

Parte 3

STRATEGIE
PER LA QUALITÀ
E REGOLE

Sistemi, Situazioni, Ambiti

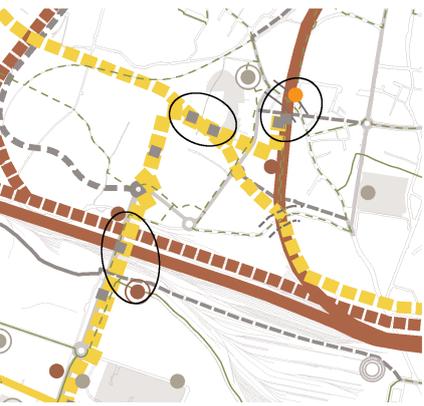
Se le 7 Città consentono di leggere le scelte operate dal Piano strutturale su parti del territorio comunale giudicate strategiche, nei Sistemi, nelle Situazioni e negli Ambiti, invece, si trovano indicati i modi nei quali il Psc intende guidare gli interventi e le politiche che investono l'intero territorio, 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 sovordinate. 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, indirizzi e raccomandazioni 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 ed 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 ad 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, in-

tegrata 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 (Civis), 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 Civis 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.



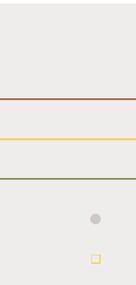
- Autostrade e Tangenziali
- Passante Nord
- Intermedia di pianura, N. Galliera e L. Savena
- Trasporto Pubblico su ferro e in sede propria
- Nodi di Interscambio



- Metrotranvia
- People Mover
- Filobus a via guidata
- Altre linee del trasporto pubblico
- Nodi di interscambio



- Strade sussiarie della via Emilia
- Trasporto pubblico in sede propria
- Percorsi ciclo-pedonali
- Parcheggi
- Fermate trasporto pubblico



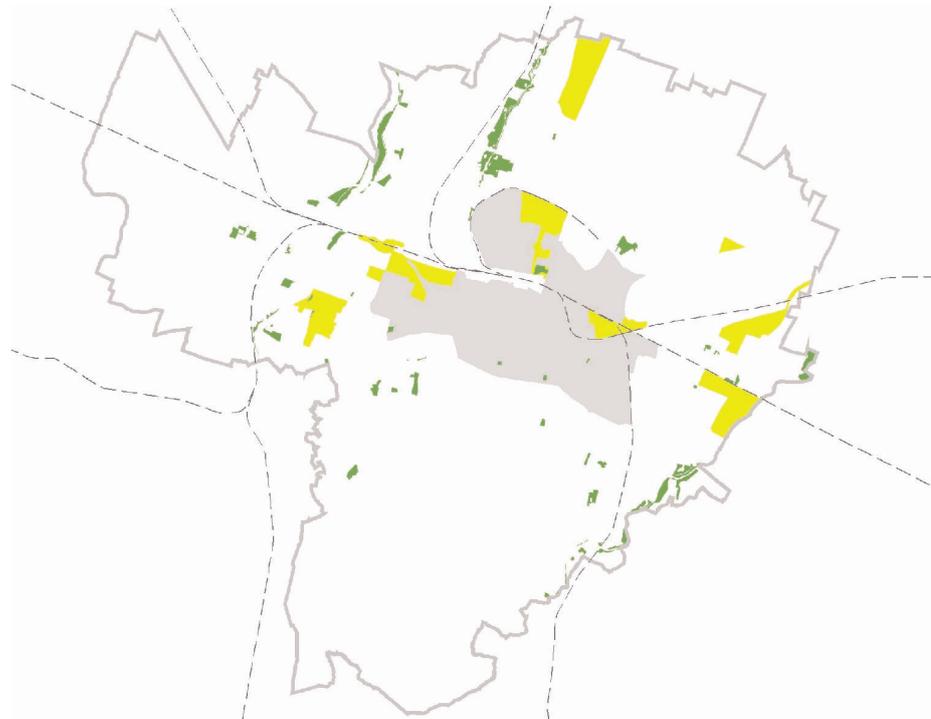
Attrezzature e spazi di proprietà
e interesse pubblico



Aree da acquisire

Ambiti dove recuperare aree

Situazioni territoriali carenti di
aree pubbliche



Attrezzature e spazi collettivi

Attrezzature e spazi di proprietà ed interesse pubblico, aree ed ambiti cui si applica la perequazione urbanistica

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 pubblica 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 in primo luogo il compito di garantire la disponibilità di spazi e attrezzature nelle quantità e posizioni necessarie.

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

La domanda

La popolazione di Bologna, residente e presente per motivi di lavoro o di studio, ammonta nel complesso a circa 400.000 persone. A questa, in primo luogo, il Piano garantisce attrezzature e servizi pubblici. In particolare, la legge urbanistica regionale richiede 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. Si tratta pertanto di un fabbisogno di aree che si aggira attorno ai 12 milioni di mq.

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 comune per lavoro o per studio, stimata intorno alle 90.000 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 140.000 unità, determinano un incremento del fabbisogno di spazi per attrezzature e servizi per circa 2 milioni di mq. Si richiede così una superficie complessiva di oltre 14 milioni di mq.



L'offerta esistente

Il Psc eredita una dotazione complessiva di aree di proprietà pubblica e di uso pubblico (per scuole, impianti sportivi, sedi culturali e strutture socio-sanitarie, ecc.) pari a 16,3 milioni di mq cui va aggiunto 1,1 milione di aree di interesse pubblico (sedi pubblica amministrazione e spazi per il culto). La superficie lorda di pavimento delle attrezzature che insistono sulle aree pubbliche ammonta a 3,4 milioni di mq.

Con riferimento alla popolazione stabile ciò significa una dotazione di circa 46 mq pro-capite di aree, con 9 mq di superficie utile. Se si considerano i 140.000 abitanti temporanei e il fabbisogno che essi generano, la quota media pro-capite di attrezzature e spazi collettivi passa da 46 a 34 mq.

Il bilancio comprende gli spazi attrezzati a verde e i parchi formalmente compresi 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

Domanda	Totale popolazione	Fabbisogno (mq)
popolazione residente e presente	399.414	11.982.420
popolazione che entra quotidianamente per motivi studio o lavoro	85.563	1.283.445
popolazione che entra occasionalmente in relazione alla presenza di poli funzionali e servizi pubblici collettivi (media)	50.000	750.000
popolazione presente in relazione alla fruizione turistica (media)	5.000	100.000
Totale domanda		14.115.865
Offerta esistente e in trasformazione		
Di proprietà pubblica e uso pubblico		Offerta (mq)
Aree verdi		9.496.785
Spazi attrezzati in territorio Rurale		817.735
Impianti sportivi		1.343.341
Piazze e aree pedonalizzate		146.489
Parcheggi in superficie		780.698
Parcheggi interrati e in struttura		241.325
Scuole		1.539.820
Sedi per attività culturali, sociali e politiche		630.598
Teatri e musei		73.864
Attrezzature socio sanitarie		470.975
Ospedali		626.133
Totale proprietà pubblica e uso pubblico		16.299.349
Di interesse pubblico		Offerta (mq)
Sedi pubblica amministrazione, sicurezza e protezione civile		451.387
Spazi per il culto		608.451
Totale interesse pubblico		1.182.258
Progetto		Offerta (mq)
Aree da acquisire in proprietà pubblica (in aggiunta agli standard)		2.201.344

parte densa della città, tipicamente collina e fasce fluviali, inserite a pieno titolo nella Città. La superficie di queste aree ammonta a oltre 9,4 milioni di mq, cui vanno aggiunti 1,3 milioni di mq di impianti 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 pedonalizzati (circa 0,1 milioni di mq) e le aree destinate a parcheggio (1 milione di mq), escludendo quelle a solo uso dei residenti e degli utenti di servizi e attrezzature particolari.

Le attrezzature (scuole, sedi per attività culturali sociali e politiche, teatri e musei, attrezzature socio-sanitarie e ospedali) occupano 3,3 milioni di mq di superficie fondiaria.

Il progetto

Le operazioni previste negli ambiti per i nuovi insediamenti, in quelli di sostituzione, di riqualificazione e storici, con l'applicazione della perequazione urbanistica, consentiranno di acquisire alla proprietà pubblica almeno 2,8 milioni di mq di aree, in aggiunta alle aree pubbliche realizzate come standard urbanistici delle trasformazioni. 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. Fra queste, in particolare, ci sono le aree necessarie al completamento dei grandi progetti territoriali di parchi fluviali lungo il Reno, il Savena e il Navile.

Nel Piano strutturale l'offerta complessiva di superficie per usi pubblici e di proprietà pubblica ammonta a oltre 19,1 milioni di mq, cui si aggiungono le quote di interesse pubblico e quelle di proprietà privata. Una dotazione che, considerando gli incrementi di popolazione previsti negli scenari demografici e le ipotesi di crescita più dinamica dei city users, incrementa rispetto all'attuale la dotazione urbana pro-capite.

La distribuzione delle nuove quote di città pubblica tende a compensare le carenze presenti nella parte più densa della città, in particolare nelle periferie storiche. Al miglioramento delle prestazioni complessive contribuiranno la valorizzazione del patrimonio esistente e la creazione di connessioni volte a favorire usi integrati: tragitti e fermate del mezzo di trasporto pubblico, percorsi ciclabili e pedonali.



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 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 e recupero spazi, 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 Piano prevede la tutela e valorizzazione degli habitat naturali, anche attraverso il completamento di una rete ecologica di connessione, integrata con quella metropolitana e regionale. I capisaldi della rete sono costituiti dalle aree protette regionali già istituite (Parco regionale dei Gessi bolognesi e Calanchi dell'Abbadessa, Riserva naturale del Contrafforte pliocenico, Area di riequilibrio ecologico Golena S. Vitale e i tre siti di interesse comunitario corrispondenti, il Sito di interesse comunitario di più recente istituzione Boschi di San Luca e Destra Reno), dai principali serbatoi di naturalità presenti nella collina e nella pianura di Bologna (area collinare intorno al parco di Villa Ghigi, aree collinari meridionali e lungo Reno, zona umida Rosario San Giacomino).

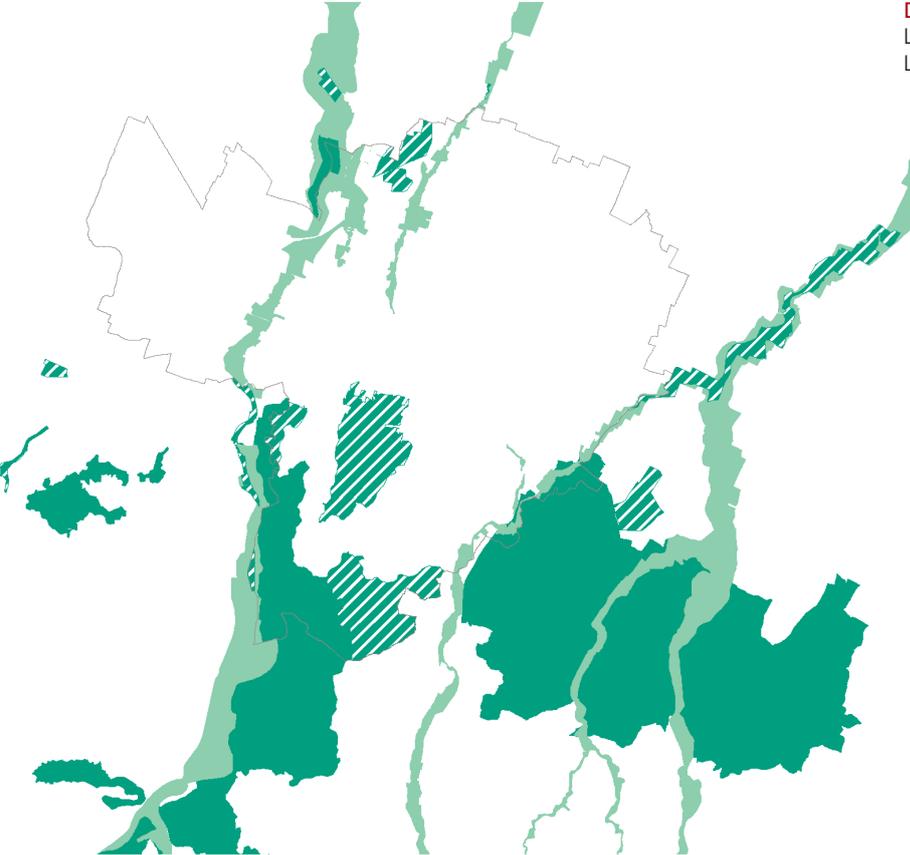
A questi si aggiungono altre aree di importanza ecologica primaria, cioè dotate di una particolare ricchezza dal punto di vista della biodiversità: l'intera collina di Bologna, alla quale si riconosce una funzione fondamentale di connettivo tra le valli; gli ecosistemi fluviali del Reno e del Savena che costituiscono i principali corridoi tra collina e pianura; le aree agricole di pianura.

In ambito urbano, la dotazione arborea di spazi aperti pubblici e privati è consistente in alcune parti, dove contribuisce al riequilibrio meteorologico e alla mitigazione ambientale. Insieme alle aree già citate, essa concorre alla creazione di un connettivo diffuso fondamentale per la continuità e gli equilibri ecologici.

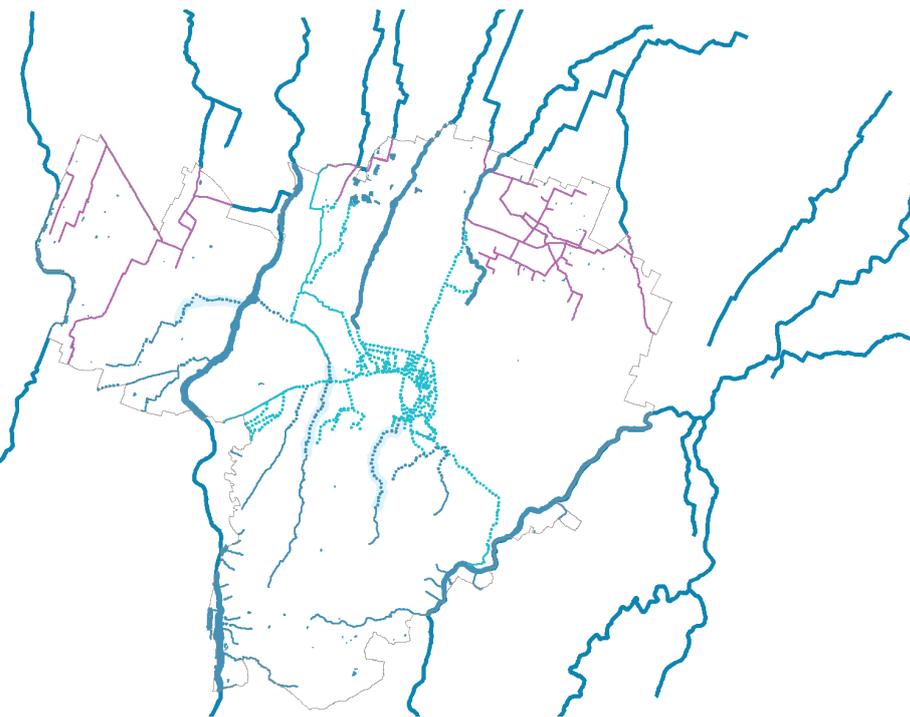
Per completare e ispessire la rete ecologica di collegamento sono necessarie attività di salvaguardia, consolidamento e potenziamento degli ecosistemi fluviali minori. Infatti, i corsi d'acqua naturali e artificiali rappresentano cerniere di eccellenza tra il territorio urbano e quello ex-

Dotazioni ecologiche e ambientali

L'integrazione nel sistema metropolitano delle aree protette,
 La rete delle acque



- Aree protette
(parchi, tutela naturalistica, siti comunitari)
- Nuove aree protette
- Ecosistemi fluviali oggetto di
proposte di protezione



- Rete principale (in superficie e tombata)
- Rete minore (in superficie e tombata)
- Tratti da risanare
- Canali (in superficie e tombati)
- Canali di bonifica
- Specchi d'acqua



traurbano, collegando spazi aperti di diversa natura che persistono su antiche direttrici naturali, storiche e testimoniali di rilievo.

Siepi, scarpate ferroviarie con formazioni vegetali, viali e filari alberati, corridoi acquatici sono gli elementi di integrazione della rete ecologica che entrano nello spazio urbano più artificializzato e lo attraversano.

Il Piano interviene lungo i corsi d'acqua con politiche di tutela e interventi mirati a recuperare naturalità. Persegue il miglioramento della qualità dell'acqua attraverso la progressiva rimozione degli scarichi che ancora, in alcuni tratti, vi afferiscono.

Al fine di mitigare il rischio idraulico presente in alcune parti del territorio e dovuto all'impermeabilizzazione dei suoli urbanizzati, il Piano ipotizza interventi di laminazione delle acque anche in aree prossime ai corsi d'acqua da utilizzarsi come bacini. Queste aree dovranno essere oggetto di particolare cura progettuale ai fini della loro integrazione nel paesaggio naturale. Gli interventi dovranno essere accompagnati da un programma di recupero della permeabilità dei suoli già urbanizzati e dalla localizzazione di vasche di laminazione nei comparti di trasformazione, insieme ad azioni utili per il ripascimento delle falde superficiali e la riduzione del fenomeno di subsidenza (concentrate prioritariamente nelle zone di maggiore vulnerabilità).

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 dovranno essere promossi attraverso la definizione di regole 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.

Per quanto attiene alla riduzione dell'esposizione ai campi elettromagnetici, le valutazioni condotte per il Quadro conoscitivo evidenziano la necessità di bonificare alcuni tratti delle linee per la distribuzione dell'energia ad alta tensione tramite interrimento - laddove si attraversi il tessuto urbano - e/o di allontanare gli insediamenti dalle stesse, garantendo un'opportuna distanza.

Il Psc prevede la ricollocazione dei ripetitori radio TV presenti in collina e giudicati incompatibili col contesto, affidando alla pianificazione di settore le scelte specifiche.

Le Situazioni

L'obiettivo di diffondere la qualità insediativa e ambientale su tutto il territorio comunale ha portato all'individuazione di 37 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.

22 sono le Situazioni dove la città è più densamente abitata (evidenziate in grigio nella mappa), 6 quelle caratterizzate da funzioni specialistiche (dall'Aeroporto al CAAB, dalla Fiera alla Stazione) e 9 quelle riconoscibili nel territorio rurale di pianura e di collina. Il tema della qualità si pone, evidentemente, in termini differenti e, mentre per le Situazioni specializzate e rurali esso viene affrontato attraverso specifici accordi e progetti, oppure con indirizzi di ambito che specificano le indicazioni dei tre sistemi, per le 22 Situazioni che individuano le parti di territorio tipicamente urbane e "miste" si è messa a punto una particolare forma normativa, che si avvale anche di raccomandazioni "figurate" (le schede introdotte nel Quadro normativo).

L'obiettivo del Piano 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, per le 22 Situazioni, 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, che si offre al proseguimento del processo di costruzione/attuazione del Psc per produrre interventi mirati a un'accessibilità integrata e sostenibile, alla qualità ecologica e ambientale, alla qualità sociale.

Accessibilità integrata e sostenibile

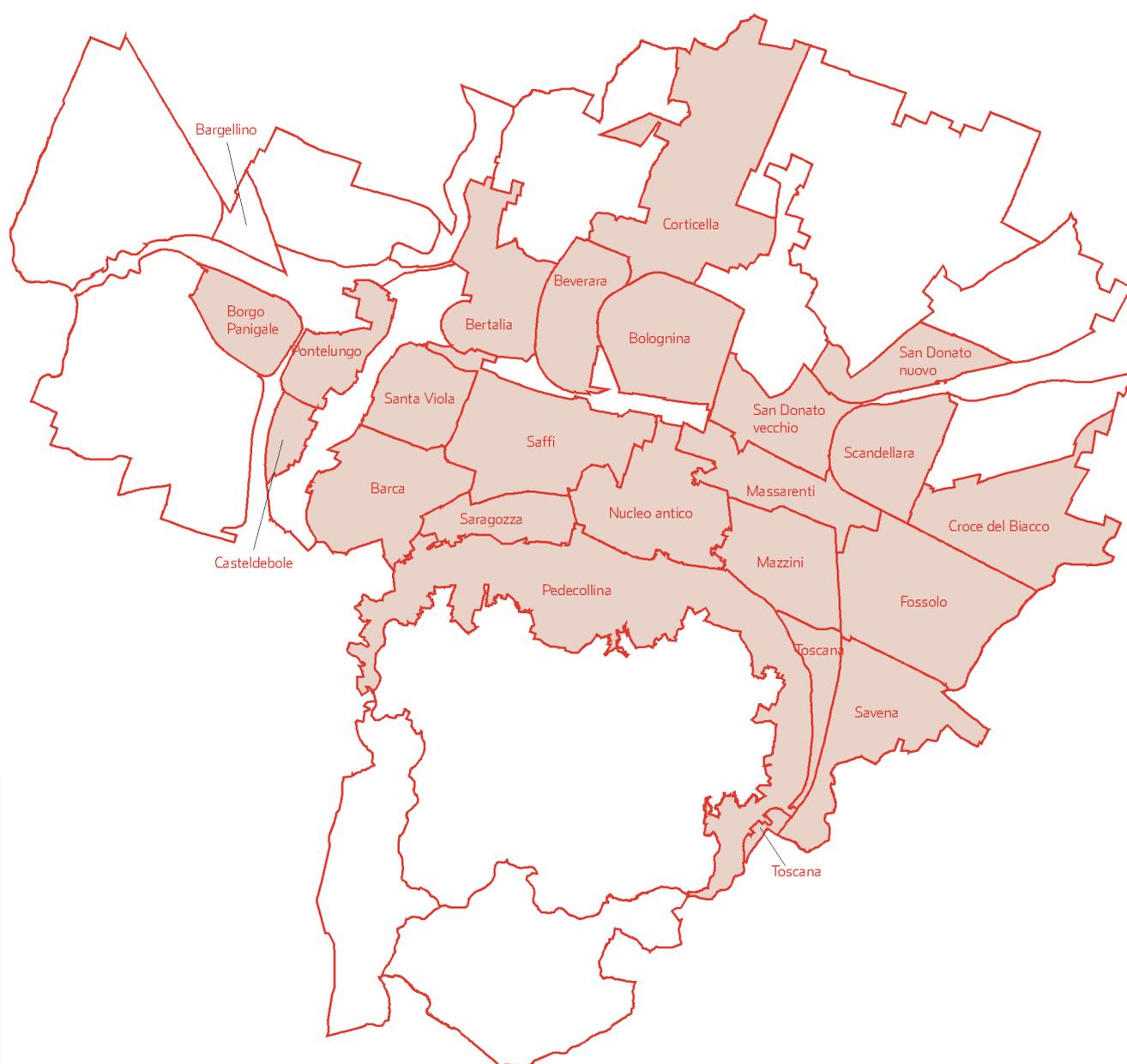
- Spostamenti pedonali sicuri
- Presenza di una rete sicura di piste ciclabili, che garantisca l'accesso ai luoghi della vita pubblica (scuole, giardini, aree sportive, parchi)
- Accessibilità con efficienti mezzi di trasporto pubblico ai principali recapiti urbani
- Presenza di parcheggi che consentano 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 fruibili
- Aumento di spazi aperti permeabili
- Eliminazione/mitigazione dell'inquinamento da elettromagnetismo
- Mitigazione delle criticità per la vulnerabilità della falda acquifera.

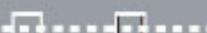
Qualità sociale

- 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
- Tutela e recupero di elementi storici.



Situazione

DIFFICULTÀ LEGGIBILITÀ

- 
CENTRALITÀ
- 
SPAZIO PUBBLICO
- 
RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE
- 
STRADA NUOVO TRATTO
- 
STRADA CENTRALITÀ
- 
PERCORSO CICLABILE
- 
ATTRAVERSAMENTO
- 
LINEA TRASPORTO PUBBLICO
- 
FERMATA TP
- 
PARCHEGGIO
- 
ACCESSO/VARCO
- 
ELETTRODOTTI
- 
TERRITORIO URBANO DA STRUTTURARE
 AMBITO DA RIQUALIFICARE

Legenda completa delle schede di indirizzo per le Situazioni che compaiono nel Quadro normativo. Per ogni Situazione vengono selezionate le sole voci di legenda necessarie, poi disposte secondo un ordine che riflette l'indicazione di priorità. Ogni voce 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.

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 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 principale della via Emilia, interessato dal progetto della metrotranvia, si attesta un nuovo parcheggio e si susseguono interventi di riqualificazione dello spazio pubblico (percorsi, passaggi, ecc).

Per la connessione nord-sud è determinante invece un attraversamento sicuro di viale Togliatti che permetta l'accesso e la fruizione del cuneo agricolo.

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.

Pontelungo

La Situazione Pontelungo è costituita da due porzioni di territorio ben distinte, l'area del Pontelungo e il nucleo della Birra. La prima presenta criticità, prevalentemente a nord della via Emilia: l'area della cava Bruschetti e la zona chiusa dalle linee ferroviarie, l'elevata infrastrutturazione che interferisce con la residenza, confusione dei percorsi, carenza di spazi di sosta (il 32,8% delle abitazioni, circa 670, non dispone di alcun posto auto) e degrado delle abitazioni e degli edifici produttivi.

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 una 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. Attraverso la rete dei percorsi ciclabili 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.

Barca

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.

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.

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.

Il progetto si propone 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.

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).

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.

Alla estremità nord est troverà sede la stazione SFM dei Prati di Caprara alla quale andrà garantita una buona accessibilità.

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 e, date le pochissime opportunità a causa della densità dell'edificato, il miglioramento è affidato alle trasformazioni che interesseranno l'abito da strutturare.

A nord, lungo il fiume, sono presenti aree produttive incompatibili con la residenza e situazioni di degrado che traggono origine dalle passate attività di cava, inoltre vi sono aree interessate da rischio idraulico. Una ulteriore criticità è data dalla presenza di elettrodotti che generano inquinamento.

Il progetto prevede la riprogettazione della via Emilia, migliorando gli attraversamenti e i percorsi pedonali.

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

Per l'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.

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.

Un'occasione importante di strutturazione è data dalla realizzazione del progetto del Lazzaretto, luogo della Città della Ferrovia 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.

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.

Il progetto favorisce 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.

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.

Il progetto prevede il completamento del Parco del Navile e la sua connessione con tutto il territorio circostante e la Bolognina. Verranno riqualificate anche alcune 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 anche la continuità nord-sud lungo il Navile.

Bolognina

Il tessuto edilizio è prevalentemente di impianto storico, sviluppato in attuazione del piano regolatore del 1889, con una elevata densità ed 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 PRG85); 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 ottentenni 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 progetto prevede una nuova centralità nell'area dell'Ex Mercato attraverso l'integrazione di una quota consistente di dotazioni e spazi pubblici. La rete dei percorsi e la realizzazione di attraversamenti sicuri miglioreranno l'abitabilità della Bolognina "storica", connettendo l'Ex Mercato con Piazza dell'Unità e la Zucca. In direzione nord verrà qualificato l'asse della vecchia tramvia per Malalbergo, come percorso verde urbano che partendo dal Dopo Lavoro Ferroviario, spazio pubblico da riqualificare, può raggiungere la Dozza e il territorio rurale.

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 Erbosca, legata alla presenza del canale Navile.

La Dozza si è sviluppata in anni recenti con un piano unitario previsto dal PRG85. 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'Arcoveggio: 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 solo dopo l'attuazione del PRG85.

In tutta la Situazione quote rilevanti dello sviluppo residenziale sono avvenute in attuazione di piani unitari (Peep e R5-aree di ristrutturazione dell'ultimo Prg)).

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 ed è prevista la trasformazione dell'autobus in filobus. Un punto di forza del sistema della mobilità è costituito dalla presenza della stazione del 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 viva 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 progetto si propone di rafforzare le due centralità di Corticella vecchia e via Gorky, 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.

Si prevede il completamento del Parco del Navile attraverso l'acquisizione di un ampio demanio di aree per usi pubblici e la realizzazione di connessioni con le parti residenziali, con il Parco dei Giardini, Croce Coperta e il territorio rurale.

Sarà importante sostenere e rafforzare la presenza di esercizi commerciali di vicinato, in particolare alla Dozza.

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.

Il progetto rafforza le 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 si interviene sugli attraversamenti e per dare continuità a spazi pedonali e fronti commerciali.

La fruizione delle aree verdi presenti nelle adiacenze (San Donnino con il nuovo parco, Pilastro, Scandellara) è favorita tramite nuovi percorsi e varchi.

San Donato nuovo

La Situazione San Donato nuovo è contraddistinta dal Pilastro, quartiere sorto su progetto unitario e destinato prevalentemente ad edilizia pubblica. Le quantità di attrezzature e servizi sono rilevanti, anche a confronto con quelle di altre parti urbane, ma non sono in grado di contrastare il disagio sociale e la sua percezione da parte degli abitanti.

Il Pilastro trova un contatto con la città attraverso il nucleo di San Donnino, compreso tra la ferrovia di cintura e la tangenziale.

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, centri commerciali).

In questa Situazione, la forte infrastrutturazione se 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 aprire varchi tra le barriere, rendendo accessibili e comunicanti gli spazi sportivi di via Larga, San Donnino, via Scandellara e Pilastro

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.

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 identità locale.

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 prevede la qualificazione della via Massarenti come centralità pedonale e commerciale, 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. In generale, i percorsi ciclabili e la realizzazione di varchi e attraversamenti dovrà garantire la connessione tra le diverse parti e una buona accessibilità alle strutture di servizio. In questo senso va vista anche la realizzazione del nodo di interscambio di trasporto pubblico "San Vitale".

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 separati 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 e la realizzazione del nuovo parco urbano consentirà di compensare le attuali carenze di luoghi di ritrovo.

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 a Via Larga consentirà la creazione di una vera e propria centralità a completamento del polo commerciale. La sequenza di fermate SFM consentirà una buona accessibilità in tutto il territorio della Situazione. Il progetto prevede anche la realizzazione e la qualificazione di una serie di varchi in corrispondenza della rete infrastrutturale per raggiungere con percorsi ciclopedonali il paesaggio rurale di via Scandellara, San Donato, il Pilastro, Fossolo e Croce del Biacco.

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.

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. In questo quadro, la nuova strada Lungo Savena dovrà essere realizzata garantendo la permeabilità e mitigando l'inquinamento acustico.

La scarsità di attrezzature collettive e la modesta qualità dell'offerta pubblica dovrà trovare soluzione con la riqualificazione degli spazi attuali e con il nuovo insediamento programmato dal Psc, uno dei luoghi della Città del Savena. La rottura dell'isolamento è resa possibile dai percorsi ciclabili e dalle due fermate del Sfm (una esistente alle Roveri, una prevista). 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.

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 varchi, si connette con la compagna ad est e con le fermate del trasporto pubblico a sud e a nord.

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

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.

La Situazione è segnata dalla presenza di tre importanti assi stradali, prevalentemente dedicati al trasporto pubblico, per i 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 assumono il ruolo di “sussidiarie”.

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 riqualificazione dell’asse avrà implicazioni importanti sul fronte stradale e all’interno, investendo complessivamente il sistema dello spazio pubblico.

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, caratterizzate (in particolare le prime due) dalla riqualificazione dello spazio stradale conseguente alla riorganizzazione del trasporto pubblico, e dalla creazione di nuovi parcheggi.

Altri interventi connettono e accrescono l’accessibilità di Piazza Trento Trieste, il parco e i servizi della Lunetta Gamberini, la fermata Sfm Mazzini.

Fossolo

All'estremità del tratto bolognese della via Emilia, la città 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. Oltre via Arno anche la via Emilia 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.

Via Ortolani e via 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.

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 ad est 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.

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

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" che potrà assumere un ruolo primario nel sistema di spazi pubblici e porte alla collina.

Nella parte est emergono dal tessuto residenziale le centralità della Villa Mazzacorati e del Parco del Paleotto.

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 della rete di percorsi che consentirà la fruizione della collina.

L'integrazione di spazi pubblici arricchirà questa fascia con funzioni necessarie all'abitare. 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 diventerà la nuova centralità pubblica in posizione baricentrica.

Toscana

Una sottile striscia che si snoda in direzione nord-sud, lungo l'asse Murri-Toscana e la ferrovia per Firenze, la Situazione è compresa tra la pedecollina, con cui si relaziona strettamente, e l'infrastruttura ferroviaria.

La strada è il centro della vita della zona, è insieme percorso, luogo di incontro e commercio e ostacolo da oltrepassare, oltre che sorgente di rumore. La fermata SFM di San Ruffillo, in posizione baricentrica, costituisce un nodo di interscambio primario.

La relazione con il paesaggio e il territorio collinare è una risorsa fondamentale. E' nelle prime pendici collinari che si trovano strutture di incontro e centralità: Chiesanuova e Villa Mazzacorati, strutture scolastiche del Buon Pastore e parco del Paleotto.

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.

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

Una quota elevata di abitazioni è priva di posto auto, quasi 1500, dato che incide sull'occupazione della strada a ridotta sezione.

La popolazione vede una incidenza importante di anziani, destinata ad aumentare in modo significativo nei prossimi anni (33% di ultra ottantenni al 2010).

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

Il progetto si propone il rafforzamento delle due centralità: 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.

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.

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, da regolare in quanto minacciano 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.

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).

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, 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 ed 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 ed 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 ed urbanistiche. La lettura dei tessuti urbani e la considerazione del loro diverso ruolo all'interno delle strategie del Psc ha 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 stati 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, 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 e dotati delle attrezzature considerate necessarie dal punto di vista urbanistico. Rientrano tra questi, come "specializzati", gli ambiti destinati alle infrastrutture stradali, ferroviarie e aeroportuali di maggiore ingombro territoriale, o le loro fasce di mitigazione ambientale.

Ambiti storici

La legge si occupa nel capo A-11 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 ad una diversa perimetrazione del centro sto-

Ambiti per i nuovi insediamenti

Misti
Specializzati

Ambiti di sostituzione

Misti

Ambiti in trasformazione

Misti
Specializzati

Ambiti da riqualificare

Misti
Specializzati

Ambiti consolidati di qualificazione diffusa

Misti
Specializzati

Ambiti in via di consolidamento

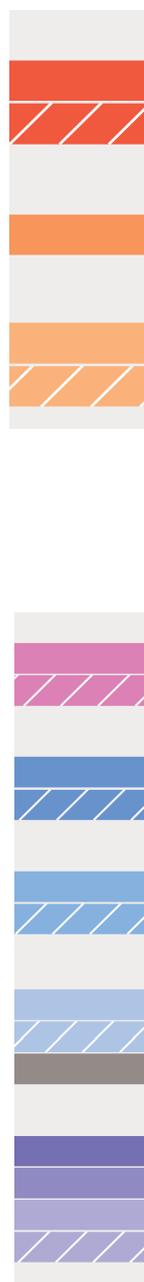
Misti
Specializzati

Ambiti pianificati consolidati

Misti
Specializzati
Per infrastrutture

Ambiti storici

Nucleo di antica formazione
Quartiere giardino
Tessuti compatti
Specializzati



rico come precedentemente inteso (ricondotto all'interno dei viali di circoscrizione) 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 plurifamiliare 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 puntualmente considerati nella definizione degli obiettivi e degli indirizzi per i diversi ambiti all'interno dei quali essi ricadono, oppure come oggetto di vincoli volti alla salvaguardia delle caratteristiche storico-testimoniali.

Ambiti del territorio rurale

A Bologna, tutto il territorio rurale è del tipo "periurbano".

La legge, all'art. A-20, definisce gli "ambiti agricoli periurbani" 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.

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. Si tratta di parti del territorio riconducibili direttamente all'art. A-17 della legge, poi distinte in relazione alla loro differente natura (di pianura, di collina, fluviali) e quindi in ragione dei differenti indirizzi per esse opportuni. Gli ambiti di valore naturale e ambientale di pianura sono costituiti dai principali nodi semplici della rete ecologica, ecosistemi a matrice naturale o naturalizzati, e da loro aree di rispetto. Gli ambiti di valore naturale e ambientale di collina sono invece costituiti dal connettivo ecologico diffuso, il cui interesse è dato dalla natura dei suoli e della vegetazione presente, che ha subito processi di evoluzione naturale per l'abbandono della coltivazione agricola (ritorno della selva). Gli ambiti di valore naturale e ambientale fluviali del Reno e del Savena, nodi complessi

della rete ecologica, sono ricompresi in un perimetro che tiene assieme le aree di maggiore interesse naturalistico con quelle il cui interesse è anche legato alla fruizione.

Sono state 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. La loro articolazione riconosce differenti dominanti, esistenti e di progetto. La dominante paesaggistica è stata attribuita al connettivo ecologico, generalmente coltivato, dove sono rilevanti le permanenze del paesaggio agricolo tradizionale. La dominante ecologica è riconosciuta nelle aree ancora coltivate, ma dove la vicinanza a nodi ed elementi della rete ecologica induce a particolari cautele nella conduzione agricola dei fondi. La dominante agricola è riferita all’insieme delle aree dove l’uso produttivo prevale rispetto alla qualità paesaggistica o ambientale.

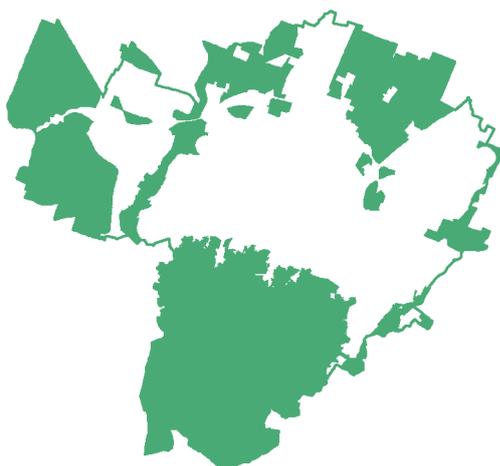
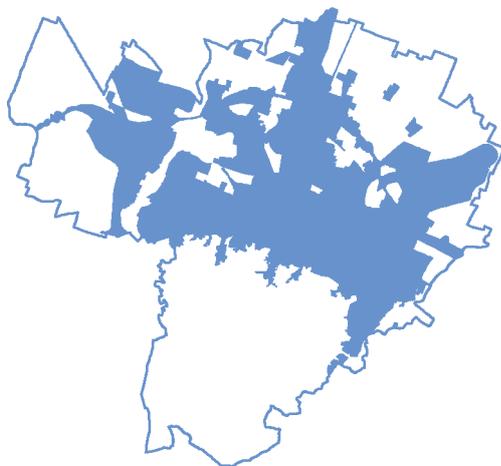
Funzioni

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 un insieme di usi possibili e compatibili, che potranno essere successivamente distinti e precisati per raggiungere gli obiettivi o migliorare l’efficacia del piano, in base anche al monitoraggio della ValSat e in seguito alle realizzazioni di Poc e Rue.

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

Ambiti di valore naturale e ambientale	
di pianura	
di collina	
fluviali	
Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico	
a dominante paesaggistica	
a dominante ecologica	
a dominante agricola	



Le regole. "Classificazione del territorio"

Territorio urbano da strutturare, Territorio urbano strutturato, Territorio rurale