiuo dove, all'interesse geomorfologico e naturalistico si associa il valore storico-testimoniale per la presenza del monumento di Sabbiuo, in memoria dell'eccidio compiuto dai nazifascisti durante la seconda guerra mondiale.

La via di Sesto, che coincide per un lungo segmento con il confine meridionale del territorio comunale, e il sentiero che dalla località Le Veglie sale a Sabbiuo di Montagna, seguendo un crinale che sovrasta due versanti calanchivi, offrono molte vedute panoramiche.

Nella parte orientale della Situazione si trova il Sito di importanza comunitaria dei "Boschi di San Luca e Destra Reno".

Le aree e gli insediamenti agricoli non presentano un particolare pregio paesaggistico. Fa eccezione il nucleo di Sabbiuo di Montagna, con l'antico oratorio e la vecchia scuola e, in posizione marginale all'estremità sudorientale dell'area, il complesso architettonico di Castell'Arienti.

Il progetto prevede il mantenimento della naturalità dei luoghi e la realizzazione di percorsi di collegamento tra le risorse storiche e paesaggistiche di Sabbiuo e i parchi Cavaioni e Paleotto.

Collina del Reno

Si tratta di un territorio a prevalente connotazione naturale, interamente incluso nel Sito di importanza comunitaria dei "Boschi di San Luca e Destra Reno", che comprende la lunga fascia di territorio comunale che dal fondovalle del Reno risale al primo spartiacque, a partire dal colle della Guardia sino al confine meridionale del Comune di Bologna dove si attacca al Parco della Chiusa di Casalecchio di Reno.

La vegetazione ripariale, i pratelli aridi dei terrazzi fluviali, i lembi di bosco maturo e i limitati bacini calanchivi con praterie e arbusteti del versante collinare, alcune piccole zone umide sono tutti elementi di notevole valore naturalistico. Nei pressi della località Gessi di Casaglia si incontrano anche affioramenti gessosi.

La presenza di campi e case coloniche è molto ridotta: i pochi nuclei, dove abitano poco più di 100 persone, si concentrano nei pressi della strada di crinale.

Il versante è molto panoramico, con ampia vista sulla valle del Reno.

Nel fondovalle è presente un sentiero che si sviluppa per tutta la lunghezza della Situazione, attraversa il Parco della Chiusa a Casalecchio, raggiunge la via di rio Conco in comune di Sasso Marconi, prosegue verso il Palazzo dei Rossi e il parco dei Prati di Mugnano (in gran parte di proprietà del Comune di Bologna).

Tutta la fascia ha notevoli potenzialità per la flora e la fauna (è compresa tra l'altro nell' "Oasi di protezione della fauna Destra Reno" individuata dalla Provincia di Bologna) e svolge un ruolo insostituibile come corridoio ecologico verso la pianura e l'interno della collina bolognese.

Il progetto prevede il mantenimento della naturalità dei luoghi, il completamento dei percorsi, lungo fiume e di versante, il loro raccordo con la rete collinare.

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, oppure in qualche modo avviati come iter di approvazione, 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 e 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 e 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 e urbanistiche. La lettura dei tessuti urbani e la considerazione del loro diverso ruolo all'interno delle strategie del Psc hanno 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 state 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 di trasformazione, 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 di continuità e dotati delle attrezzature considerate necessarie dal punto di vista urbanistico. Rientrano tra questi, come "specializzati", gli Ambiti destinati alle infrastrutture stradali e ferroviarie di maggiore ingombro territoriale, comprensivi delle 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 storiche 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 a 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 plurifamiliari 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 considerati nella definizione degli obiettivi e degli indirizzi per le situazioni urbane all'interno dei quali essi ricadono, oppure come oggetto di tutele volte alla salvaguardia delle caratteristiche storico-testimoniali.

Ambiti del territorio rurale

Rispetto alla classificazione operata dalla legge, nel caso di Bologna si è considerato che tutto il territorio rurale abbia la qualità di “periurbano”, definito dall’art. A-20 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.

La successiva e ulteriore distinzione, che ha portato al riconoscimento di due tipi di Ambiti, riguarda il prevalere di obiettivi di tutela naturalistica o di tutela del paesaggio e della produzione agricola.

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*, le parti del territorio riconducibili direttamente all’art. A-17 della legge. Gli Ambiti di valore naturale e ambientale sono costituiti:

- dai principali nodi complessi della rete ecologica, costituiti dalle aree naturali della collina, per le quali sono attive o previste forme di protezione particolare;
- dal nodo ecologico semplice costituito dall’ambiente dei Laghetti del Rosario;
- dagli ambienti fluviali del Reno e del Savena, nodi complessi della rete ecologica, compresi in un perimetro che tiene assieme le aree di maggiore interesse naturalistico con quelle il cui interesse è anche legato alla fruizione.

Sono state invece 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.

Dominanti funzionali

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 l’attribuzione a una “dominante funzionale” data dalla prevalenza di usi, distinta in “mista” o “specializzata”.

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 a elevata specializzazione funzionale nelle quali sono concentrate, in Ambiti identificabili per dimensione spaziale e organizzazione morfologica unitaria, una o più funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, culturale, sportiva, ricreativa e della mobilità” (art. A-15).

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 nel Territorio rurale). Allo scopo di dare continuità e coerenza al processo di pianificazione e alle azioni di trasformazione guidate dai Poc 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, della comunicazione, del monitoraggio.

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 nuove iniziative. In questo quadro i Quartieri hanno assunto, e assumeranno sempre più, un ruolo di attore-protagonista.

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 *gestione delle informazioni* per la gestione del Psc è il sistema di relazioni e modalità organizzative che consentirà effettivamente di realizzare il ciclo virtuoso conoscenza – valutazione – progetto - monitoraggio che l'art. 3 della Lr 20/2000 definisce "processo di pianificazione".

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 (1.000.000 mq di Sul): 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 e 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 da riqualificare, ma anche gli interventi di riqualificazione diffusa 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 trattato in modo originale rispetto ai diversi contesti in cui è chiamato a operare. Se negli Ambiti per i nuovi insediamenti del Territorio da strutturare e nelle zone già destinate a servizi la perequazione è strumento eminentemente fondiario, poiché assicura all'Amministrazione comunale i suoli per la città pubblica, altrimenti da acquisire per via espropriativa, negli Ambiti di sostituzione del Territorio da strutturare e in quelli 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, secondo una strategia perequativa differente, quella della perequazione integrata.

La perequazione per le politiche abitative

Il primo tema riguarda il rapporto fra la perequazione e l'obiettivo "ripopolare 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*. Inoltre, l'indice pubblico attribuito alla stessa Amministrazione

consente di disporre della capacità edificatoria necessaria ad attuare o promuovere gli interventi sulle aree acquisite.

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 fondi immobiliari.

La perequazione per le infrastrutture urbane e ambientali

Il secondo tema riguarda il rapporto fra la perequazione e l'integrazione-consolidamento del sistema del verde e dei servizi.

La perequazione consente l'acquisizione a titolo gratuito di oltre 200 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 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. 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

L'ultimo tema riguarda il rapporto fra la perequazione e la qualità della città consolidata.

La riqualificazione della città esistente si articola in due linee di azione. La prima si applica ad Ambiti urbani degradati, dismessi o sottoutilizzati, attraverso interventi di riordino urbanistico. La seconda è invece orientata a governare la qualificazione diffusa con interventi modesti.

In questi casi il principio perequativo viene applicato nelle forme della "perequazione integrata", per il quale l'obiettivo non è più solo o principalmente quello di acquisire aree, ma quello di coinvolgere il privato nel finanziamento delle attrezzature collettive e dell'edilizia sociale.

La perequazione integrata si applica all'interno degli Ambiti di sostituzione, di quelli da riqualificare e di quelli consolidati di qualificazione diffusa (solo per interventi superiori a una determinata soglia dimensionale).

Rientrano tra le forme di perequazione integrata sia quelle specificamente istituite dal Psc, sia quelle che il Psc recepisce da Accordi già definiti (come quelli per le aree ferroviarie, o per la sede Hera).

Il sistema di perequazione proposto si articola, dunque, in relazione a specifici obiettivi territoriali, ma è prima di tutto uno strumento di carattere redistributivo basato su criteri di equità nel trattamento dei diversi soggetti interessati alla trasformazione della città. La classificazione dei suoli e l'articolazione degli indici (privati, pubblici, di ospitalità, premiali) costituiscono regole uguali per tutti, i cui principi sono dichiarati nel Psc e le cui modalità operative verranno articolate puntualmente nei Poc e generalmente nel Rue.

Il Psc contiene quindi i principi di classificazione e intervalli di indici perequativi da attribuire alle classi individuate; il Poc preciserà il valore dell'indice, le aree messe in gioco e la loro classificazione, sempre nel rispetto del dimensionamento massimo di 1.000.000 mq di Sul nel quindicennio.

Partecipazione e 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 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".

La prima fase del Forum cittadino ha avuto lo scopo di illustrare e discutere il Documento preliminare del Psc, precedentemente adottato dalla giunta. Si sono iscritte al Forum in quella fase oltre 400 persone, delle quali più di 150 rappresentavano enti e associazioni. Al Forum che ha discusso il Documento preliminare del Psc sono seguiti quello dedicato al Piano generale del traffico urbano e al Piano energetico.

I laboratori di quartiere hanno rappresentato un secondo filone di azione teso ad affrontare progettualmente la trasformazione di alcune specifiche aree della città: luoghi che rappresentano importanti opportunità a scala urbana e metropolitana e, contemporaneamente, occasioni di rigenerazione di parti "sofferenti" causa scarsa abitabilità. Attraverso i laboratori sono state coinvolte le commissioni di quartiere, le associazioni e i gruppi attivi sui territori, i singoli cittadini interessati, le scuole di diverso ordine e grado, le università.

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 a 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 interessati: 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.

Il passaggio dal Documento preliminare al Piano strutturale è stato segnato da una operazione di forte "selezione" degli obiettivi alla quale hanno contribuito anche gli esiti del Forum e dei laboratori.

La proposta strutturale e strategica contenuta nel Psc non solo tiene conto delle proposte emerse dall'articolato percorso di confronto cittadino ma le "valorizza" integrandole nel sistema delle scelte generali. Sia le strategie individuate che le proposte raccolte nelle Situazioni utilizzano al meglio gli esiti della di discussione pubblica del piano e dei progetti.

Dopo l'adozione del Piano da parte del Consiglio comunale ha preso avvio la progettazione di una nuova fase del percorso pubblico (realizzato in collaborazione con il Dipartimento di Discipline della comunicazione dell'Università degli studi di Bologna) nella quale ha prevalso l'esigenza di comunicare e verificare i contenuti del nuovo strumento. Le attività hanno affiancato l'iter formale delle osservazioni, confermando il Forum (che in questa fase ha assunto il nome di "Bologna si fa in sette") come luogo per sviluppare la comunicazione e la partecipazione multistakeholder a livello cittadino, e i Laboratori di quartiere come strumento per la loro strutturazione nei contesti locali.

"Bologna si fa in sette" ha dedicato a ciascuna delle 7 Città un incontro pubblico, orientato alla presentazione e discussione di politiche e progetti (con l'ausilio di voli virtuali, esplorazioni progettuali, cortometraggi), e un trekking, organizzato con i quartieri di volta in volta coinvolti e con le associazioni presenti sul territorio. Con i sette tragitti guidati, a piedi o in autobus, si è praticato uno sguardo ravvicinato sul territorio e in particolare sui luoghi interessati dalle principali trasformazioni, previste o già in corso, di fatto riscoprendo la città.

"Bologna si fa in sette" ha registrato una ampia partecipazione superando le mille presenze totali. Punto di riferimento per l'intera durata del Forum è stato Urban center Bologna che, anche grazie alla nuova localizzazione presso Sala Borsa, si rafforza nel suo ruolo guida per l'azione comunicativa su scala cittadina e metropolitana, finalizzata a rendere noti temi e luoghi della trasformazione attraverso eventi e canali differenziati.

Alla scala locale il laboratorio Croce del Biacco si è aggiunto a quelli già in corso.

Le indicazioni per l'omonima Situazione contenute nel Piano adottato sono state oggetto di verifica, consentendo la sperimentazione di un percorso che può essere, in futuro, applicato anche ad altre Situazioni.

Condiviso un percorso e individuato un luogo che ospita il laboratorio di quartiere, esso si candida anche a divenire punto di consultazione locale del Piano strutturale e degli approfondimenti prodotti. L'approfondimento della descrizione e delle azioni progettuali di Situazione e le raccomandazioni utili per singole trasformazioni, possono infatti essere collocate entro il quadro di riferimento e di riflessione più ampio costituito dal piano stesso .

Con i progetti Bella Fuori 2007 (via Gorki) e Bella Fuori 2008 (via Garavaglia), entrambi promossi dalla Fondazione del Monte, si è invece dato avvio, con la partecipazione dei cittadini dei territori coinvolti, alla realizzazione di due centralità locali previste dal Piano.

A partire dalle sperimentazioni fatte e dai risultati ottenuti, il confronto aperto con l'avvio del processo di pianificazione, proseguito con il Forum e i laboratori, continuerà nella fase di definizione degli strumenti attuativi e come una delle prassi utili al monitoraggio degli esiti del Piano, nelle forme ritenute più idonee dai soggetti promotori e dai partecipanti. Il Psc non propone, dunque, modalità univoche, modelli guida per strutturare i diversi percorsi di confronto. Attraverso l'articolato del Quadro normativo riconosce formalmente il contributo della partecipazione dei cittadini all'azione pianificatoria e ne definisce alcune caratteristiche irrinunciabili.

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 Sistema informativo territoriale, 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 a 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 ("Mappa del Forum", "Forum cartografico"), 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.

Anche la consultazione web del Piano è stata occasione per introdurre elementi di novità nei servizi forniti, in particolare attraverso il tool "mappe interattive", oggetto di un recente riconoscimento nazionale.

Lo sviluppo delle fasi di attuazione del Psc richiederà 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 il territorio. 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.

Concorsi di architettura per la qualità urbana

Le esperienze degli ultimi anni incoraggiano a sviluppare la riflessione e la pratica del concorso di architettura al fine di migliorare il livello qualitativo dei progetti di trasformazione urbana. I processi inclusivi e gli strumenti informativi appena descritti permettono di conoscere e rendere esplicite le esigenze e le aspettative che gli abitanti esprimono davanti a prospettive di trasformazione. Questo consente di bandire concorsi di progettazione nei quali i concorrenti trovano concreti elementi per un orientamento delle proprie proposte, e si misurano dunque anche sulla capacità di soddisfare al

meglio, tramite il progetto, domande e attese raccolte. Le procedure di carattere concorsuale proprie dei Poc potranno quindi essere innestate sugli esiti di percorsi di informazione e confronto allargato allo scopo di orientare le proposte di intervento verso obiettivi di qualità urbana anche socialmente costruiti. Il concorso, praticato nelle diverse forme (di idee, di progettazione...) in relazione ai differenti momenti di sviluppo del Psc, potrà così contribuire in maniera significativa alla realizzazione degli obiettivi di qualità indicati per ognuna delle Situazioni urbane riconosciute.

La gestione delle informazioni

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, trasformando il Quadro conoscitivo in sistema di monitoraggio.

Il set di indicatori selezionato a tale scopo comprende sia indicatori relativi al grado di attuazione del piano, sia indicatori descrittivi delle componenti ambientali interessate dalle trasformazioni previste, scelti sulla base della loro rilevanza rispetto al Psc. Ciascun indicatore di attuazione del Psc si riferisce agli obiettivi e agli indirizzi contenuti nella pianificazione di settore, alle normative eventualmente disponibili e alle 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, vengono così 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.

I dati e le relazioni

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 e che successive modifiche significative non abbiano ricadute rilevanti sull'intero sistema di gestione, mettendolo in difficoltà.

Il Sistema informativo territoriale, fin dalle prime fasi di progettazione del piano, ha ritenuto opportuno potenziare l'attività di integrazione dei processi gestionali della banca dati territoriale mediante il consolidamento dei seguenti processi:

- acquisizione dei dati riguardanti il territorio e la realtà sociale, economica e ambientale;
- normalizzazione e affinamento dei dati;

- georeferenziazione e/o relazione ai riferimenti territoriali, per garantire la congruenza geografica e semantica delle informazioni;
- catalogazione all'interno delle banche dati gestionali e cartografiche;
- tematizzazione delle informazioni e sviluppo di procedure per la successiva pubblicazione su web;
- consultazione comparata delle dinamiche evolutive degli indicatori e del loro aggiornamento.

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.

Il modello si compone di due insiemi logici, entrambi costituiti sia da elementi cartografici che da informazioni alfanumeriche.

Gli strati cartografici e alfanumerici del primo insieme rappresentano gli elementi del Psc previsti dalla legge 20/2000:

- Classificazione del territorio
- Sistema delle dotazioni eco-ambientali
- Sistema della mobilità
- Sistema delle attrezzature e spazi collettivi
- Carta unica del territorio
- Quadro conoscitivo
- Valsat

Gli strati cartografici del secondo insieme sono stati introdotti dal Psc ed ottenuti attraverso una rilettura "progettuale" degli elementi del primo insieme:

- cartografia delle Situazioni (aggregazioni di Ambiti in elementi territoriali analizzabili dal punto di vista della qualità);
- cartografia delle sette Città (Ambiti della classificazione del territorio ed elementi dei tre Sistemi previsti dalla legge costituiscono i luoghi, le connessioni e i nodi delle sette Città).

Elemento centrale della struttura rimane l'oggetto cartografico *Ambito*, "atomo" del Piano, da cui si accede al complesso delle informazioni. Il modello logico che è stato costruito tiene conto delle relazioni con il Piano operativo comunale e con il Regolamento urbanistico edilizio, pur non entrando nel dettaglio descrittivo degli stessi.

I contenuti normativi e descrittivi del piano relazionati a questi elementi vengono integrati dai livelli cartografici e da altre informazioni funzionali al monitoraggio, necessarie a descrivere il contesto territoriale di riferimento (indicatori di contesto) e gli effetti delle azioni del Psc (indicatori dello stato di attuazione).

Un'altra caratteristica della struttura delle informazioni è di garantire una corretta integrazione con il modello dati del Psc definito sulla base dell'Atto di indirizzo e coordinamento tecnico per l'attuazione della Lr 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.

