

Laboratorio Bolognina Est



**Dare voce a donne e uomini
nella trasformazione e
per il buon uso della Bolognina Est**

Schede di Tematiche

1. IL PARCO LINEARE: spina verde della riqualificazione della Bolognina Est

Delle tante idee prodotte dal Laboratorio merita una particolare attenzione la proposta di un parco lineare che partendo dalla ex tranvia per Malalbergo possa costituire la spina verde della riqualificazione urbana della Bolognina Est.

Si tratta di un progetto urbano trasversale a tutto il comparto, che non deve essere ridotto al concetto di "pista ciclabile" sul tracciato dei binari ma va pensato come un sistema integrato dei percorsi che connettono fra loro gli spazi e le attrezzature pubbliche del quartiere, partendo dal Dopo Lavoro Ferroviario e arrivando al futuro polo tecnologico della ex Manifattura Tabacchi.

Occorre subordinare alla realizzazione di questo progetto il disegno urbano dei futuri insediamenti di Casaralta e caserma Sani, perché possano essere ricondotti a un piano unitario assieme al Duc Fiera, in modo che tutta la fascia interposta tra la tranvia e Stalingrado appartenga in modo coerente a questa "spina verde". Nei PUA, quindi, si dovrà applicare un criterio unitario di progettazione che distribuisca le nuove volumetrie edilizie in modo da favorire la ricucitura con l'assetto viario del Duc e con via Dossetti che ne rappresenta il fulcro centrale, per collegarla all'asse della tranvia e da qui, passando a nord della Minganti, connetterla al giardino della Zucca e al Museo della Memoria.

Ancora più a nord, all'altezza della caserma Sani, la spina verde dovrà avere una diramazione est-ovest mediante una ciclabile che attraversi il giardino Guido Rossa e si colleghi con via Saliceto e con la nuova urbanizzazione ex Sasib.

Il tema del parco lineare ricomprende alcune idee da sviluppare (anche sottoponendole a concorsi di progettazione) che sono state puntualmente suggerite dal Laboratorio:

Riassetto della tranvia: come immaginare la "sezione tipo" di un sistema promiscuo in cui convivano senza sovrapporsi il tracciato pedonale, la pista ciclabile ed eventualmente una linea di trasporto pubblico (qualcuno l'ha proposta in sopraelevata, come il people mover).

Attraversamenti: come superare in sicurezza gli incroci più pericolosi come via Serlio, via Creti, via Liberazione, ma anche come raggiungere, oltre la ferrovia, le scuole Zappa e il polo tecnologico.

La piazza: come includere nel parco lineare e caratterizzare uno spazio pubblico urbano che potrebbe essere racchiuso dagli edifici della nuova urbanizzazione.

Il teatro polivalente o della giocoleria : anche questa struttura, fortemente evocata nel Laboratorio, può essere pensata come parte integrante del parco lineare, sia che trovi ospitalità in un edificio dimesso ristrutturato (per esempio nella ex Cevolani) sia che diventi esso stesso oggetto di un concorso di progettazione per una nuova architettura.

La concezione del parco lineare corrisponde all'idea di centralità diffusa che il PSC ha impostato per la riqualificazione delle periferie: disseminate lungo la spina verde o a essa collegate, le funzioni pubbliche esistenti e di nuova realizzazione acquisiscono un impatto più efficace per valorizzare i percorsi nel verde e conferire maggiore vitalità al quartiere.

È necessario che ogni intervento parziale tenga conto di questa esigenza, che per la sua complessità e per l'intersecarsi con differenti proprietà ha come caratteristica quella di essere un punto di arrivo, da raggiungersi per stralci.

Il primo stralcio è la pista ciclabile da via Serio al Pilastrino.

Asta ex tranvia e pista ciclabile est-ovest

L'asta della metrotranvia dovrà essere un PARCO LINEARE intersecante le aree attrezzate esistenti e da progettare.

Un concept sviluppato potrebbe essere assimilabile a un lungomare urbano con spazi di sosta e possibilità di attrezzare punti di ristoro, mercatini etnici e non, e farmers market.

Pensiamo che sia assolutamente necessario affrontarlo attraverso un concorso pubblico (di idee) che coinvolga le seguenti aree:

- Asta metrotranviaria
- Collegamento Dlf - Stalingrado
- Asse est-ovest Dossetti/Minganti/Zucca
- Nodo incrocio via Ferrarese (parco caserma Sani)
- Asse trasversale (su via Arnaud e/o via Passarotti)

Si fa riferimento al concorso di architettura promosso a New York per la ex metropolitana sopraelevata del 2005.

Si sottolineano i seguenti punti da affrontare nella progettazione:

- Le aree coinvolte che si affacciano sul parco lineare e sulla pista ciclabile debbono tenerne conto (affacci principali e permeabili)
- Si segnala la criticità del passaggio in corrispondenza degli incroci con via Donato Creti e via Liberazione, per ora è ipotizzabile l'inserimento di semafori a richiesta ma sarà da affrontare con un approfondimento progettuale
- La pista ciclabile deve essere in sede propria e non promiscua con quella pedonale, il percorso non deve essere in trincea e deve avere una visuale aperta sul territorio
- In corrispondenza della caserma Sani la pista ciclabile dovrà passare internamente all'area per lasciare spazio alla viabilità veicolare

Tendiamo a precisare che quello che noi proponiamo non è una semplice pista ciclabile, ma un parco che si sviluppa linearmente e che la contiene.

2. IL SISTEMA DEL VERDE: dal parco lineare alle aree verdi attrezzate

Il verde va vissuto e gestito, è lo slogan che ricorre: la Bolognina Est è un'area grande e complessa, quindi il verde deve essere adeguatamente dislocato nelle diverse aree dismesse, e contribuire a connetterle; meglio attrezzato che naturale, per renderlo appetibile alle varie categorie di cittadini. Quindi il verde va declinato in funzione delle diverse fasce di utenti.

I ragazzi debbono avere la loro pista di skateboard (che è una attrezzatura codificata: vedi scheda). Ideale per queste funzioni è il Dlf, che deve restare spazio organizzato per il gioco e lo sport, ma assumere una struttura più articolata che comprenda anche una "cittadella delle arti".

Realizzazione di uno skate park e strutture sportive ad accesso libero, spazi per i giovani

Il luogo ideale dove costruire uno skate park sarebbe la caserma Sani, in alternativa il Dopolavoro ferroviario (Dlf). Lo skate park dovrebbe essere composto dalle seguenti strutture: half pipe, bank, funk box, quarter

pipe, qualche rail basso, skate plaza. È necessario verificare i costi e pensare a qualcosa di fattibile. Comunque l'idea è di creare un centro che faccia al tempo stesso da polo di attrazione non solo per il Quartiere, ma per la città e un centro dove di possano fare contest, anche internazionali. Sarebbe opportuno prevedere una copertura, in modo tale che le strutture siano accessibili anche con la pioggia ed evitare che quando cadono le foglie dagli alberi invadano le rampe.

Si prevedono modalità di gestione dello skate park, in parte da definire. I ragazzi suggeriscono che lo skate park sia recintato. Si ipotizza che i ragazzi costituiscano un'associazione, seguita da uno o più adulti. Sono stati realizzati incontri con associazioni e organismi che hanno realizzato strutture esistenti e conducono iniziative collegate allo skate (skate park di Castel Maggiore, Frontside ecc.).

Intorno allo skate park devono esserci: panchine belline, almeno una fontana, bar, kebab-pizzeria, gelateria, un campo da basket, calcetto, pallavolo. Pensando a un'area attrezzata per lo sport libero, sarebbe bello se vi fosse una parete da arrampicata. Tutto questo potrebbe essere adiacente a un'area per concerti all'aperto.

In attesa che tutto questo possa essere realizzato, sarebbe bello avere uno skate park provvisorio. Ora i ragazzi saettano per strada o in mezzo ai palazzi: si mettono in pericolo, tra le macchine, oppure danno fastidio ai residenti dei condomini. Uno skate park provvisorio potrebbe essere realizzato nelle aree che saranno adibite a verde della caserma Sani. Dovrebbe essere di piccole dimensioni, con poche rampe su un piano apposito, dai costi contenuti. Sarebbe molto utile una fontana vicino alla struttura.

Non bisogna scordarsi delle ragazze: loro usano i roller

Per i residenti, soprattutto anziani e donne con bambini, la futura disponibilità di spazi verdi è molto positiva, ma devono essere luoghi presidiati, frequentati da tanta gente.

Gli spazi verdi devono essere dimensionati alle esigenze della popolazione perché possano essere gestiti e controllati dagli stessi fruitori.

L'esperienza di gestione già fatta in altri luoghi al Navile, da parte degli abitanti, è da riproporre anche per i nuovi parchi della Bolognina Est, cercando di ampliare la pluralità dei frequentatori e delle persone coinvolte nella gestione. In continuità con l'idea del parco lineare, il sistema del verde deve essere studiato come un percorso continuo mettendo in connessione le aree, facilitando in tal modo la fruibilità e l'accesso alle diverse funzioni pubbliche distribuite.

Nell'integrare le diverse funzioni tra loro, è importante fare attenzione a possibili conflitti d'uso. Alcune attività che dovrebbero trovare luogo nel sistema del verde: gioco libero (piccole attrezzature), gioco strutturato ma liberamente fruibile (campetti da basket, da calcio, pista da skateboard ecc.), aree per favorire la socializzazione (panchine, tavoli ecc.).

Inoltre, va posta attenzione al progetto del verde, alla selezione delle specie vegetali autoctone, e alle qualità dei suoli nei quali vanno disseminate aree di sosta e socialità, aree ortive piccole e diffuse da autogestire che possono essere di vicinato e costituire laboratorio di esperienze tra generazioni diverse o per progetti specifici di integrazioni fra i disabili e cittadini

Spazi verdi e percorsi pubblici debbono essere inseriti anche nelle aree a edificazione privata e occorre riqualificare anche i pochi parchi esistenti come il giardino Zucca, che attualmente non è pienamente funzionale né per la sosta delle persone né come luogo di attraversamento.

Un percorso verde deve collegare Ippodromo - Sasib - giardino Guido Rossa – Ferrarese – parco caserma Sani e da qui proseguire lungo il parco lineare fino al Dif.

Il tema del parco di quartiere trova una sua localizzazione preferenziale all'interno dell'ex caserma Sani, nella cui ristrutturazione bisogna preservare al massimo il verde esistente quanto meno nelle zone più ricche di alberature ad alto fusto.

Preservare il verde ma anche le testimonianze del passato, come il muro di cinta (sud) che consente una passeggiata riparata dai venti ed esposta al sole, molto piacevole.

3. LA PIAZZA: un'assenza radicata nel quartiere con forte valenza simbolica

Bologna è una città con poche piazze, è stato detto, ed è vero. Ma la Bolognina ne ha solo una: Piazza dell'Unità che, pur avendone gli ingredienti, non è una centralità.

Allora la piazza è un bisogno che non trova riferimenti: è il tema di un progetto mancante.

Certo non è una piazza lo slargo di via Dossetti, tra i portici vuoti del Duc Fiera, ma non lo può essere neppure il rettangolo di Guido Rossa, pur potendo annoverare la presenza della scuola e della parrocchia: è un giardinetto ed è meglio che resti tale.

Dunque vi è la speranza che la piazza, luogo simbolico, ma anche luogo di incontro tra popolazioni e generazioni diverse, possa sorgere dalla riqualificazione dell'area Casaralta/caserma Sani

Occorre una piazza che sia facilmente raggiungibile da tutti, che offra la possibilità di essere frequentata sia in estate sia in inverno, che sia luogo di passaggio di percorsi che attraversano il quartiere. Un luogo attraente su cui si affacciano attività commerciali, servizi, funzioni diverse... e vi si deve poter giocare, realizzare piccoli mercatini locali/commercio solidale. Deve diventare uno spazio pubblico in cui il presidio e la sicurezza sono garantiti dalla presenza delle persone che lo frequentano, deve riconnettersi con il parco Guido Rossa, che comunica con la chiesa, le scuole Casaralta e lo stesso "parco dell'ex caserma Sani".

Deve inoltre coagulare i traffici pedonali attratti dalla funzione commerciale distribuita lungo la via Ferrarese: una piazza è anche il centro di un mercato diffuso.

Occorre dunque porre al centro del piano urbanistico di trasformazione di Casaralta uno spazio fortemente connotato dall'architettura e dalla memoria dei luoghi, perché possa assurgere a luogo elettivo dei cittadini: la piazza di Casaralta. Bisogna porre molta attenzione alla sua dimensione, all'orientamento delle aperture e delle chiusure e soprattutto non si può sbagliare: di piazza ce ne dev'essere una e una sola, per non disperdere il suo significato in una pluralità di luoghi poco significativi.

Anche il parco della Zucca potrebbe essere visto come una piazza in quanto c'è il parco, i servizi, il museo ed è in posizione centrale, ma non ha le caratteristiche spaziali e dimensionali di una piazza: perciò va ripensato come luogo di attraversamento tra Ferrarese e Saliceto e come piccolo polmone di verde al centro dell'abitato.

4. IL SISTEMA DELLE CONNESSIONI: non solo piste ciclabili ma attraversamenti e percorsi sicuri

Al fine di migliorare e integrare il sistema delle percorrenze e delle connessioni, è auspicabile la realizzazione di una rete che contempli usi diversi quali gli spostamenti ciclopedonali di lungo raggio (connessioni tra i vari contesti a scala urbana: nuova sede comunale, polo tecnologico...) e i collegamenti di scala di quartiere, legati agli spostamenti quotidiani (centralità, servizi, negozi...).

Occorre una vera rete di piste ciclopedonali attrezzate, come in Olanda.

Si possono fare subito le piste ciclopedonali, sia in direzione nord-sud sulla Ferrarese e sulla Saliceto, sia in direzione est-ovest da Casaralta a Corticella, passando per la Sasib, oltre naturalmente alla pista ciclabile lungo il percorso della tranvia dimessa, che va pensata non solo come semplice pista ciclabile, ma come

percorso strutturato e strutturante l'assetto delle aree che vi si affacciano e dei percorsi ciclopedonali trasversali.

Bisogna arrivare fino alla stazione da una parte e raggiungere le scuole Zappa a nord della ferrovia: da qui occorre creare un collegamento con il polo tecnologico dell'ex Manifattura Tabacchi e con la pista ciclopedonale esistente fino alla Dozza.

Alle Minganti manca un collegamento ciclo pedonale con il Duc Fiera di Stalingrado, ben illuminato per garantire la sicurezza, e ben accessibile (attenzione alle barriere architettoniche, alle pavimentazioni...) per accedere direttamente all'ingresso sul retro, e connetterlo al percorso della ex tranvia. Attraverso la piazza sopraelevata di Porta Europa questo percorso costituisce il collegamento tra Bolognina e San Donato.

Nella progettazione dei percorsi e degli attraversamenti bisogna porre maggiore attenzione alle pendenze, per garantire una buona accessibilità e fruizione a tutti (anziani, mamme con carrozzine, handicap ecc.).

Percorrenza generale est-ovest

Occorrono:

Un nuovo collegamento che parte dalla Sasib e passa da via Saliceto permettendo un attraversamento trasversale della Bolognina Est, da via di Corticella sino alla ex fabbrica Casaralta e alla ex caserma Sani, possibilmente attraversando via Fornasini.

Una nuova asta est-ovest ciclo pedonale che colleghi l'Ippodromo con il giardino Guido Rossa e la nuova piazza in ex caserma Sani, che attraversi via Passarotti o meglio via Lombardi (dove si trovano scuola, parco e chiesa).

Altra asta di collegamento tra via Ferrarese, le officine Minganti e il giardino della Zucca potenziando il percorso pedonale all'interno della Zucca.

Connettere adeguatamente via Algardi e gli altri imbocchi alla pista ciclopedonale dell' ex tranvia.

Su via Ferrarese e nelle strade interne al quartiere creare una zona pedonale e/o a traffico limitato perché i marciapiedi sono troppo stretti e ci sono pochi attraversamenti.

Percorrenza nord-sud

Creare l'attraversamento nord-sud tramite "l'asta ferroviaria" cercando però di rendere questo passaggio oltre che veloce anche in un certo senso "vivibile", ovvero rendendone gradevole l'attraversamento e realizzando delle aree in cui si possa sostare. La stessa asta inoltre potrebbe essere collegata con il ponte Matteotti e con il ponte di Stalingrado.

Seconda asta ciclopedonale su via di Saliceto e/o via di Corticella: via di Saliceto è più tranquilla, mentre su Corticella ci sono i negozi e i supermercati.

Nella nuova Casaralta sarebbe utile includere un attraversamento ciclopedonale con direzione nord-sud, che la colleghi alla Caserma Sani.

Creazione di attraversamenti verso le direttrici principali o ampliamento del giardino; privilegiare il passaggio pedonale su Via Lombardi.

Attraversamenti e connessioni

Migliorare la sicurezza degli incroci più pericolosi come via Serlio, via Creti, via Liberazione.

Su via Corticella andrebbero potenziati gli attraversamenti, sia rendendoli meglio protetti che più ravvicinati, in particolare sul fronte Ippodromo - ex Sasib e in prossimità delle fermate del trasporto pubblico.

L'area del parco Guido Rossa potrebbe divenire luogo centrale nelle percorrenze ciclopedonali est-ovest, di collegamento con il parco in caserma Sani, aumentando la sicurezza anche dell'accesso scolastico e dell'attraversamento pedonale e ciclopedonale su via Ferrarese. È stata avanzata l'ipotesi di realizzazione di

un sovrappasso su via Ferrarese che colleghi Guido Rossa ed ex Sani. È auspicabile la riapertura pedonale di via Vasari (a fianco scuola).

La parte alta di via Ferrarese, in corrispondenza dell'ex manifattura Tabacchi, necessita di un allargamento dei marciapiedi e una messa in sicurezza delle connessioni ciclabili.

Implementare le connessioni ciclopedonali e i collegamenti con il trasporto pubblico per raggiungere, oltre la ferrovia, le scuole Zappa, il polo tecnologico.

Nella realizzazione del Parco lineare sulla ex tranvia, porre molta attenzione alla sicurezza degli attraversamenti con le strade di maggior traffico (vedi scheda Parco lineare)

Ripristinare il collegamento ciclo pedonale tra ex Minganti e area Duc.

Nel quartiere sono da abbattere le barriere architettoniche e sarebbe auspicabile una migliore sistemazione dei contenitori per la raccolta differenziata dei rifiuti, che spesso intralciano gli attraversamenti e le connessioni ciclopedonali.

Nei nuovi insediamenti è auspicabile prevedere marciapiedi larghi m. 1,20.

È centrale il superamento della frattura della ferrovia

5. SERVIZI E SPAZI PUBBLICI: luoghi di socialità e cultura, attrezzature scolastiche e per il tempo libero

Per la città pubblica si fa riferimento a un concetto allargato di "beni comuni".

Oltre ai servizi scolastici ritenuti insufficienti si sente la mancanza di spazi e attrezzature per l'infanzia: un asilo nido/scuola materna ma anche piccoli nidi di prossimità.

Ma le idee più originali riguardano la cultura e il tempo libero: si è parlato di uno spazio per l'arte, una sorta di teatro polivalente multiculturale e di un "istituto di cultura orientale", che insieme a una proposta di "spazio per il gusto espressione di diverse culture" rappresenta l'orientamento diffuso ad accettare la multiculturalità e a valorizzarla come risorsa. A ciò si collega l'idea che ai ristoranti etnici già presenti sul territorio si affianchino esercizi commerciali di qualità, come per esempio pub con musica, capaci di caratterizzare l'offerta di vita notturna del quartiere come "distretto della notte".

Il quartiere è vicino alla tangenziale, alla fiera, all'autostrada, alla stazione e a via Stalingrado: sono opportunità.

Collegarsi al polo tecnologico; promuovendo integrazione tra scuola, università e cittadinanza, per un polo tecnologico attivo nel territorio.

Serve un grande restyling generale (una bella Bolognina, è anche una questione di estetica!) un' edilizia di qualità e una scelta del bello negli spazi pubblici, un arredo urbano curato.

Il quartiere per essere pulito e sicuro, deve avere delle regole d'uso e di progettazione per integrare le persone e riconnettere i pezzi del quartiere: una struttura urbana compatta, un'urbanità "densa", ma architettonicamente qualificata che possa diventare un nuovo centro di attrazione per tutta la città.

Vi è preoccupazione per i tempi di questo processo di riqualificazione urbana: innanzi tutto occorre sicurezza e rapidità dei tempi della demolizione, bonifica e messa in sicurezza delle aree abbandonate, specialmente quelle come Casaralta e Cevolani piene di abusivi.

Occorrono informazioni sicure e costanti ai cittadini sulle bonifiche e le demolizioni.

Nel corso dei lavori di demolizione e ricostruzione bisogna garantire la sicurezza e un attento controllo sulla gestione dei cantieri.

Sono molte le proposte scaturite dal Laboratorio e in molti casi sono sovrapponibili o integrabili tra loro, in modo da realizzare poli che possono a loro volta trovare una dislocazione diffusa nel territorio:

- Una “cittadella delle arti”, per l’espressione della libera creatività dei giovani e delle forme associative, che consenta anche attività formative in campo musicale e possa ospitare produzioni teatrali autogestite come un laboratorio di “giocoleria”.
- Uno spazio o spazi per la musica, lo sport e le attività creative e ricreative degli adolescenti.
- Uno spazio per la multiculturalità come luogo di incontri interetnici, per l’esposizione di prodotti tipici e la valorizzazione delle diverse culture del cibo: il mercato del gusto.
- Un luogo più istituzionale per la cultura, come una biblioteca, che possa offrire anche servizi di formazione linguistica per le varie età e per le varie lingue madre.

Altri luoghi di socialità e cultura

Una Biblioteca pubblica con servizi adeguati (ristoro verde) alla Caserma Sani o Df.

Luoghi specifici per genitori, bambini e adolescenti con una logica da centro civico.

Centro culturale orientale.

Distretto notte e creatività per un quartiere vivo a ogni ora: un nuovo centro.

Sport

Cittadella dello sport interetnica a fruizione libera per tutti, il cricket, il ping pong in completamento e in connessione con ciò che già esiste nel quartiere.

Aree attrezzate per attività sportive libere (Caserma Sani, Df) con strutture sportive libere: skate park, pista roller, campo da basket, da pallavolo, giochi per i bambini, eventualmente un campo da calcetto.

Aree gioco di vicinato.

Servizi educativi e scolastici

Nidi nel verde, scuole con aree verdi e doposcuola: i servizi educativi devono crescere e situarsi in armonia con il crescere delle aree residenziali; nel Duc l’inserimento di un asilo nido porterebbe un po’ di vita, di movimento.

Spazi di vicinato per i bambini/e e i genitori o per piccoli gruppi educativi.

Un laboratorio per la lingua madre rivolto ai bambini e alle bambine, uno spazio comune interculturale.

Luoghi attrezzati con postazioni multimediali, capaci di ospitare progetti di integrazione fra scuole-università e cittadinanza: l’università che si mette a servizio della gente che abita a Bologna.

6. LA QUALITÀ DELL’AMBIENTE URBANO

Nessuno si meraviglia che laddove c’erano le fabbriche sorgano nuove case, ma tutti richiedono attenzione alla qualità del costruito che si vorrebbe composto da tipologie edilizie differenziate (non solo grattacieli) con recupero di spazi verdi di vicinato: qualcuno ha proposto che anche il tessuto edilizio esistente tra Ferrarese e Saliceto possa essere in parte riconvertito a “villette” nel verde, in una visione che ricorda la “città giardino”. Qualcun altro ha suggerito di realizzare uno studentato per ragazzi stranieri che frequentano i corsi Erasmus. Tutti hanno sottolineato l’esigenza che le nuove costruzioni posseggano elevati requisiti di qualità architettonica ed ecosostenibile. Anche per il polo tecnologico alla ex Manifattura Tabacchi si richiede uno sforzo di innovazione nella forma architettonica che serva da richiamo e da simbolo, posto com’è alla porta nord.

Usare almeno una della 4 aree come sperimentazione per una progettazione del comparto che tenga in relazione tipologia edilizia, socialità e sicurezza, così come essa è declinata dai diversi gruppi sociali.

Capitalizzare l'esperienza rispetto alla tipologia edilizia e alle modalità di autogestione degli spazi comuni degli abitanti del comparto Duc Fiera per progettare le nuove aree in trasformazione.

Introdurre, potenziare e rafforzare esempi/esperienze di situazioni paradossalmente difficili e risolvibili attraverso strumenti semplici, creativi ed efficaci, come: percorsi di prossimità, mappa delle risorse umane ecc.

Insedimenti abitativi con ritmo verde e volumi: dalle case si deve vedere, non guardare altre finestre.

Casaralta: case alte, case basse e giardino.

Integrazione dello spazio archeologico e naturale.

Costruire pubblico e privato con criteri eco-compatibili per la salvaguardia delle risorse.

Alto livello estetico anche innovativo.

Uso di materiali innovativi, materiali usati e idee.

Qualità degli edifici veicolo dell'immagine della zona.

Funzioni diverse in diverse ore (usi misti).

Abitazioni temporanee a rotazione che consentono il mescolarsi tra genti e generazioni.

Utilizzo positivo e non speculativo della struttura di accoglienza di via Stalingrado.

Edilizia anche a prezzi contenuti e in affitto a prezzi agevolati, case popolari.

20 20 20

Che non ci sia un nuovo metro quadro di spazio urbanizzato che non sia pensato progettato e realizzato senza tenere conto dei vincoli che la comunità internazionale e la Comunità Europea hanno posto per ridurre gli effetti delle alterazioni del clima.

Spazi pubblici e privati caratterizzati da modalità di costruzione bio-compatibili e con architetture sostenibili (segnare una frattura con il modello fiera).

Puntare all'autosufficienza energetica realizzando fonti di approvvigionamento energetico rinnovabili (fotovoltaico/solare – cogenerazione).

Edifici in classe A con indici di efficienza energetica ottimali.

Aree parcheggio. No a silos invasivi ma a micro parcheggi di superficie e parcheggi interrati per rendere più fruibili le aree di superficie e ampliare le aree verdi.

Attrezzare gli edifici pubblici esistenti e quelli privati di fruizione pubblica per una possibile riconversione ecologica per rendere visibile e contaminare tutto il territorio di Bolognina Est.

Stimolare il mercato attraverso un coinvolgimento dei centri di ricerca utilizzando i punti più avanzati della ricerca (Enea - Cnr).

Riconvertire i centri di formazione a cominciare dalle Aldini-Valeriani per rendere disponibili competenze, specializzazioni e saperi, un'occasione da non perdere per nuove forme di occupazione.

Raccolta e riuso delle acque piovane (irrigazione aree verdi, altri usi domestici).

Aree verdi che valorizzino le piantumazioni nostrane.

Che non ci sia un luogo d'interesse pubblico o un polo attrattore privato che non sia raggiungibile a piedi, in bicicletta con mezzi di trasporto pubblico (creazione aree pedonali e percorsi protetti ciclo-pedonali).

Connessione delle nuove piste ciclabili con quelle esistenti, messa in sicurezza e manutenzione delle piste esistenti. Connessione e fruibilità delle aree verdi (nuovo parco Casaralta, giardino Guido Rossa, parco Dozza, parco Ippodromo, Villa Angeletti).

Rendere possibile e praticabile la soluzione urbanistica sostenibile non solo sulla base di valori etici ma sulla base di convenienze economiche e di utilità individuale e sociale.

Aprire un confronto con il mercato della produzione delle fonti rinnovabili e delle bio-architetture attivando una sana azione di lobby. Utilizzare la crisi economica che sta mutando il panorama industriale, bruciando opportunità e risorse per riconvertire l'apparato industriale. Pensare alla Bolognina come alla nostra Silicon valley (la Bolognina valley).

Pensare ai rifiuti come a una nuova opportunità. La raccolta differenziata è possibile ed è praticabile perché i nuovi insediamenti urbanistici hanno già un valore aggiunto: sono stati pensati perché sia le abitazioni private che pubbliche abbiano soluzioni interne ed esterne (aree condominiali per facilitare la raccolta differenziata – spazi in casa per potere differenziare - spazi condominiali per facilitare la raccolta porta a porta). Fare sparire i cassonetti dalle strade (interrare in apposite isole ecologiche). Creare luoghi di conferimento che consentano il riuso e lo scambio di merci. Agire sui luoghi di commercializzazione delle merci (dai centri commerciali, ai negozi di vicinato, ai mercatini rionali) per orientare il consumo verso una riduzione degli imballaggi.

Mercatini di vicinato (rionali) che valorizzino i prodotti agricoli locali con l'obiettivo di abbattere i costi, ridurre le percorrenze delle merci, accorciare la filiera alimentare.

7. COMMERCiare E PRODURRE: non solo case ma attività con contenuti innovativi (la Bolognina valley)

Rafforzare la funzione commerciale di via Ferrarese, valorizzando gli esercizi esistenti.

Promuovere in relazione con il polo tecnologico un'area di sviluppo di imprese di produzione delle fonti rinnovabili e delle bio-architetture attivando una sana azione di lobby. Volgere in opportunità la crisi economica che sta mutando il panorama industriale, per riconvertire l'apparato produttivo in attività artigianali e commerciali: partire dall'esistente per diventare un nuovo centro, *fare dei portici, una galleria*.

Definire aree differenziate per insediamenti di artigianato di servizio e altre eccellenze, (es.biomedicale), specie in vicinanza di Stalingrado o alle Cevolani.

Pensare alla Bolognina come alla nostra silicon valley (la Bolognina valley).

Fare un piano commerciale che tenga conto dell'esistente e del futuro.

Valorizzare le piccole strutture commerciali esistenti con azioni di qualificazione e rafforzarle creando aree di eccellenza specializzate, facendo dei portici una galleria.

Trovare una vocazione commerciale di richiamo anche per la città.

Rivitalizzare i mercati rionali esistenti e proporre nuovi mercati locali, mercatini per vendita diretta dei prodotti agricoli, *filiera corta*.

Integrare le attività commerciali, meglio distribuite territorialmente, per tipologia merceologica, ma evitare la concentrazione su base etnica.

Vivacizzare via Casoni con attività commerciali e di servizio che fungano anche da presidio per la sicurezza dei cittadini che vi transitano.

I negozi sono tutti concentrati in centro, ma sarebbe bene avere una migliore distribuzione sul territorio: alla Bolognina ci vorrebbero piccoli negozi molto diversi, italiani e di tutti i gruppi, per tutti i tipi merci e le richieste

(es. macelleria islamica, salumeria, ortofrutta, pizzeria ecc.). Non servono altri supermercati ma bisogna avere anche qui l'orario lungo; molte persone, molti studenti vanno in centro (San Vitale, Fratello, Piazza Verdi) perché ci sono gli orari lunghi, e perciò c'è affollamento e anche caos, ora ci sono studenti anche alla Bolognina.

Valorizzazione delle diverse culture (artigianato, cucina), se la cultura del Gusto è la cultura dei popoli, allora ristoranti di qualità dal mondo e un ristorante interetnico.

Rafforzare e differenziare gli utilizzi serali, senza fare china town.

8. VIVIBILITÀ E SICUREZZA DEL QUARTIERE: una bella Bolognina in cui abitare e lavorare sia piacevole per tutte/i

Tutte le proposte descritte nei punti precedenti, dal parco lineare alla distribuzione delle attività commerciali hanno un filo conduttore consapevole nella percezione da parte dei cittadini dell'alto grado di insicurezza del loro ambiente urbano e della necessità di porvi rimedio attraverso azioni integrate di prevenzione del rischio e di riqualificazione dell'esistente.

Si è parlato di piste ciclabili, ma aperte al territorio e non costrette nei retri dei palazzi; si è detto che una struttura urbana densa ma fatta di tipologie edilizie minute e separate dalle altre funzioni necessita di essere riconnessa nelle sue parti, attraverso un sistema del verde e dei percorsi, e di acquisire nuove funzioni "eccellenti" per diventare un nuovo centro di attrazione per tutta la città.

Una parte importante è relativa alla promozione di spazi di gestione civica e di auto-organizzazione: gli abitanti già ora si organizzano, promuovendo attività e presidi, come al Duc l'esperienza delle "sedie in cortile" fatta in estate o le attività di Casaralta che si muove o Bolognina bel carattere ecc.

Le forme del presidio possono essere molte e varie: da una stazione di pubblica sicurezza al presidio sanitario per l'emergenza, da collocarsi su via Stalingrado all'auto-organizzazione, oppure gli anziani nei parchi, i negozi, uno studentato (come è avvenuto per lo Zonarelli), i locali aperti in differenti orari... («Su via Stalingrado anche la presenza di notte dei trans funziona da presidio»)

I tempi di questo processo sono un elemento di preoccupazione, perché la sicurezza urbana è molto influenzata dall'eliminazione delle barriere fisiche e dalla rapidità dei tempi di cantiere: in primo luogo dalla rapidità della demolizione, bonifica e messa in sicurezza delle aree abbandonate, specialmente quelle piene di abusivi.

Di tutto ciò occorre dare conto ai cittadini in momenti e Tavoli ai quali possano partecipare per poter scambiare informazioni sicure sulle bonifiche e le demolizioni sulla sicurezza e sullo stato di avanzamento dei cantieri.

La *situazione* della Bolognina è molto matura per grado di consapevolezza dell'interazione dei fenomeni che generano degrado urbano e della necessità di integrare le azioni volte a contrastare tali fenomeni nella riqualificazione fisica del quartiere, che possono essere elencate in modo pragmatico come linee guida per la pianificazione e il disegno degli spazi urbani del quartiere:

- tenere conto delle reti sociali esistenti e dell'impatto dei cambiamenti;
- integrare i nuovi edifici nel contesto e creare continuità con la città esistente;
- garantire l'accessibilità ed evitare la creazione di enclaves;
- pianificare le funzioni urbane per generare vitalità e controllo sociale;
- tenere conto dei tempi delle attività previste per garantire una presenza continua;
- garantire un corretto mix sociale e un'adeguata densità urbana;

- evitare le barriere fisiche e garantire continuità del tessuto urbano e dei percorsi;
- conferire attrattività agli spazi pubblici per incentivare il senso di appartenenza.

In questo approccio a una pianificazione di una “città sicura per tutti/e” è centrale il concetto di accessibilità, che va inteso in senso molto ampio come requisito di qualità del progetto urbano. Un ambiente sicuro è costituito da luoghi sicuri collegati da percorsi sicuri: perciò le strade, le piazze, i punti di interscambio, i parcheggi, i percorsi pedonali e ciclabili, i terminali del sistema di trasporto pubblico debbono essere elementi di un unico progetto di continuità che garantisca a tutti i cittadini, di qualsiasi età e condizione sociale, una completa fruibilità. La sicurezza personale di ogni cittadino/a è il risultato complesso di una interazione reciproca che rende l’ambiente urbano confortevole e rassicurante.

9. II SISTEMA DELLA MOBILITÀ: viabilità interna protetta, trasporti pubblici e parcheggi diffusi

Il traffico viene vissuto come una minaccia per il quartiere, in cui la viabilità rappresenta un aspetto critico per la presenza di strade di attraversamento spesso intasate di auto e la scarsità di parcheggi: da qui la proposta di realizzare nuove strutture per parcheggi scambiatori di non grande dimensione in posizione strategica, per esempio all’ex area Sasib o alla caserma Sani o Casaralta, per tenere fuori le auto dal cuore del quartiere.

Questi nuovi parcheggi non dovrebbero ingombrare il suolo urbano ma essere interrati o sopraelevati per dedicare il maggior spazio possibile alla viabilità pedonale e ciclabile ed essere sicuri, anche grazie a sistemi di automazione.

In generale l’occasione dei progetti sulle aree dismesse viene vista come opportunità per aprire nuovi collegamenti est-ovest Stalingrado - Corticella, che sono sempre stati negati dal carattere intercluso degli insediamenti produttivi.

È rimasta aperta la questione della viabilità e in particolare delle connessioni est-ovest, specie gli sbocchi sulla Stalingrado.

Viene suggerita la valutazione di inserimento di rotonde o di un sottopasso per attraversare la Stalingrado.

Tema sentito è l’accesso a via Stalingrado per il traffico automobilistico in uscita dal nuovo comparto Duc: è auspicabile una fluidificazione del traffico in particolare in direzione centro.

Si condivide e si rimanda alla Valsat ex ante che definisce la complessità della situazione e sottolinea per quanto riguarda il trasporto privato:

- la necessità di prevedere una verifica dei livelli di servizio delle strade e dell’efficienza delle immissioni carrabili sulla viabilità principale conseguente alle modifiche previste;
- la realizzazione di adeguate misure per il mantenimento e miglioramento delle prestazioni della rete stradale;
- una riqualificazione complessiva della viabilità locale;
- l’opportunità di configurare la viabilità interna con carattere di strade locali/residenziali (zona 30, isola ambientale).

Trasporti e viabilità in rete

Sono necessari interventi sul sistema della mobilità finalizzati alla riduzione delle percorrenze e quindi delle emissioni: potenziamento dell’accessibilità con il trasporto pubblico, con l’integrazione delle fermate Sfm Navile, Arcoveggio e della metrotranvia attraverso la progettazione di collegamenti ciclopedonali, anche finalizzati alla qualità dell’aria. Si sottolinea la rilevanza della metrotranvia come infrastruttura portante del complesso delle nuove grandi opere infrastrutturali di trasporto collettivo in corso di progettazione, con la previsione delle fermate sotterranee Liberazione e Bolognina.

Nel contesto del miglioramento e completamento della rete ciclopedonale dell'ambito, devono essere previsti interventi allo scopo di creare le necessarie connessioni con il resto del quartiere e collegare le fermate della metrotranvia e del Sfm Arcoveggio ai nuovi insediamenti.

10. PROVVEDIMENTI URGENTI CONTRO IL DEGRADO: demolizione , bonifiche ed eliminazione delle aree a rischio

I tempi di questo processo sono un'incognita e un problema, perché la sicurezza urbana è molto influenzata dall'eliminazione delle barriere fisiche e dalla rapidità dei tempi di cantiere: in primo luogo dalla rapidità della demolizione, bonifica e messa in sicurezza delle aree abbandonate, specialmente quelle piene di abusivi.

Di tutto ciò occorre dare conto ai cittadini attraverso presidi a cui possano rivolgersi e momenti e tavoli a cui possano partecipare per poter scambiare informazioni sicure sulle bonifiche e le demolizioni sulla sicurezza e sullo stato di avanzamento dei cantieri.

Gli strumenti previsti dal Laboratorio sono un Tavolo di confronto creativo e l'allestimento di un Presidio che il laboratorio suggerisce nella forma di un piccolo "Urban Center". L'esigenza di continuità richiede di sottoporre i progetti e la loro attuazione al giudizio dei cittadini in consulte annuali per assicurare al processo un costante livello di attenzione e un soggetto sul territorio che conosca la gente, contribuisca a produrre la mappa delle risorse, renda possibili gli incontri e coaguli le esperienze di vicinato già presenti.

Alla ex-Casaralta occorre stringere i tempi per le bonifiche, la guardiania e le demolizioni degli immobili esistenti, che rappresentano certamente il problema più sentito dai cittadini: l'incombere sinistro dei capannoni contaminati dall'amianto e occupati abusivamente da clandestini costituisce un motivo di degrado intollerabile oltre che una minaccia concreta e tangibile alla sicurezza e alla salute degli abitanti. Su questo occorre fissare un programma operativo con tempi certi e impegnare la proprietà a rispettarlo con sanzioni in caso di inadempimento

All'ex caserma Sani vi è la concreta possibilità che almeno in parte il terreno della caserma possa essere riservato a verde pubblico, come chiedono i cittadini: il problema qui sono i tempi, perché il processo di approvazione del PUV è più lungo di quello degli accordi con le proprietà private. Perciò la riqualificazione potrebbe iniziare più avanti nel tempo e non si possono fare previsioni. Bisogna quindi puntare sulla possibilità di aprire l'area a usi provvisori con una forma di "contratto di quartiere": una convenzione con i cittadini che consenta l'utilizzo e la gestione a parco per un certo numero di anni e la realizzazione delle opere indispensabili alla sua corretta fruizione da parte di una pluralità di soggetti, dai più giovani ai più anziani.

All'ex-Cevolani la posizione strategica del comparto e l'alto indice già coperto dagli edifici industriali esistenti consiglierebbero un intervento di ristrutturazione per ospitare attività terziarie.

Anche in questo caso si pongono delle priorità di intervento sul lotto di testata, il cui stato di conservazione è assai precario e richiederebbe interventi urgenti di messa in sicurezza.

Ma la prospettiva più concreta per il momento è di insediare anche in questo caso usi temporanei concordati con il quartiere e a beneficio di alcune associazioni culturali così come lo skate park potrebbe essere anticipato al Dlf.

La sicurezza è anche padronanza del proprio territorio e dei suoi processi di cambiamento. In un territorio come quello di Bolognina Est, il tempo della riqualificazione è necessariamente lungo e scandito da differenti e difficili cantierizzazioni: per questo alcune anticipazioni e usi temporanei, purché non irreversibili e, se stabili, non in contrasto con la progettazione di prospettiva, possono rispondere ai bisogni della popolazione e alla qualità della sua vita.