

## Sette città

### Strategie e progetti per il nuovo piano urbanistico di Bologna

#### dopo 20 anni un nuovo Piano per Bologna

A venti anni di distanza dall'ultimo piano urbanistico generale, Bologna avvia il percorso di approvazione di un nuovo strumento per il governo del territorio.

Questo periodo è stato segnato da trasformazioni importanti di città e territorio e da una nuova legge urbanistica che ha cambiato radicalmente il quadro di riferimento istituzionale. La proposta del nuovo piano urbanistico costituisce **un evento importante per la storia della città e dell'urbanistica bolognese.**

Dopo la chiusura della conferenza di pianificazione che ha registrato il consenso unanime di enti e istituzioni sulle scelte di fondo e la sottoscrizione dell'accordo di pianificazione con la Provincia di Bologna (maggio 2006) e dopo un anno di lavoro progettuale, il Piano strutturale comunale si appresta ad essere approvato dalla Giunta per avviare la fase finale di discussione presso i Quartieri, il Consiglio comunale e la città.

#### un Psc integrato con Poc e Rue

La nuova strumentazione per il governo delle trasformazioni del territorio comunale, che sostituisce il vecchio Piano regolatore generale (legge 20/2000), è costituita dal Piano strutturale (Psc), dal Piano operativo (Poc) e dal Regolamentourbanistico edilizio (Rue). I tre strumenti sono in corso di costruzione in maniera integrata; attorno al Psc si avvia la discussione più generale sulle linee di tutela e sviluppo del territorio, che poi saranno articolate e precisate negli altri due strumenti.

Il Piano è stato elaborato da un gruppo di progettazione interno all'area Urbanistica Ambiente e Mobilità dell'Amministrazione, con la consulenza scientifica generale della professoressa Patrizia Gabellini del Politecnico di Milano.

Il **Psc è costituito** da una collezione di documenti:

una relazione illustrativa, tre serie di tavole

("Figure della ristrutturazione", "Strategie per la qualità", "Regole, Quadro normativo, Quadro conoscitivo, Valutazione ambientale strategica (ValSat).

#### in sette città' la strategia del Psc

"Bologna città metropolitana" e "Bologna città di città" sono due immagini con le quali è stato sintetizzato il percorso di lettura sfociato nel *Quadro conoscitivo* e il processo di verifica concluso con il *Documento preliminare*. Con queste immagini si è portata l'attenzione sulla **natura plurima delle forme di urbanità che oggi contraddistinguono Bologna e il suo territorio**, esprimendo la volontà di valorizzarle.

Nel lavoro di definizione del Piano strutturale quelle immagini, ancora vaghe, sono state tradotte e riferite a precise parti del territorio dove si concentrano progetti, politiche e azioni, parti alla cui trasformazione è affidata la ristrutturazione del capoluogo e dell'area metropolitana. **Le 7 Città sono figure territoriali che intendono rendere percepibili differenze già presenti e "far vedere" le strategie** che orientano azioni diversamente declinate nello spazio, nel tempo e per gli attori coinvolti. **Rappresentano il progetto generale che lega e anima le singole scelte del Psc**, reinterpretando anche idee e proposte del passato, **attraversando le partizioni amministrative sovracomunali e quelle dei quartieri bolognesi.**

Le 7 Città, della **Ferrovia**, della **Tangenziale**, della **Collina**, del **Reno**, del **Savona**, della **Via Emilia Ponente**, della **Via Emilia Levante**, incardinate le une nelle altre, ma distinguibili per storie, caratteri esistenti

e strategie future, identificano altrettante catene di spazi, costruiti e aperti, dove prevalgono alcune popolazioni e pratiche sociali, **dove cambia il modo di abitare**. In queste differenze si riconosce la ricchezza della città contemporanea e nella loro progettazione si misura l'utilità di un piano strutturale che non coinvolge in maniera uniforme il territorio, ma concentra e diversifica gli interventi.

### **Sistemi, Situazioni e Ambiti per la qualità diffusa**

Se le **7 Città** consentono di leggere le scelte operate dal Piano strutturale **su alcune parti del territorio** 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 il territorio per intero**, perseguendo l'obiettivo di diffondere la qualità in considerazione delle diverse condizioni di partenza.

La progettazione dei tre **Sistemi - mobilità, città pubblica, ambiente-** 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 e di argomentare i criteri di scelta operati, confrontandosi con gli indirizzi e le scelte della pianificazione sovralocale. Gli **Ambiti -appartenenti al Territorio da strutturare, al Territorio strutturato, al Territorio rurale-** traducono il progetto del Piano strutturale nella forma prevista dalla legge regionale 20/2000 per dettare le regole, definendo per ogni parte del territorio 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.

### **Le Situazioni per gli indirizzi locali**

L'individuazione di **37 Situazioni, 22 delle quali densamente abitate, identificate con i nomi noti agli abitanti** per facilitare il riconoscimento dei luoghi interessati, ha lo scopo di costruire un'apposita **agenda di azioni** per i Piani operativi, i piani attuativi e il Regolamento urbanistico edilizio, 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 anche 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.

### **prosegue il percorso di partecipazione**

La partecipazione, ovvero il coinvolgimento dei cittadini nella discussione degli obiettivi e nella definizione delle scelte progettuali, ha preceduto il Psc nella fase preliminare attraverso gli incontri del Forum, in alcuni casi ne ha preparato il terreno anticipando decisioni nei numerosi Laboratori, **lo accompagna attraverso iniziative nuove come i Tavoli strategici per le 7 Città e i laboratori partecipati legati alle Situazioni**, due differenti modalità di lavoro che permettano sempre la composizione di strategie urbane ed esigenze locali. In questo quadro i Quartieri hanno

assunto, e assumeranno sempre più, un ruolo di attore-protagonista.

### **la perequazione per le politiche abitative e le infrastrutture**

La perequazione urbanistica si carica dell'obiettivo di rendere **economicamente sostenibile la ristrutturazione** prevista e di raggiungere gli scopi fissati dall'Amministrazione: "riabitare Bologna" e migliorare la "vivibilità urbana". A Bologna la perequazione si specifica, da una parte – quando riguarda i nuovi interventi insediativi - nell'acquisizione di un patrimonio fondiario su cui promuovere la realizzazione dei più significativi progetti di ristrutturazione ambientale e programmi di housing sociale, dall'altro – quando riguarda interventi di riqualificazione concentrata o diffusa - nel regolare sotto il profilo economico il co-finanziamento dei privati alla città pubblica (attrezzature collettive e dotazioni infrastrutturali).

### **valutazione come processo,**

### **partecipazione e comunicazione come pratiche ordinarie**

Il **monitoraggio** raccoglie l'obiettivo di trasformare la Valutazione di sostenibilità ambientale del Psc in un processo continuo di verifica della sua attuazione e dell'efficacia o meno dei risultati attesi.

Il monitoraggio si qualifica appoggiandosi a un **Sistema informativo territoriale del Comune di Bologna**, che diventa il centro **motore** dell'aggiornamento sia per la valutazione, sia per la comunicazione rivolta agli abitanti oltre che ai professionisti e operatori del territorio.

7 città

## La Città della ferrovia

### La nuova immagine di Bologna

La Città della ferrovia identifica la catena degli spazi urbani (nuova stazione ferroviaria, aeroporto, fiera, luoghi della direzionalità) che ospitano le relazioni internazionali, dove la massima accessibilità e la concentrazione di funzioni eccellenti fanno incontrare le tante, diverse popolazioni che contraddistinguono la miscela demografica contemporanea. E' la città dove nei prossimi anni si verificheranno le trasformazioni più rilevanti, dove avverrà la ricomposizione degli insediamenti cresciuti prima e dopo la rivoluzione urbana e industriale: la Bologna storica e il quartiere della Bolognina, separate dal fascio ferroviario. E' la figura urbana che sta al centro della ristrutturazione che il Psc cerca di governare, quella che rappresenta la nuova immagine di Bologna in Italia e nel mondo.

## La Città della tangenziale

### Da grande barriera a cerniera

La Città della tangenziale identifica la sequenza di insediamenti che, addossati alla grande barriera a nord della città, ne soffrono tutti gli inconvenienti e che possono recuperare abitabilità attraverso un sistema di connessioni (svincoli, parcheggi di interscambio, strade di penetrazione e attraversamenti ciclo-pedonali) e di spazi aperti (varchi e spine verdi, fasce di mitigazione e cunei agricoli). L'inclusione progressiva della tangenziale, destinata a diventare una strada metropolitana, avviene con la moltiplicazione delle relazioni tra luoghi di nuova urbanizzazione e luoghi da riqualificare, i quali rappresentano nel loro insieme la gamma degli usi e delle pratiche metropolitane.

## La città della collina

### Un nuovo statuto

Con Città della collina si intende affermare una nuova identità per la parte del territorio bolognese che ha subito un processo di progressiva riduzione e privatizzazione degli usi (quasi solo residenza), rompendo i tabù (congelamento dello stato attuale) e individuando un diverso statuto dell'abitabilità. Quindi: ricostruzione di un sistema di connessioni e nodi (corridoi, sentieri, stazioni, parcheggi) che diversifichi e qualifichi l'accessibilità urbana e metropolitana; individuazione di luoghi da progettare come raccordi-parco con le aree densamente urbanizzate; creazione di un mosaico di ambienti ecologici, agricoli e periurbani disponibili a diverse pratiche d'uso degli abitanti metropolitani.

## La Città del Reno

### La costruzione di un paesaggio

La Città del Reno identifica il paesaggio del fiume che scorre a ovest come legante di una città metropolitana discontinua, costituita da insediamenti prevalentemente residenziali, una città da riconoscere in quanto tale e da riqualificare lavorando prevalentemente sulle connessioni trasversali, pedonali e ciclabili, sui nuclei di centralità dei quartieri esistenti, sulle relazioni con le altre Città.

## La Città del Savena

### Una città-parco residenziale e produttiva

Con Città del Savena si riprende il tema, ormai radicato nell'urbanistica bolognese, del doppio parco fluviale (a est come a ovest) spostando però l'accento sul "pieno" del parco, facendo emergere la differenza che contraddistingue l'ambiente del Savena da quello del Reno, quindi il diverso ruolo che possono giocare gli spazi aperti nei due differenti contesti. A est la nuova strada Lungo Savena, l'alta velocità, le aree di nuova urbanizzazione nel comune di Bologna e nei comuni contermini, configurano una vera e propria città metropolitana, dove si susseguono aggregati residenziali e produttivi di qualità, intercalati da ampi spazi aperti, attrezzati e non.

## La Città della Via Emilia Ponente

### Un'altra metamorfosi

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

e medioevale con la prima espansione otto-novecentesca a tessuto compatto, il vecchio nucleo industriale di Santa Viola, l'antico centro di Borgo Panigale sviluppatosi con la realizzazione del quartiere Ina casa e del Peep. Una successione di episodi urbani relativamente autonomi che la ristruttu-

## La Città della Via Emilia Levante

### Un'altra metamorfosi

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

A est un nuovo filobus a via guidata, denominato Civis, collegherà la città romana e medioevale con l'espansione otto-novecentesca avvenuta nei modi della città giardino, con i quartieri moderni delle Due Madonne e del Fossolo, con il nuovo insediamento previsto dallo stesso Psc nella zona Savena. Una successione di interventi singolarmente dotati di verde e servizi che potranno trovare nella strada ristrutturata una centralità comune.

## 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, 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.