

Titolo 3 Disciplina del territorio comunale

Capo 3.1 Disciplina degli Ambiti

Art.12 Territorio urbano

1. *Tre territori* Il Psc classifica il territorio comunale in: "Territorio urbano da strutturare (corrispondente a quello "urbanizzabile" della L.R. 20/00), "Territorio urbano strutturato" (corrispondente a quello "già urbanizzato" della L.R. 20/00), "Territorio rurale" e disaggrega i tre Territori in Ambiti.

Art.13 Territorio urbano da strutturare

1. *Gli Ambiti* Il Territorio urbano da strutturare comprende le parti di città oggetto di trasformazione intensiva per nuova urbanizzazione ("Ambiti per i nuovi insediamenti") e per sostituzione di porzioni consistenti dell'agglomerato urbano ("Ambiti di sostituzione"), oltre a quelle interessate da strumenti urbanistici preventivi, approvati e adottati in attuazione del Prg previgente, che concorrono alla ristrutturazione complessiva ("Ambiti in trasformazione").
2. *Contenuti e linguaggio* Per ogni ambito compreso nel Territorio urbano da strutturare, il Quadro normativo indica ruolo, quantità, dotazioni e prestazioni in apposite schede che riportano il medesimo numero attribuito all'ambito nella tavola della Classificazione del territorio.

Il "ruolo" indica gli obiettivi da raggiungere con l'attivazione delle politiche urbanistiche, trattandosi di ambiti nei quali sono previste trasformazioni qualificanti per il progetto di "Città". Il ruolo è formulato in termini di indirizzo per la pianificazione sottordinata e per quella settoriale.

Le "quantità" fissano la quota massima dei carichi insediativi ammessi, espressa in metri quadrati di superficie lorda (Sul), distinguendo eventuali percentuali massime per gli aggregati funzionali individuati. Le quantità sono direttive per la pianificazione sottordinata e per quella settoriale.

Le "dotazioni" individuano le nuove infrastrutture da realizzare e fissano le condizioni di integrazione con il sistema della mobilità, con quello delle attrezzature e spazi collettivi, con

quello delle dotazioni ecologiche e ambientali. Le dotazioni sono direttive per la pianificazione sottordinata e per quella settoriale.

Le "prestazioni" sono espresse in termini di requisiti che le opere e le politiche urbanistiche devono garantire per ottenere i livelli di qualità urbana raccomandati dalle Schede di Situazione e di qualità ambientale enunciati dalla ValSAT. Le prestazioni sono direttive per la pianificazione sottordinata e per quella settoriale.

Art.14 Ambiti per i nuovi insediamenti

1. *Caratteri* Gli ambiti per i nuovi insediamenti sono costituiti dalle parti del territorio oggetto di nuova urbanizzazione. Possono essere a destinazione mista, cioè caratterizzati dall'adeguata compresenza di residenza e attività sociali, culturali, commerciali e produttive con essa compatibili, oppure specializzata, cioè caratterizzati dalla prevalenza di attività direzionali e produttive.
2. *Gli Ambiti individuati* Gli ambiti per i nuovi insediamenti del territorio urbano da strutturare sono:
 - ambiti misti:
 - n.XXX – Nuova Corticella
 - n.XXX – Savena
 - n.XXX – San Vitale
 - n.XXX – via Pioppe
 - ambiti specializzati:
 - n.XXX – Quarto Superiore
 - n.XXX – Ampliamento quartiere fieristico

n.XXX Nuova Corticella

Ruolo

Nuova Corticella è un "luogo" della Città della Tangenziale per la quale il Psc indica una strategia di abitabilità, con un'operazione articolata di ricucitura delle espansioni a nord e di qualificazione degli insediamenti e degli spazi aperti esistenti.

L'ambito dovrà completare e rafforzare la struttura urbana che ingloba il nucleo storico di Corticella e raccordarsi con un intorno più ampio. La nuova parte di città che verrà realizzata, a destinazione prevalentemente residenziale, dovrà avere caratteristiche di alta qualità ambientale e insediativa con un'offerta abitativa differenziata. La trasformazione non

potrà prescindere da una riorganizzazione del trasporto pubblico che lo renda facilmente accessibile e integrato, sia da e con Corticella "vecchia", sia da e con il centro della città.

Quantità

La quantità massima di nuova Sul realizzabile è pari a ... mq, il 90% per uso abitativo e il 10% per usi compatibili e complementari.

Dotazioni

Infrastrutture per la mobilità. Il nuovo insediamento è direttamente connesso al sistema delle strade urbane principali tramite via Shakespeare, di cui si prevede la prosecuzione in direzione nord fino a raggiungere l'asse intermedio di pianura in territorio di Castelmaggiore. La fermata più vicina del Sfm è quella di Corticella (linea Sfm 4).

Attrezzature e spazi collettivi. A ovest di via Shakespeare sono concentrate aree verdi e sportive (il parco lungo Navile, il parco dei Giardini, il centro sportivo di via Shakespeare) oltre ad attrezzature per l'istruzione, civiche e sanitarie, che formano un forte sistema di dotazioni territoriali.

Dotazioni ecologiche e ambientali. L'area destinata al nuovo insediamento presenta alcune tracce del paesaggio agricolo storico. A questi si aggiunge il parco dell'Istituto tecnico agrario A. Serpieri. Non lontano si trovano l'ecosistema fluviale del canale Navile (a ovest) e quello del Savena abbandonato (a est); tra il Navile e via Shakespeare l'ecosistema terrestre all'interno del connettivo ecologico urbano di Corticella; a est, oltre l'autostrada, la campagna di San Nicolò di Villola.

Infrastrutture per l'urbanizzazione. Si deve valutare l'opportunità di estendere la rete di teleriscaldamento esistente nell'ambito confinante, previa riqualificazione e conversione della centrale termica da olio combustibile a gas metano con integrazione del solare termico in pre-riscaldamento.

Deve essere verificata l'efficienza e la rispondenza alla normativa vigente della rete fognaria che serve la zona; per gli edifici esistenti nell'ambito va previsto l'allaccio alla rete che si andrà ad adeguare.

Prestazioni

Per contribuire a raggiungere gli obiettivi di qualità urbana raccomandati per la Situazione Corticella, la progettazione del nuovo insediamento deve considerare prioritariamente le seguenti esigenze:

- un attraversamento pedonale sicuro di via Shakespeare per accedere al sistema delle attrezzature e dei servizi di Corticella;
- un sistema di accessibilità al comparto che sia realizzato in modo tale da non compromettere il livello di servizio garantito da via Shakespeare;

- la realizzazione di connessioni ciclabili in direzione nord-sud (su via Shakespeare o corrispondente) ed est-ovest (a nord su via Peglion, a sud su via Lipparini), per accedere alle aree attrezzate, ai parchi, alla fermata Sfm di Corticella;
- la tutela delle tracce insediative storiche, integrandole nella nuova organizzazione territoriale.

Per la sostenibilità del nuovo insediamento e un'adeguata qualità ambientale, la progettazione deve garantire:

- un riutilizzo delle acque pari almeno al 90% di quanto raccolto, sia mediante la formulazione di progetti e accordi specifici con il Consorzio di Bonifica per il convogliamento delle acque meteoriche nei canali Navile o Savena abbandonato (da destinare a usi agricoli), sia verificando, congiuntamente ad ATO, Hera e Provincia, le possibilità di riutilizzo delle acque in uscita dal depuratore;
- vasche di laminazione opportunamente posizionate per non consumare suolo, per esempio entro le fasce di rispetto autostradale;
- la riduzione del tempo per raggiungere il centro città (inferiore alla mezz'ora) con il potenziamento del trasporto pubblico (capacità di almeno 1.500 pax/ora). Su via Shakespeare (o su strada parallela interna all'ambito) dovrà essere realizzata una nuova linea di trasporto pubblico con elevate prestazioni e fermate che non distino dalle abitazioni più di 300 m;
- la funzione di connettivo ecologico urbano, prevedendo consistenti superfici boscate o a prato densamente alberato, anche negli spazi aperti privati, e integrando alcune significative dotazioni del quartiere come il parco dei Giardini;
- il rispetto dei limiti indicati dalla zonizzazione acustica e dalla normativa vigente, localizzando i nuovi insediamenti a una distanza adeguata da via Shakespeare e dall'autostrada, che andrà comunque schermata;
- le prestazioni energetiche indicate dal Programma energetico comunale, limitando il fabbisogno con un corretto orientamento degli edifici e la progettazione di sistemi di raffrescamento e ventilazione naturali, integrando la produzione con fonti rinnovabili, in particolare col solare termico.

Art.15 Ambiti di sostituzione

1. *Caratteri* Gli ambiti di sostituzione sono costituiti dalle parti di territorio nelle quali la trasformazione intensiva avviene modificando radicalmente l'esistente; sono tutti a

destinazione mista e quindi caratterizzati dall'adeguata compresenza di residenza e attività sociali, culturali, commerciali e produttive con essa compatibili.

2. *Gli Ambiti individuati* Gli ambiti di sostituzione del territorio urbano da strutturare sono:
- n.XXX – ex scalo Ravone
 - n.XXX – Prati di Caprara
 - n.XXX – Sabiem

n.XXX ex scalo Ravone

Ruolo

L'intervento di trasformazione interessa un "luogo" della Città della Ferrovia e costituisce un tassello significativo dell'operazione di riqualificazione delle aree dismesse centrali.

Nell'ambito è prevista la realizzazione di un insediamento con funzioni miste, ad alta qualità ambientale e accessibile con un sistema di mobilità a basso impatto, dove realizzare una parte del programma di edilizia sociale promosso dall'amministrazione comunale.

Gli obiettivi e le modalità per la trasformazione dell'ambito sono stati definiti nell'"Accordo territoriale relativo agli assetti territoriali, urbanistici e infrastrutturali della Nuova Stazione Ferroviaria di Bologna", siglato il 18 luglio 2006 tra Comune di Bologna, Provincia di Bologna, Regione Emilia-Romagna e Rete Ferroviaria Italiana spa, ai sensi dell'art. 15 della LR 20/00.

Quantità

La quantità massima di Sul realizzabile è pari a ... mq, il 70% per uso residenziale e il 30% per usi compatibili. A questa va aggiunta una quota pari al 10% da destinare ad attrezzature di interesse collettivo. Il 10% della Sul ad uso residenziale è destinato all'housing sociale.

Dotazioni

Infrastrutture per la mobilità L'ambito comprenderà al suo interno il nodo della mobilità urbana costituito dalla stazione Sfm Prati di Caprara (linee Sfm 1, 2, 3, 5), con relativi parcheggi di attestamento e intescambio, e sarà servito dalla metrotramvia.

L'accessibilità carrabile sarà garantita dalla nuova sussidiaria nord-ovest della via Emilia.

Attrezzature e spazi collettivi Le attrezzature e gli spazi collettivi dell'ambito dovranno stabilire relazioni, verso nord-ovest, col sistema delle attrezzature che verrà creato nel comparto Bertalia-Lazzaretto (scuole dell'obbligo e superiori, università, attrezzature civiche), verso sud-est, col sistema delle attrezzature presenti nella Situazione Saffi.

Dotazioni ecologiche e ambientali L'ambito non contiene al suo interno presenze ambientali di rilievo; verso sud è delimitato dal torrente Ravone, significativo elemento della rete ecologica.

Infrastrutture per l'urbanizzazione

.....

Prestazioni

Per contribuire a raggiungere gli obiettivi di qualità urbana raccomandati per la Situazione Saffi, la progettazione del nuovo insediamento deve considerare prioritariamente le seguenti esigenze:

- concentrazione delle funzioni che richiedono un'alta accessibilità (direzionale e terziario) nelle aree limitrofe alla stazione Sfm Prati di Caprara (raggio di accessibilità max 400 m). La stessa progettazione degli impianti di fermata dovrà essere riconsiderata con riferimento alle caratteristiche insediative del nuovo ambito;
- realizzazione della connessione stradale tra via del Chiù e via Tanari, nella logica del completamento di un percorso alternativo e sussidiario a nord della via Emilia Ponente;
- realizzazione di una nuova area di sosta in sostituzione dell'attuale parcheggio Tanari, in posizione tale da facilitare l'interscambio col mezzo pubblico;
- realizzazione di un parcheggio a servizio del nuovo parco urbano (denominato Prati di Caprara);
- progettazione dei parcheggi e relativi sistemi di accesso volta a garantire il minimo impatto ambientale sul nuovo insediamento e sulla circolazione dell'intero quadrante nord-ovest.

Per la sostenibilità del nuovo insediamento e un'adeguata qualità ambientale, la progettazione deve garantire:

- un riutilizzo delle acque pari almeno al 50% di quanto raccolto;
- la continuità delle connessioni ai Prati di Caprara con percorsi trasversali in direzione est-ovest sui quali attestare una dotazione di aree a verde pubblico attrezzato;
- mantenimento dell'area a maggiore naturalità nella parte ovest del comparto per il potenziamento della rete ecologica del Ravone;
- la rigenerazione della risorsa idrica sotterranea attraverso il recupero della permeabilità dei suoli data la presenza di zone a vulnerabilità elevata;
- vasche di laminazione opportunamente posizionate, per esempio entro le fasce di rispetto della ferrovia.

Art.16 Ambiti in trasformazione

1. *Caratteri* Gli ambiti in trasformazione sono costituiti dalle parti di territorio interessate da piani urbanistici approvati e adottati in attuazione del PRG previgente, le cui scelte restano in vigore e vengono sinteticamente richiamate nelle schede che seguono.
2. *Gli Ambiti individuati* Gli ambiti in trasformazione del territorio urbano da strutturare sono :
 - ambiti misti:
 - n.XXX –
 - n.XXX –
 - n.XXX –

Art.17 Territorio urbano strutturato

Gli ambiti Il territorio urbano strutturato comprende le parti che, per la presenza di alcune aree o attività dismesse, richiedono una riorganizzazione spaziale (“Ambiti da riqualificare”); quelle relativamente stabili che ammettono interventi leggeri di qualificazione (“Ambiti di qualificazione diffusa”); quelle che si vanno consolidando attraverso il completamento dell’attuazione di strumenti urbanistici preventivi (“Ambiti in via di consolidamento”); quelle consolidate per impianto, attrezzature e stato di conservazione (“Ambiti pianificati consolidati”); quelle caratterizzate da impianti ed edifici di valore storico (“Ambiti storici”).

Art.18 Ambiti da riqualificare

1. *Caratteri* Gli ambiti da riqualificare sono parti del territorio che richiedono interventi volti a recuperare diffusamente qualità urbana e ambientale, con potenziamento di infrastrutture e dotazioni collettive, introduzione di un mix funzionale sensibile alle nuove esigenze, miglioramento delle prestazioni di spazi e attrezzature. Possono essere a destinazione mista, cioè caratterizzati dall’adeguata compresenza di residenza e attività sociali, culturali, commerciali e produttive con essa compatibili, oppure specializzata, cioè caratterizzati dalla prevalenza di attività direzionali e produttive.
2. *Gli Ambiti individuati* Gli ambiti da riqualificare del territorio urbano strutturato sono:
 - ambiti misti:
 - n.XXX – Battindarno
 - n.XXX – Bolognina est
 - n.XXX – Cirenaica-Rimesse
 - ambiti specializzati:
 - n.XXX – Aeroporto Marconi

- n.XXX – Fiera District
- n.XXX – Parco Nord
- n.XXX – Roveri
- n.XXX – Nuova Stazione ferroviaria Bologna Centrale

n.XXX Battindarno

Ruolo

L'ambito Battindarno è un "luogo" della Città del Reno, dove il Psc intende modificare il rapporto della città col fiume rafforzando le connessioni trasversali e i nuclei di centralità dei quartieri esistenti, per creare un ambiente residenziale con forti connotati ambientali.

Quantità

La quantità massima di Sul realizzabile è pari a ... mq di Sul, il 70% ad uso residenziale, il 30% ad usi compatibili con la residenza.

L'incremento del numero di alloggi potrà avvenire con la sostituzione o la riconfigurazione di attività non compatibili con la residenza o che generano degrado (deposito degli autobus, centrale di trasformazione dell'energia elettrica, alcune attività produttive) . Gli interventi dovranno mettere a disposizione edifici di qualità, destinati a differenti tipi di domanda così da diversificare la composizione sociale del quartiere.

Dotazioni

Infrastrutture per la mobilità L'ambito è compreso tra assi viari di attraversamento e attestamento urbano che lo rendono facilmente accessibile con l'auto. Il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico è affidato a un sistema di preferenziazione su via della Barca accompagnato dalla sistemazione della strada.

Attrezzature e spazi collettivi L'ambito è già dotato di una significativa quota di attrezzature e spazi collettivi.

Dotazioni ecologiche e ambientali La presenza del fiume va valorizzata sia come dotazione ecologica, sia come parco. I giardini Delcisa Gallerani, Agostini Gallon e Teresa Noce costituiscono elementi ambientali da integrare in un sistema di connessioni che raggiunga il giardino delle scuole Dozza e il Parco di Villa Contri, oltre il perimetro dell'ambito.

Interramento degli elettrodotti per eliminare l'inquinamento prodotto.

Infrastrutture per l'urbanizzazione

Deve essere verificata l'efficienza e la rispondenza alla normativa vigente della rete fognaria che serve la zona.

Estensione della rete di teleriscaldamento esistente, valutando la possibilità di integrarla con sistemi di micro-generazione locale.

Prestazioni

Per contribuire a realizzare compiutamente gli obiettivi di qualità urbana raccomandati per la Situazione Barca, la riqualificazione del nuovo insediamento deve considerare prioritariamente le seguenti esigenze:

- riassetto dell'accesso metropolitano al parco del Reno, mediante la realizzazione di un terminale di servizio nella zona di via Bertocchi;
- completamento e riorganizzazione fisica e funzionale della spina centrale del quartiere, creando nuove testate destinate a servizi di interesse collettivo;
- realizzazione di barriere acustiche ad integrazione di quelle esistenti lungo l'Asse attrezzato; anche il rifacimento del manto stradale con asfalto fonoassorbente dovrà contribuire al miglioramento del clima acustico;
- mantenimento e recupero delle funzioni idrauliche, paesaggistiche ed ecologiche della fascia fluviale;
- riutilizzo delle acque pari almeno al 50% di quanto raccolto;
- vasche di laminazione posizionate in aree idonee, come quelle lungofiume; una volta laminate, le acque meteoriche dovranno confluire nel Reno;
- rispetto dei limiti indicati dalla zonizzazione acustica e dalla normativa vigente, localizzando i nuovi insediamenti a una distanza adeguata da via Togliatti;
- le prestazioni energetiche indicate dal Programma energetico comunale, limitando il fabbisogno con un corretto orientamento degli edifici e la progettazione di sistemi di raffrescamento e ventilazione naturali, integrando la produzione con fonti rinnovabili, in particolare col solare termico.

Art.19 Ambiti di qualificazione diffusa

1. *Caratteri* Gli ambiti di qualificazione diffusa sono parti del territorio urbano strutturato, a destinazione mista o specializzata, cresciute per successive aggiunte senza un preventivo disegno unitario.
2. *Obiettivi e prestazioni* Il Psc promuove il miglioramento mediante interventi ed opere di modesta entità edilizia finalizzati a realizzare nuove dotazioni territoriali (per mobilità, servizi, ambiente) e ad aumentare le prestazioni di quelle esistenti (accessibilità e fruibilità degli spazi).

Negli ambiti di qualificazione diffusa sono previsti interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente. La nuova costruzione per sostituzione di edifici esistenti è ammissibile a condizione che contribuisca a realizzare gli obiettivi, con particolare riferimento a quelli indicati dal Psc per la Situazione urbana di riferimento, e nel rispetto delle regole di seguito stabilite.

3. *Modalità di attuazione* Gli interventi sul patrimonio edilizio esistente e quelli di nuova costruzione per sostituzione riferiti a Sul inferiori a 1.000 mq si attuano sulla base della normativa del Rue.

Gli interventi di nuova costruzione per sostituzione riferiti a Sul superiori a 1.000 mq, sono attivati previo inserimento nel Poc.

Tutti gli interventi di nuova costruzione sono soggetti al rispetto delle regole perequative fissate al titolo IV del presente Quadro Normativo.

Art.20 Ambiti in via di consolidamento

Caratteri Sono le parti in corso di realizzazione a seguito dell'attuazione di strumenti urbanistici preventivi, per le quali vengono confermate le regole vigenti allo scopo di favorire il processo di consolidamento.

Art.21 Ambiti pianificati consolidati

Caratteri Sono le parti di territorio costruite in seguito all'attuazione di strumenti urbanistici di carattere preventivo, la cui completa realizzazione ha prodotto quartieri dotati di servizi e attrezzature in quantità sufficiente e con adeguati livelli prestazionali. In questi ambiti non sono previsti interventi di nuova costruzione.

Art.22 Ambiti infrastrutturali

Caratteri Sono le parti del territorio occupate da infrastrutture aeroportuali, ferroviarie e stradali di rilevante estensione.

Art.23 Ambiti storici

Caratteri Sono le parti urbane di antica formazione che hanno mantenuto la riconoscibilità della struttura insediativa originaria e della stratificazione dei processi insediativi. Sono identificate in base alle caratteristiche della rete viaria, degli spazi inedificati, degli edifici emergenti e dell'edilizia comune. Il Psc articola gli ambiti storici, riconoscendone i differenti

processi formativi e le conseguenti tipologie insediative, in: "nucleo antico", "quartieri giardino", "tessuti compatti", "ambiti storici specializzati".

Art.24 Territorio rurale

Gli ambiti Il territorio rurale comprende le parti di territorio, non urbanizzato e non urbanizzabile, alle quali è riconosciuto un prevalente ruolo di garanzia della continuità ecologica territoriale ("Ambiti di valore naturale e ambientale") e dove l'uso agricolo è ancora determinante nella strutturazione del paesaggio e nella realtà economica ("Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico").

Art.25 Ambiti di valore naturale e ambientale

Caratteri Sono costituiti dai nodi e dai corridoi della rete ecologica e da aree collinari di interesse naturalistico.

Art.26 Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico

Caratteri Sono costituiti dalle aree di maggiore interesse paesaggistico e dall'insieme dei terreni, ancora prevalentemente coltivati, che formano il connettivo ecologico della pianura e della collina.

Art.27 Disciplina funzionale

1. *Dominanti funzionali* Il Psc, per gli ambiti nei quali è suddiviso il territorio comunale, si limita a individuare le dominanti funzionali. Il territorio urbano comprende ambiti misti o specializzati, mentre il territorio rurale comprende ambiti di valore naturale e ambientale e ambiti agricoli. Negli ambiti a caratterizzazione funzionale mista, specializzata e agricola, la gamma degli usi ammessi viene indicata dal Rue.
2. *Usi previsti e compatibili* Il Rue, in relazione a ogni singolo ambito e nel rispetto delle direttive del Psc, specifica quali, tra gli usi complessivamente ammessi, sono "usi previsti" in quanto ne è consentito il nuovo insediamento, e "usi compatibili" in quanto ne è consentito il permanere ma non l'insediamento ex novo.

Capo 3.2. Disciplina dei Sistemi

Art.28 Sistema delle infrastrutture per la mobilità

1. *Assetto generale* La tavola "Infrastrutture per la mobilità" individua l'assetto infrastrutturale che assicura gli standard di qualità assunti come obiettivo per la mobilità delle persone e delle merci. Il Psc concorre alla sua realizzazione raccordandosi con la pianificazione di settore, per la quale la tavola ha valore di indirizzo.

L'aggiornamento delle scelte rappresentate sulla tavola del Psc potrà avvenire in occasione della formazione dei Poc, purché le eventuali modifiche garantiscano prestazioni analoghe o superiori alle previsioni precedenti e siano coerenti con gli indirizzi strategici del Piano indicati nella Relazione.

2. *Alta velocità* La messa in esercizio della linea dedicata all'alta velocità, con la fermata della Stazione centrale, aumenta la potenzialità complessiva della rete, a beneficio dei traffici Sfr e Sfm, e costituisce riferimento per il progetto di ristrutturazione dell'intero nodo.
3. *Servizio ferroviario metropolitano* Il Psc assegna un ruolo fondamentale al Servizio ferroviario metropolitano come sistema ordinatore della mobilità nell'area metropolitana, in coerenza con le previsioni del Piano della mobilità provinciale, del quale assume la classificazione di stazioni e fermate in principali e secondarie.

L'attuazione del Psc e dei piani di settore dovrà garantire la migliore accessibilità alle stazioni e fermate Sfm attraverso:

- il potenziamento dell'interscambio con il trasporto pubblico locale
- l'attestamento di piste ciclabili e la presenza di parcheggi e spazi per la sosta in corrispondenza delle fermate
- un'adeguata rete di percorsi pedonali dedicati e sicuri nell'intorno dei 600 m dalla fermata

4. *Trasporto pubblico in sede propria* La rete del trasporto pubblico in sede propria consente il collegamento ai principali "luoghi" della Città della Ferrovia e l'infrastrutturazione di sostegno alla Città della via Emilia Ponente.

La realizzazione della rete di trasporto pubblico in sede propria avverrà per parti o stralci funzionali. Il completamento di alcuni stralci funzionali può costituire condizione necessaria e preliminare per gli interventi di trasformazione, secondo quanto indicato nelle norme relative

agli ambiti. In tal caso il Poc dovrà coordinare la pianificazione di settore e la realizzazione dell'infrastruttura con la programmazione urbanistica degli insediamenti.

I tracciati indicati nella tavola "Infrastrutture per la mobilità" potranno essere modificati in fase di progettazione delle infrastrutture, ferme restando le seguenti esigenze:

- collegare i luoghi indicati come fermate sulla tavola
- assicurare il migliore interscambio con il Servizio ferroviario metropolitano e regionale e con la rete urbana di trasporto pubblico.

5. *Strade prevalentemente dedicate al trasporto pubblico* L'individuazione di queste strade si inserisce in una strategia di revisione graduale e complessiva della rete di trasporto pubblico, coordinata con la pianificazione di settore.

Il rafforzamento del trasporto pubblico può costituire condizione necessaria e preliminare per gli interventi di trasformazione, secondo quanto indicato nelle norme relative agli ambiti. In tal caso il Poc dovrà coordinare la pianificazione di settore e la realizzazione dell'infrastruttura con la programmazione urbanistica degli insediamenti.

Attraverso la perequazione urbanistica dovranno essere recuperati, lungo queste direttrici e nell'immediato intorno, spazi e strutture per la sosta degli automezzi.

Su queste strade va prevista la limitazione delle manovre conflittuali (sosta e intersezioni in primo luogo). La pianificazione di settore dovrà garantire una regolazione semaforica preferenziale, il potenziamento del controllo automatico delle corsie preferenziali e la sostituzione progressiva dei mezzi inadeguati con altri a basso impatto ambientale.

6. *Autostrade e tangenziali* La progettazione e l'attuazione del passante autostradale nord, previsto dal Ptcp, creeranno le condizioni per la definizione di interventi coerenti con gli indirizzi strategici della Città della Tangenziale:

- progetti di integrazione fra la tangenziale e la città
- realizzazione di una nuova uscita a servizio dell'aeroporto.

7. *Strade di attraversamento e attestamento urbano e strade di connessione tra parti urbane* La rete di attraversamento e attestamento è costituita dalle principali strade dedicate agli spostamenti, con gli automezzi privati, in ambito urbano e metropolitano. La rete di collegamento fra le diverse parti della città è costituita dalle strade secondarie.

Le caratteristiche geometriche, funzionali e prestazionali di queste strade saranno definite dalla pianificazione di settore coerentemente con l'individuazione del Psc.

In particolare, allo scopo di favorire l'estensione della rete del trasporto pubblico, le nuove strade di connessione dovranno avere caratteristiche tali da consentire la circolazione dei mezzi e da ospitare le relative fermate.

8. Rete delle piste ciclabili Il Psc seleziona le piste ciclabili che formano un sistema di collegamenti continuo, sicuro e ben riconoscibile, integrato con altre forme di mobilità, diffuso nella città storica, attraverso:

- il completamento degli itinerari esistenti, anche in funzione delle fermate del trasporto pubblico
- nuovi percorsi
- nuove forme di attraversamento e nuove rotonde (con adeguamento, ove possibile di quelle esistenti)
- ponti e sottopassi per bypassare infrastrutture di trasporto o corsi d'acqua.

Le trasformazioni urbanistiche potranno contribuire alle azioni indicate utilizzando i meccanismi della perequazione urbanistica che saranno specificati dai Poc.

9. Fermate del trasporto pubblico Il Psc individua le fermate a servizio di attrezzature pubbliche e di altri poli attrattori di traffico urbano, prossime a parcheggi prevalentemente destinati all'interscambio modale. La localizzazione di ogni singola fermata identificata nella tavola "Infrastrutture per la mobilità" verrà precisata dal progetto relativo all'infrastruttura di trasporto ed è quindi da considerarsi indicativa.

Le fermate del trasporto pubblico, laddove intercettano altre forme di mobilità, costituiscono "nodi" significativi delle sette Città e come tali devono essere progettate e realizzate. Per un interscambio efficace anche tra bus e bici il Psc promuove, nei loro pressi, la creazione di appositi spazi di sosta dedicati e protetti.

Le trasformazioni urbanistiche potranno contribuire alla realizzazione delle fermate e delle opere pubbliche accessorie utilizzando i meccanismi della perequazione urbanistica che saranno specificati dai Poc.

10. Parcheggi La localizzazione e il dimensionamento dei parcheggi indicati dal Psc andranno precisati in sede di formazione del Poc, mantenendone le prestazioni in termini di:

- facilità di interscambio con il mezzo pubblico
- prossimità alle aree da servire (tenendo conto del loro uso prevalente)
- buona accessibilità dalla rete stradale.

L'uso prevalente dei parcheggi, indicato nella tavola del Psc, segnala un utilizzo di fatto o un fabbisogno di cui tenere conto per l'efficienza del sistema. E' un'indicazione per la programmazione di settore.

Il dimensionamento dei nuovi parcheggi deve essere finalizzato, oltre che al soddisfacimento della domanda di sosta generata dai nuovi insediamenti, anche alla creazione di un'offerta in grado di ridurre la sosta su strada, per recuperare spazi necessari al trasporto pubblico e alla mobilità lenta.

Le trasformazioni urbanistiche potranno contribuire alla realizzazione dei parcheggi utilizzando i meccanismi della perequazione urbanistica che saranno specificati dai Poc.

Art.29 Accessibilità integrata e sostenibile

1. Al fine di garantire un'accessibilità integrata e sostenibile il Psc formula direttive, indirizzi e raccomandazioni volti a:
 - incrementare la diversificazione modale rafforzando il trasporto pubblico e i sistemi sostenibili
 - migliorare l'accessibilità diffusa alla città
 - tutelare la città storica
 - migliorare l'assetto stradale e la fluidità della circolazione
 - migliorare la sicurezza stradale
 - ridurre l'inquinamento acustico, atmosferico e promuovere il risparmio energetico, anche tramite azioni che renda diseconomico l'uso di mezzi inquinanti
 - promuovere la gerarchizzazione e specializzazione delle strade.

Art.30 Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi

Dotazioni territoriali

Spazi aperti

Art.31 Qualità sociale

Integrazione del sistema delle attrezzature e spazi collettivi

Incentivazione di concorsi di architettura pubblici e privati per l'attuazione delle trasformazioni urbane

Politiche per la casa

Politiche per il commercio di prossimità

Art.32 Sistema ecologico e ambientale

Ecosistema fluviale

Ecosistema terrestre

Connettivo ecologico

Elementi lineari terrestri

Rete idrografica

Permeabilità

Elettrodotti

Impianti radio TV

Art.33 Qualità ecologica e ambientale

Il Psc definisce gli standard di qualità ecologica ambientale volti alla riduzione della pressione del sistema insediativo sull'ambiente naturale e al miglioramento della salubrità dell'ambiente urbano, con riferimento al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità relativi a:

- *riduzione dell'inquinamento acustico,*
- *mantenimento e miglioramento delle risorse idriche,*
- *contenimento dell'inquinamento elettromagnetico,*
- *valorizzazione e tutela degli habitat naturali e del paesaggio,*
- *potenziamento del sistema del verde,*
- *protezione del clima e dell'atmosfera,*
- *uso razionale dell'energia e produzione da fonti rinnovabili,*
- *recupero della permeabilità dei suoli.*

Capo 3.3 Disciplina delle Situazioni

Art.34 Strategie per la qualità diffusa

1. *Situazioni e Schede* Il Psc persegue l'obiettivo di migliorare l'abitabilità locale del territorio indicando possibili soluzioni per i problemi più rilevanti. Per rendere trattabile questo obiettivo, aggrega gli ambiti in porzioni di territorio, dette "Situazioni", caratterizzate dalla presenza di riconoscibili relazioni spaziali, funzionali, ambientali, paesaggistiche, Per ogni Situazione il Psc costruisce un elenco ragionato di azioni raccomandate per le successive fasi di programmazione e attuazione, avvalendosi di una rappresentazione cartografica su Schede di situazione che fanno parte del presente Quadro Normativo.
2. *Raccomandazioni* Le raccomandazioni inerenti alle azioni per il conseguimento degli obiettivi di qualità hanno carattere indicativo e processuale, aprono un percorso di interpretazione e affinamento che avverrà attraverso gli altri strumenti di pianificazione urbanistica comunale

(Poc e Pua, Rue) e attraverso atti programmatori dei diversi settori dell'Amministrazione competenti in materia.

In particolare, ha valore indicativo l'individuazione cartografica degli elementi cui riferire le azioni, ed è compito degli strumenti urbanistici operativi e attuativi precisarne, alla scala di opportuno dettaglio, l'esatta localizzazione e perimetrazione. E' prescrittivi l'individuazione degli elementi presenti in progetti già approvati, in particolare fermate del trasporto pubblico, parcheggi, elettrodotti da mitigare. Del tracciato di nuove strade e percorsi ciclabili vanno mantenuti i punti terminali, a loro volta in relazione con altri tratti della rete cui devono connettersi.

3. *Quartieri e Settori* I Quartieri, nell'ambito delle competenze ad essi assegnate in materia di programmazione di risorse e governo del territorio, interpretano le raccomandazioni del Psc formulando le proprie proposte in merito ai diversi argomenti.

I diversi Settori dell'Amministrazione comunale fanno riferimento alle medesime raccomandazioni nel programmare le proprie attività e nel decidere le priorità.

Art.35 Indirizzi e schemi per le Situazioni

1. *Priorità* Le raccomandazioni che definiscono le azioni per la qualità urbana sono formulate in maniera sintetica all'interno delle Schede di situazione. L'elenco delle azioni costituisce un' agenda con priorità motivate: le priorità sono espresse attraverso la sequenza delle voci in legenda.
2. *Oggetti* Gli oggetti individuati nelle legenda delle Schede, cui si applicano le azioni raccomandate, sono definiti come segue:
 - **centralità**: spazio costruito e non, caratterizzato da multifunzionalità, da facile accessibilità pedonale, ciclabile e con trasporto pubblico, frequentato liberamente da una pluralità di utenti, spesso caratterizzato da edifici o manufatti di valore storico, testimoniale e architettonico che realizzano istanze di identità
 - **nuovo spazio pubblico**: spazi aperti destinati a essere acquisiti e sistemati per l'utilizzazione pubblica
 - **strada centralità**: tratto di strada da sistemare per consentire le pratiche della vita in pubblico, dove garantire accessibilità pedonale e ciclabile in condizioni di sicurezza, offerta commerciale, attrezzature e servizi collettivi
 - **nuova strada**: nuovo tratto di strada carrabile da realizzare in attuazione del Psc, per completare la dotazione infrastrutturale principale
 - **fermata del trasporto pubblico**: fermata del trasporto pubblico locale il cui impatto sull'organizzazione dello spazio urbano è, o può essere, positivamente significativo

- **percorso ciclabile:** percorso specializzato per la mobilità ciclabile, parte di una rete cittadina
- **attraversamento:** sistema attrezzato e sicuro di connessione per mettere in comunicazione parti di città separate dalla presenza di infrastrutture
- **accesso/varco:** punti o fasce di connessione tra elementi significativi, da risolvere con interventi mirati agli obiettivi indicati
- **parcheggio:** parcheggi significativi per la soluzione di criticità rilevate o per la realizzazione di strategie del Piano
- **risorsa ecologica e ambientale:** spazio aperto che costituisce nodo o connettivo della rete ecologica, dove realizzare interventi di rinaturalizzazione e potenziamento della biomassa, con possibilità di fruizione
- **elettrodotta da mitigare:** infrastruttura che produce criticità ambientale, da mitigare con appositi interventi di interrimento.

Per centralità, percorsi ciclabili, fermate del trasporto pubblico e parcheggi le Schede distinguono gli elementi che già esistono e svolgono il ruolo loro assegnato dal Psc ed elementi che devono assumerlo in virtù degli interventi e delle politiche promosse.

Ogni voce di legenda, in maniera specifica per ogni Situazione, è seguita da una o più proposizioni che indicano l'obiettivo da raggiungere in termini di dotazioni e prestazioni da garantire, criticità da rimuovere, elementi di valore da tutelare o recuperare.

3. Le Schede individuano anche gli ambiti del territorio urbano da strutturare, allo scopo di rendere evidenti le connessioni col contesto che gli interventi di trasformazione dovranno garantire.