

Urban Planning

Prof. Patrizia Gabellini

Web site: <http://www.planum.net/plansproject/>

A course which seeks to present a point of view as to the method of interpreting **urban planning practice today**: in Italy, as in Europe, a deep change has happened

The territory has changed. The urbanization interests the whole territory and creates unknown problems to the planner. Now the territory is marked by the **presence of multiple and contrasting landscapes.**

Landscape: a note on the use of this word and of this concept. **Territory is neutral; landscape may give a connotation.**

My intention is to refer to the breakdown in the models that have characterised the urban scenario, to the processes of disintegration which, affecting the thousand-year urban space, have generated a new contemporary city and the multiplication of the physical forms and lifestyles that accompany it, making it increasingly difficult to recognise the boundaries between city and countryside - dynamics that do not substantially differentiate metropolitan areas from cities, cities from towns and towns from urban areas.

The “granular” nature: the persistence or the re-creation of episodes in urban development, of variable consistency, that have their own physical and social prerogatives and require, in addition to an ability to observe and interpret, also an ability to construct intervention instruments and ad hoc technical products.

In Italy, the phenomena that are relevant here have been recognised by experts, administrators and politicians - by experts through examining the forms of disintegration (in the territory, economy, society, political system) and by administrators through placing attention on problems of coexistence and governing conflicts.

Although the signs of change were identified at an early stage, the construction and application of new urban planning instruments and urban policies which are adequate to deal with the questions generated by the various territorial conditions have proceeded slowly, with discontinuity and without a national framework.

After an initial phase, more or less during the 1980s, in which the legislative apparatus in force was dismantled and new forms of intervention were tried out in the cities (a period marked throughout Europe by the success of the urban project), there was then a phase of constructing new regulations for territorial government.

This still does not cover all Italian regions and has created considerable differences, so that in Lombardy, Emilia Romagna and the Marche – the three regions under consideration – the work of the urbanist and planner is carried out within different legal and procedural frameworks.

Will begin the course discussing plan experiences which work between and on different landscapes in different conditions: a medium-sized city in Northern Italy (Bologna) and a small city in Central Italy (Jesi). Then we will discuss significant design and plan experiences on territories and landscapes which are characteristic of this planning season: **problem territories/landscapes?** (the sprawl city, the unregulated city, public housing districts), **territories of value/traditional landscapes** (historic centres, hill and rural areas), **sustainable territories/new landscapes** (manufacturing and residential areas, mobility infrastructures). These cases involve **some relevant questions** for planning (the form of the plan, communication, the relationship with the planning heritage). We will discuss these questions in the last lessons.

Today the case of the **Structure plan of Bologna**.

The laws and the debate about **the local structure plan in Italy**. An opportunity to renew urban planning and to think about the territorial change

Habitability as a form of urban living: many, different ways of urban living in contemporary territories (see the paper “*Interpreting the breakdown of the urban model: three Italian case studies*”)

The question of habitability reappears, and it has shifted attention onto the relationship between space and society and onto places and ways in which this relationship is achieved. The habitability of the territory in all its aspects is considered to be a condition for attracting innovative businesses, populations and well qualified human capital - in particular young people – in order to encourage creative skills and social cohesion.

If the question of competition has led to a reasoning about new hierarchies among the cities of the world, considering cities (whether capitals or otherwise) as unitary entities in an abstract global network, habitability looks at places and their unyielding internal dynamic, at social practices which functional reasons are unable to completely explain.

This shift in view point leads to an interesting examination of the archipelago of building forms that already accommodate or can accommodate new co-existences between different populations, whether they be permanent or temporary, native or immigrant, populations who have varying demands and requirements, but also entirely new possible answers. In this respect, the disintegration of the city appears as a multiplication of urbanity and of the very opportunities of the urban condition, as generator of a new habitability.

PSC

2007 COMUNE DI BOLOGNA
PIANO
STRUTTURALE
COMUNALE

 Bologna. Città che cambia

ANTEPRIMA180107

The case of **Bologna: a structure plan whose theme is the habitability**. The slogan is “**city of cities**”

It is a short, descriptive way of expressing the joint presence of very different living conditions that involve different populations, bringing together urban forms that function in different ways, of greater or lesser complexity, introverted and extroverted, forming part of networks of varying dimensions. Each urban form requires its own strategies.

But differences consist not only of the territorial assets available and their composition. The level of services is just as important in indicating divisions. Physical and functional services (legibility, accessibility, operability , timing) and services that have nothing to do with the value of the use of the territory, but rather with identification and belonging (aspects that involve memory, perception and the significance given to places) reflect upon the people who live there, on the forms of organisation and on social relations

Bologna. Città che cambia

Settore
 Sergio Lorenzi Culturali

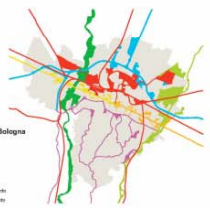
Assessorato all'Urbanistica,
 Pianificazione territoriale
 Urbana, Verde

Regolatore Comunale
 Paolo Di Napoli

Direttore Area Urbanistica,
 Ambientale e Verde
 Antonio Naldini
 Coordinatore operativo

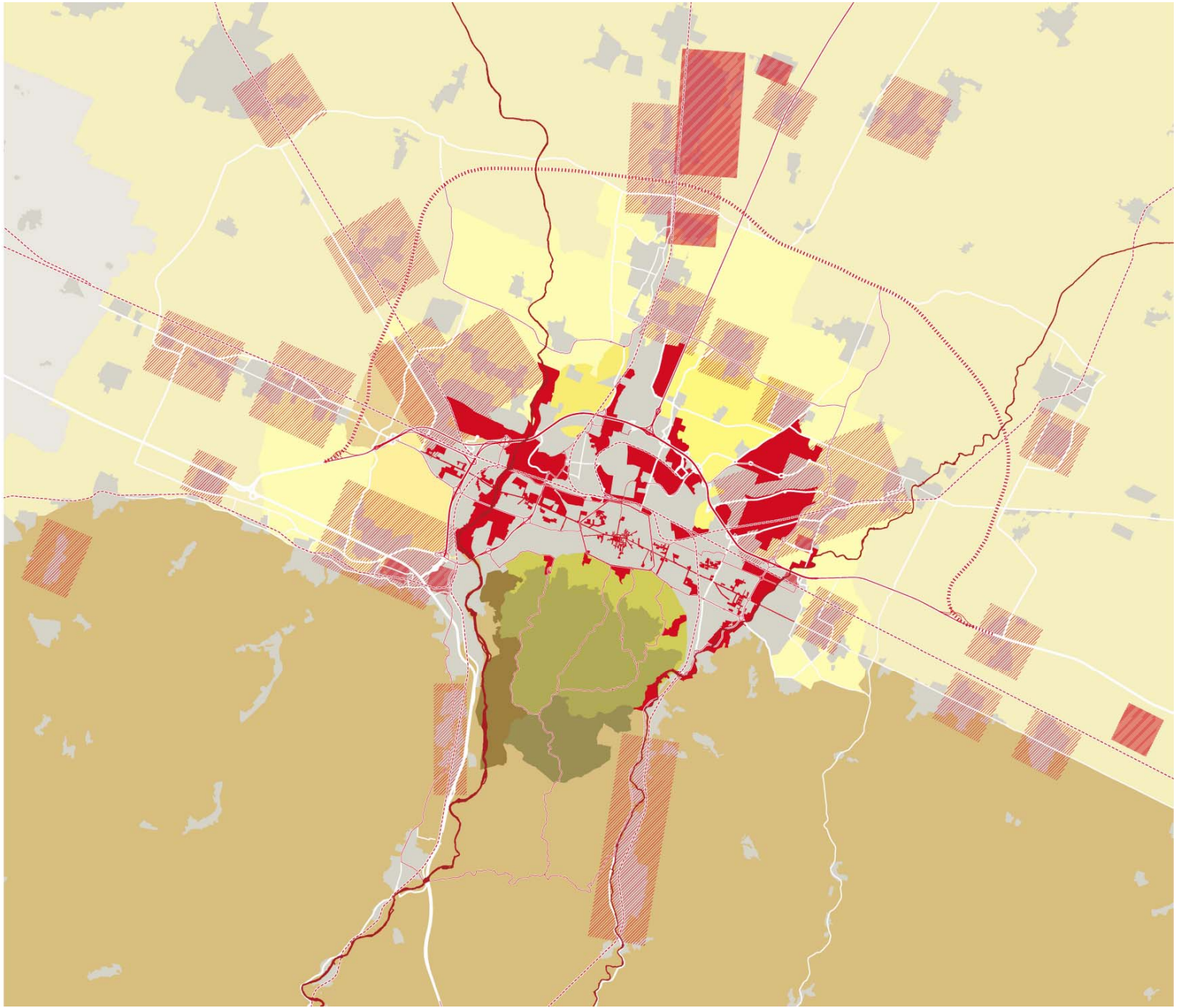
27.02.2007

- Le strategie del PSC**
- Ordinare progetti e politiche di trasformazione urbana
 Le sette città di Bologna
 - Togliere e realizzare il paesaggio urbano
 Le sette città di Bologna
 - Compartimenti di Linceo di Milano
 - Compartimenti di Bologna, Spesso il lungo Strada
 - Compartimenti di San Giovanni e San Nicolò di Milano
 - Colore urbano
 - Colore verde
 - Colore del cielo
 - Colore dei edifici
- Le strategie del PTCP**
- Ordinare città e sedi
 - Insediamenti pubblici, scolastici
 - Comunità della mobilità
 - Nono livello di urbanistica presente
 - Insediamenti residenziali
 - Situare le eccellenze
 - Di fronte al centro
 - Analisi strategica di localizzazione di funzioni ed attività urbane
 e le attività produttive, commerciali e di sviluppo strategico
 - Valorizzare natura e paesaggio
 - Le città di paesaggio
 - Luoghi di Paesaggio della Città di Bologna
 - Luoghi di Paesaggio della parte della conurbazione Bologna
 - Altre Luoghi di Paesaggio del Sistema di pianura



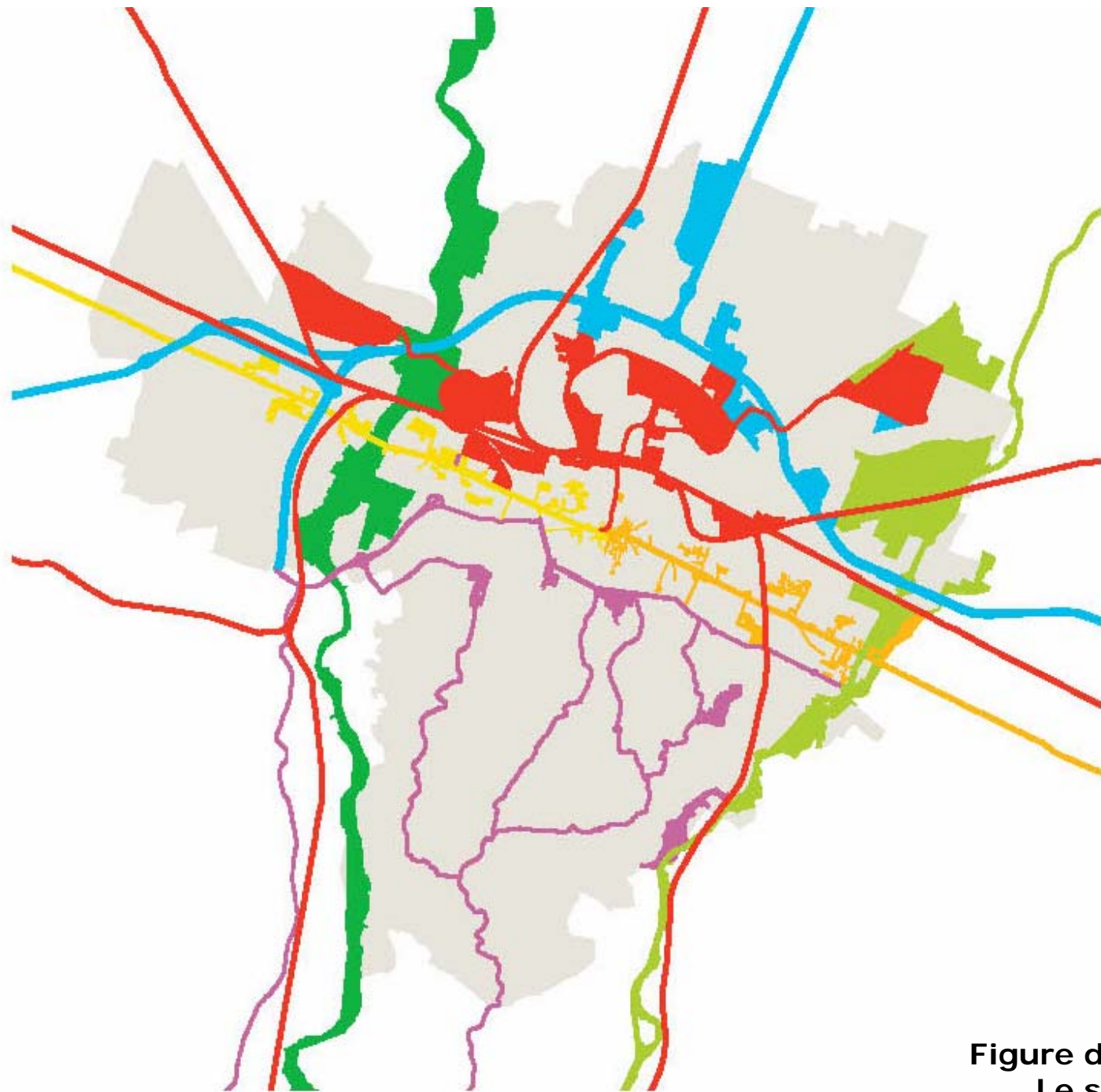
- Le sette città di Bologna**
- Città delle Torrazze
 - Città della Montagna
 - Città della Collina
 - Città del Reno
 - Città del Comune
 - Città della Via Emilia
 - Città della Via Emilia

- La rete ecologica PTCP n.1**
 Progetti sovramunicipali di tutela e valorizzazione
 (Comitato Interistituzionale elaborazione PSC associati)
- Rete ecologica comunale, verde e sistema di integrazione
 - Compartimenti urbani
 - Protezione di
 - Controllo urbano



The expression “City of cities” also includes a local authority area such as Bologna which is compact and has a planning continuity. Around 375,000 inhabitants live there in a territorial area of around 140 sq. km.

Bologna is developing its first structural plan for the city as part of the new development plan provided under the recent Emilia-Romagna urban planning legislation (no.20 of 2000). Under the regional law, the structural plan has the task of laying down strategic choices for the layout and development of the entire city area, to protect its physical and environmental integrity as well as its cultural identity.



**Figure della ristrutturazione
Le sette città di Bologna**

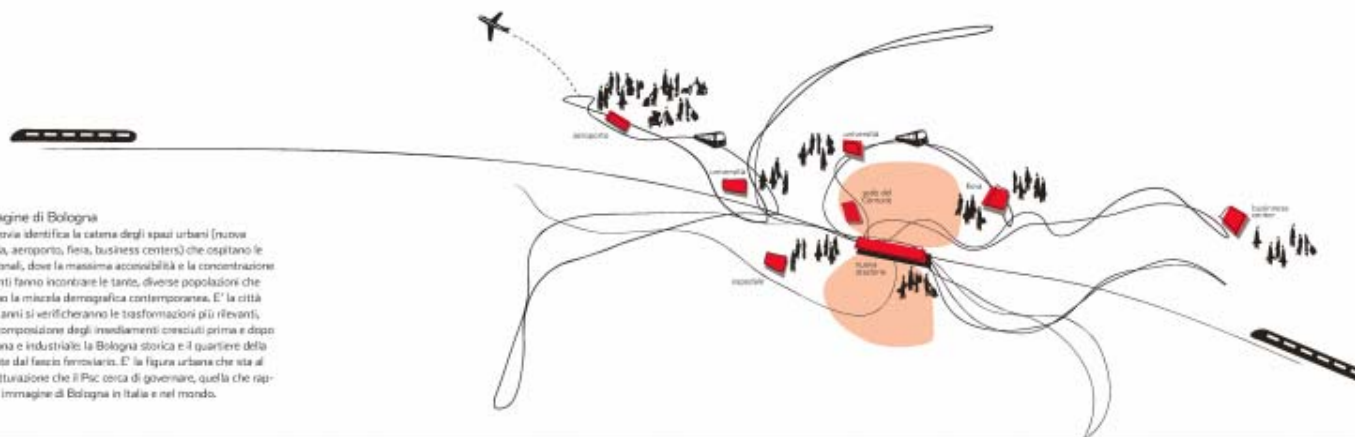
“Bologna metropolitan city” and “Bologna city of cities” are two images which briefly set out the approach that resulted in the *Outline Survey* and the enquiry process that was concluded with the *Preliminary Document*.

These two images have drawn attention to the **multiple nature of urban forms that are the distinguishing features of Bologna and its territory today**, expressing the desire to make best use of them.

In the work of developing the Structural Plan these images, which were still vague, have been translated and linked to specific parts of the territory in which projects, policies and actions are concentrated – areas upon whose transformation the redevelopment of the city and the surrounding metropolitan area depends

The 7 Cities are territorial figures that seek to identify differences that are already present and to highlight the strategies that guide various different actions which are described in terms of space, time and the people involved. They represent the general project which links and animates the individual policies of the PSC, reinterpreting also past ideas and proposals, bridging administrative divisions beyond municipal level and those of the neighbourhoods of Bologna.

The 7 Cities, of the **Railway**, the **By-pass road**, the **Hills**, the **River Reno**, the **River Savena**, the **Western Via Emilia**, and the **Eastern Via Emilia**, each inextricably linked with the other, but each distinguishable through their history, characteristics and future strategies, identify as many series of spaces, developed and open, where various populations and social practices prevail, **where the way of living changes**. In these differences the richness of the city of today can be recognised and in their development is measured the utility of a structural plan which does not involve the territory in a uniform manner, but concentrates and diversifies interventions.



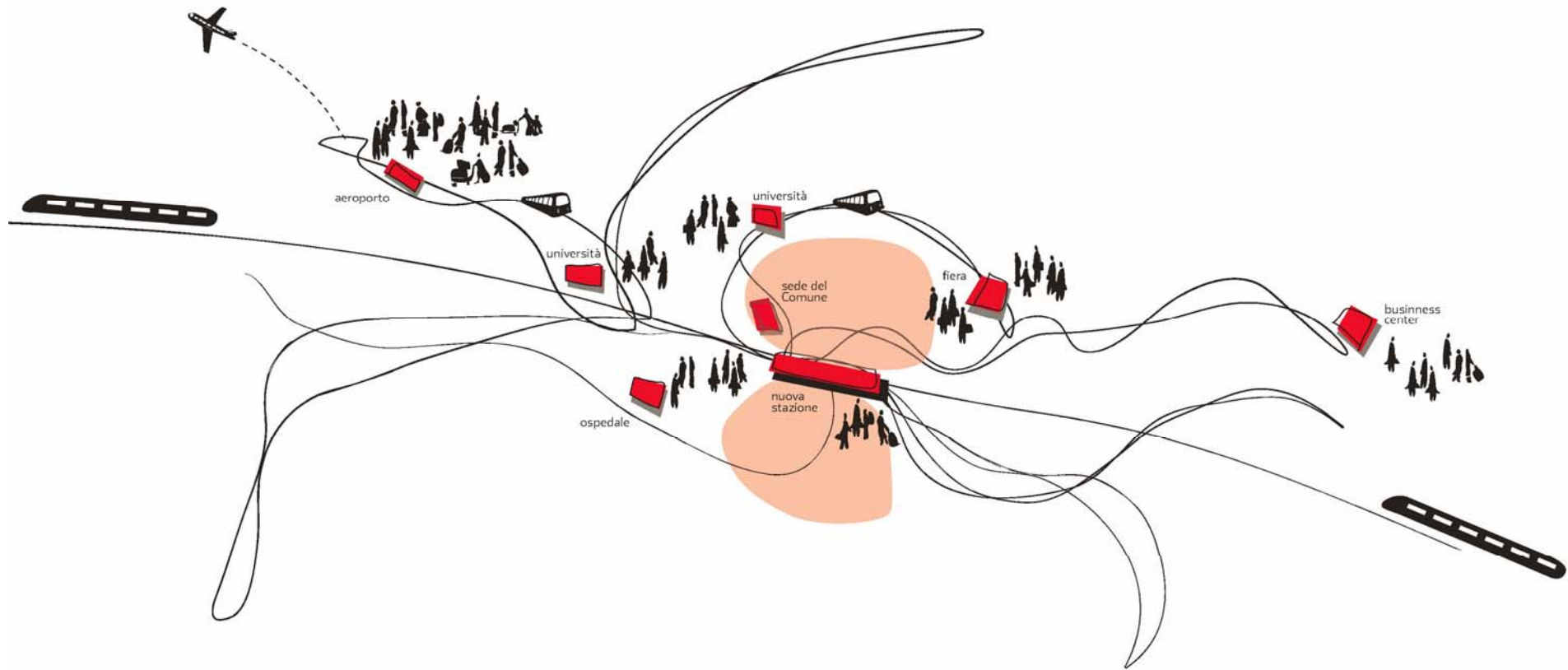
La nuova immagine di Bologna
 La Città della ferrovia identifica la catena degli spazi urbani (nuova stazione ferroviaria, aeroporto, fiera, business centers) che ospitano le rifrattazioni internazionali, dove la massima accessibilità e la concentrazione di funzioni eccellenti fanno incontrare le tante, 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 creati prima e dopo la rivoluzione urbana e industriale: la Bologna storica e il quartiere della Bologna, separato 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.

Bologna, Città che cambia

ANTEPRIMA

- Luoghi**
 - Nuova stazione ferroviaria
 - Aeroporto Marconi
 - Fiera district
 - District CAAD
 - Nuova sede universitaria
 - Mercato
 - Nuovo Piatto di Capano
 - Nuova Scuderia
 - Ex officina del gas
 - Bologna nel gas
 - Ex mercato
- Contesti**
 -
- Nodi**
 -
- Connessioni**
 - Linee del trasporto pubblico
 - Servizio ferroviario metropolitano
 - Piccola linea
 - Metropolitana
 - Funicoli a guida elettrica
 - Servizio

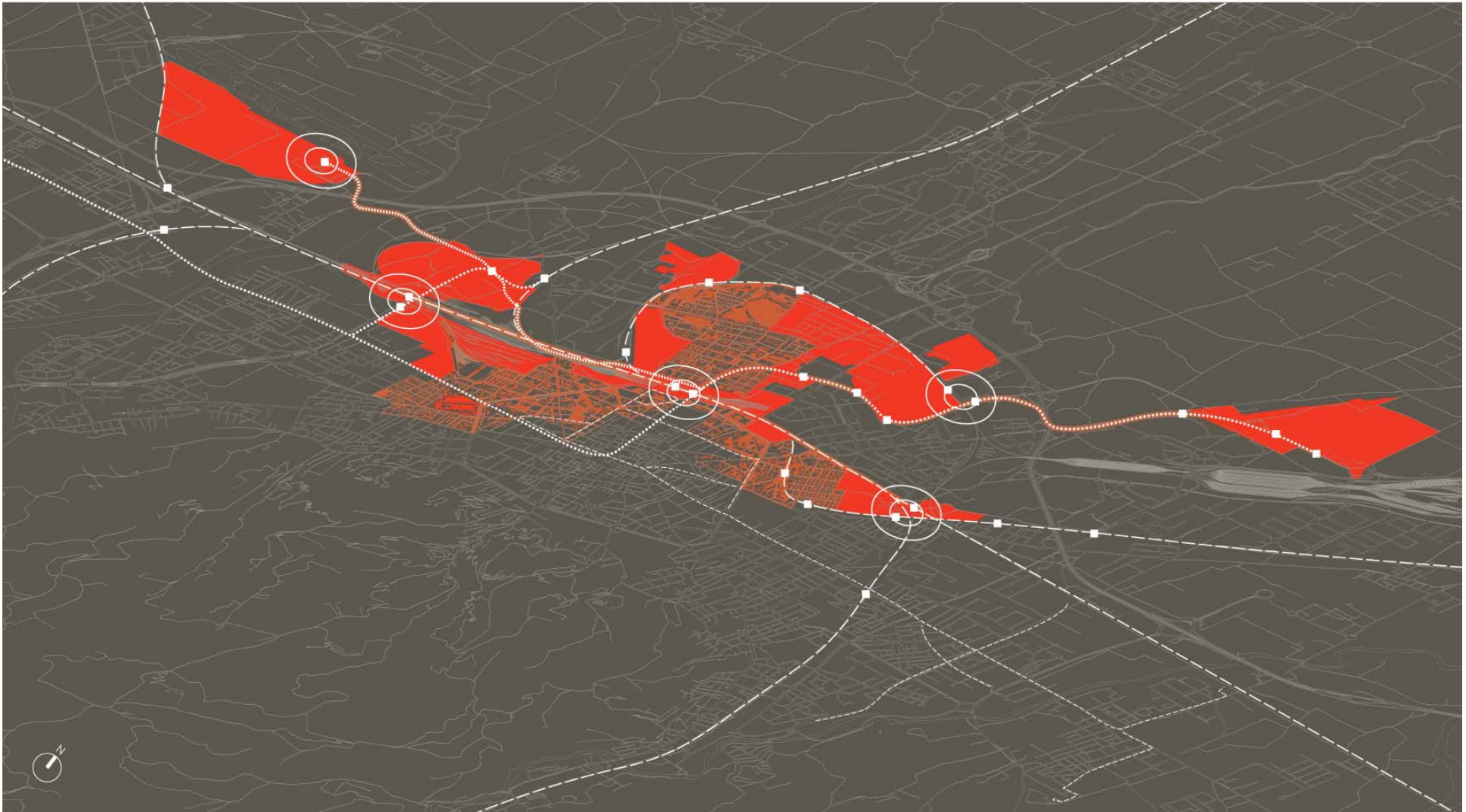




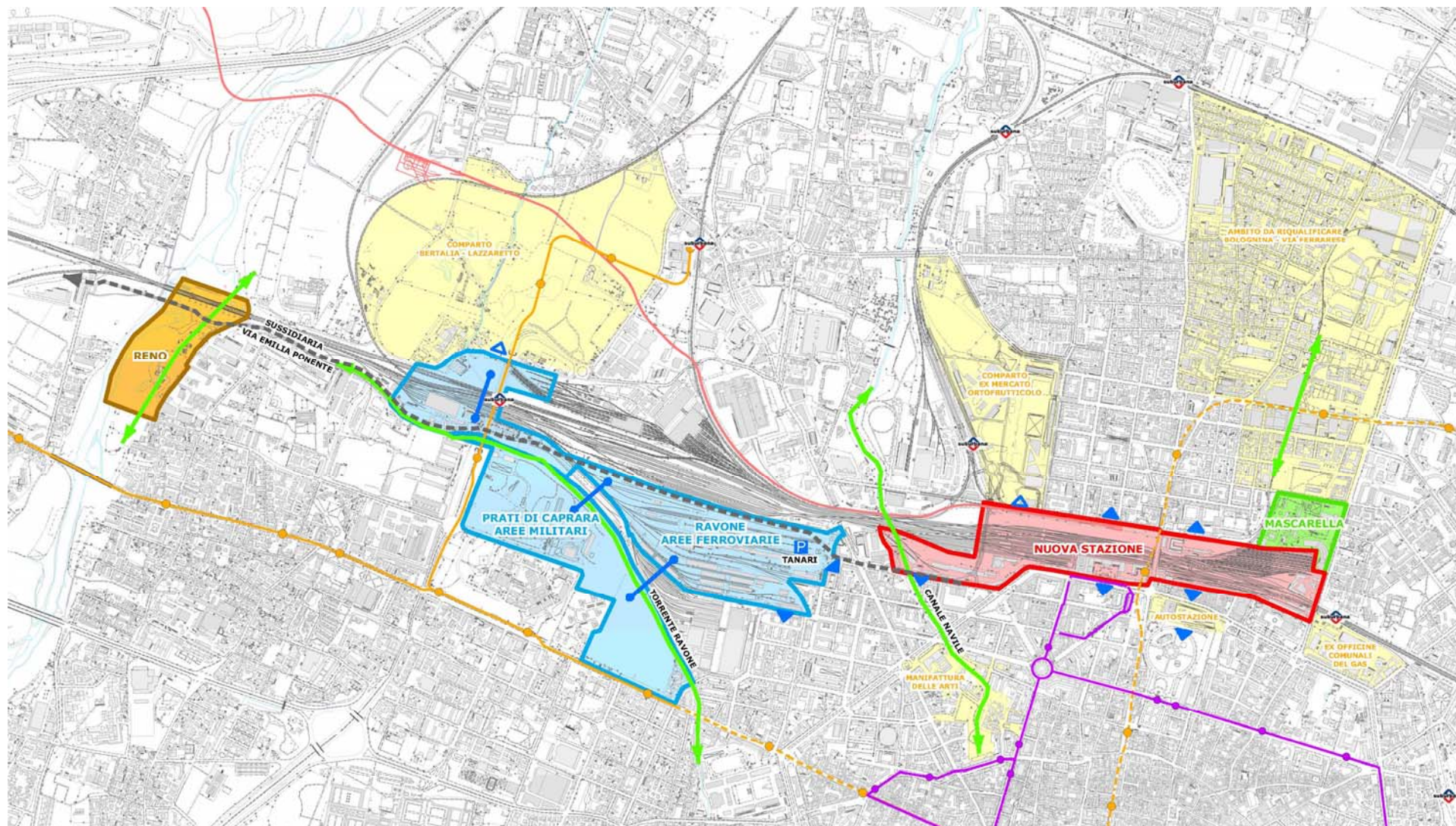
La Città della Ferrovia
Schema strategico

The City of the railway - The new image of Bologna

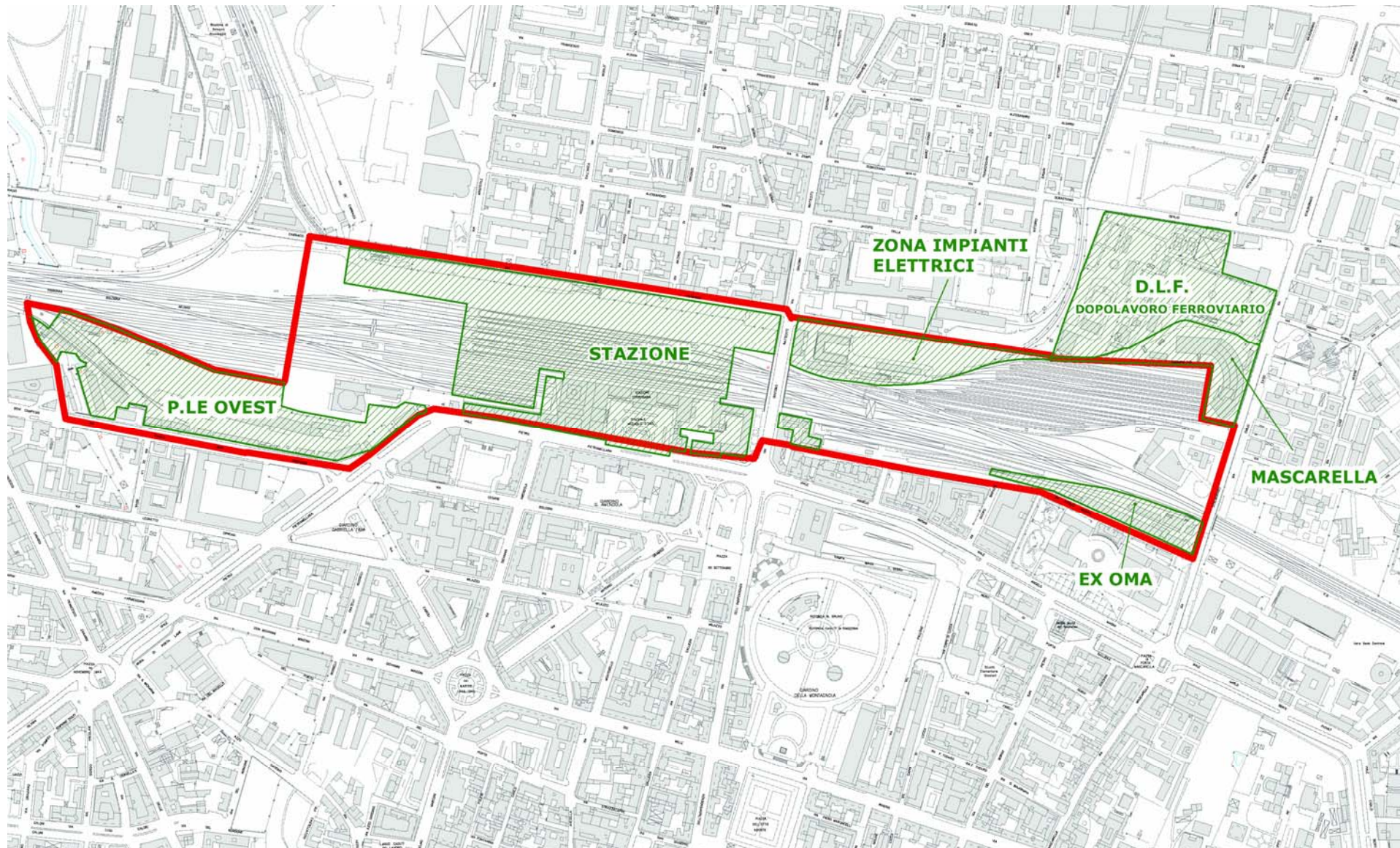
The City of the Railway identifies the series of urban spaces (new railway station, airport, expo centre, business centres) that are centres for international relations, where maximum accessibility and concentration of high quality functions come together with the many, varying populations that distinguish the contemporary demographic mixture. It is the city where over the forthcoming years there will be the most important transformations, where there will be a re-composition of the building developments that have grown up both before and after the urban and industrial revolution - historic Bologna and the district of Bolognina, separated by the railway track. It is the urban figure that stands at the centre of the redevelopment projects that the PSC seeks to oversee, which will provide a new image for Bologna in Italy and in the world.



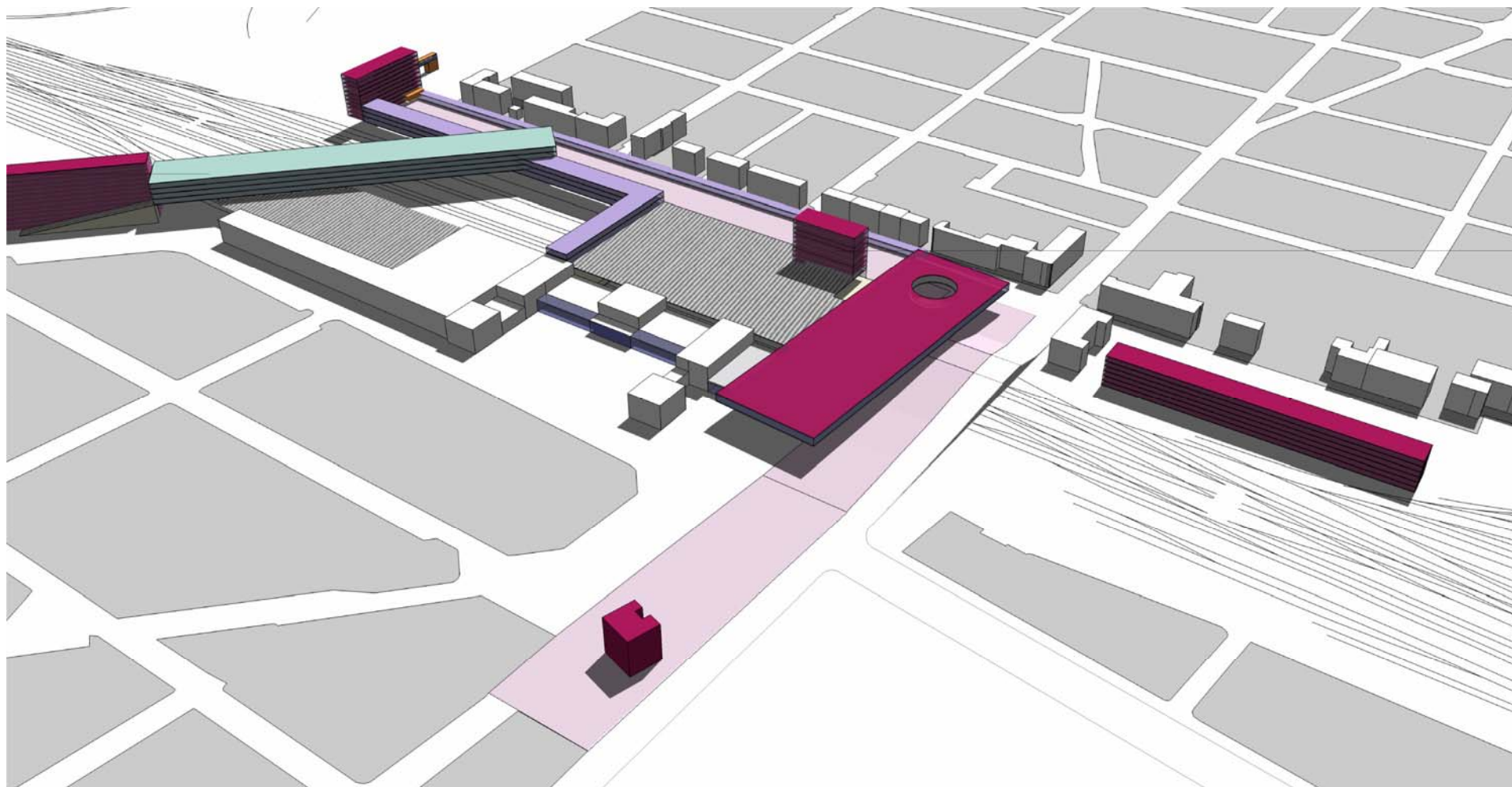
**La Città della Ferrovia
Schema strategico**



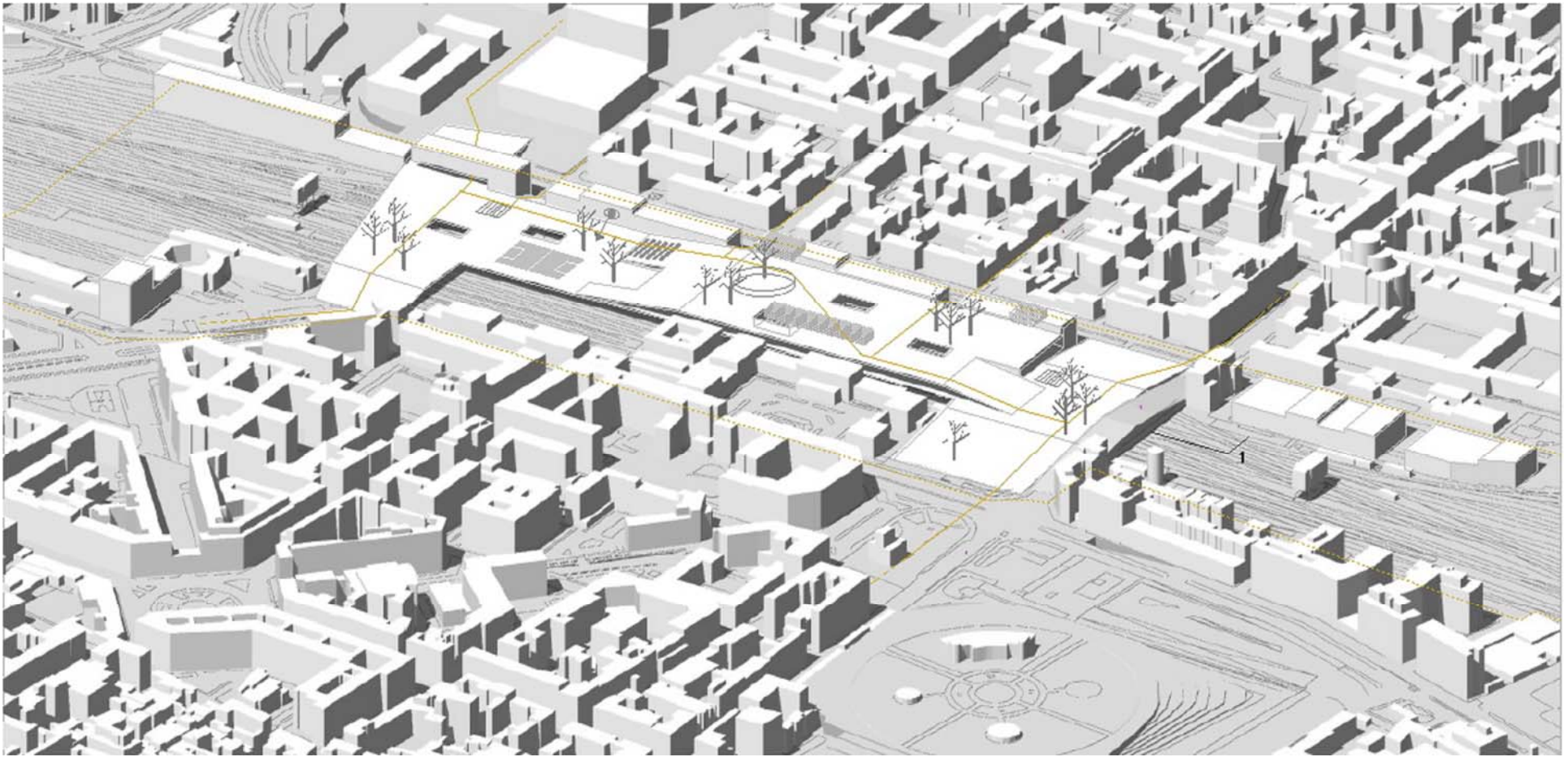
Assetto strutturale e strategico dell'ambito territoriale della Nuova Stazione Centrale di Bologna.



**Nuova Stazione Ferroviaria di
Bologna:
ambito di intervento**

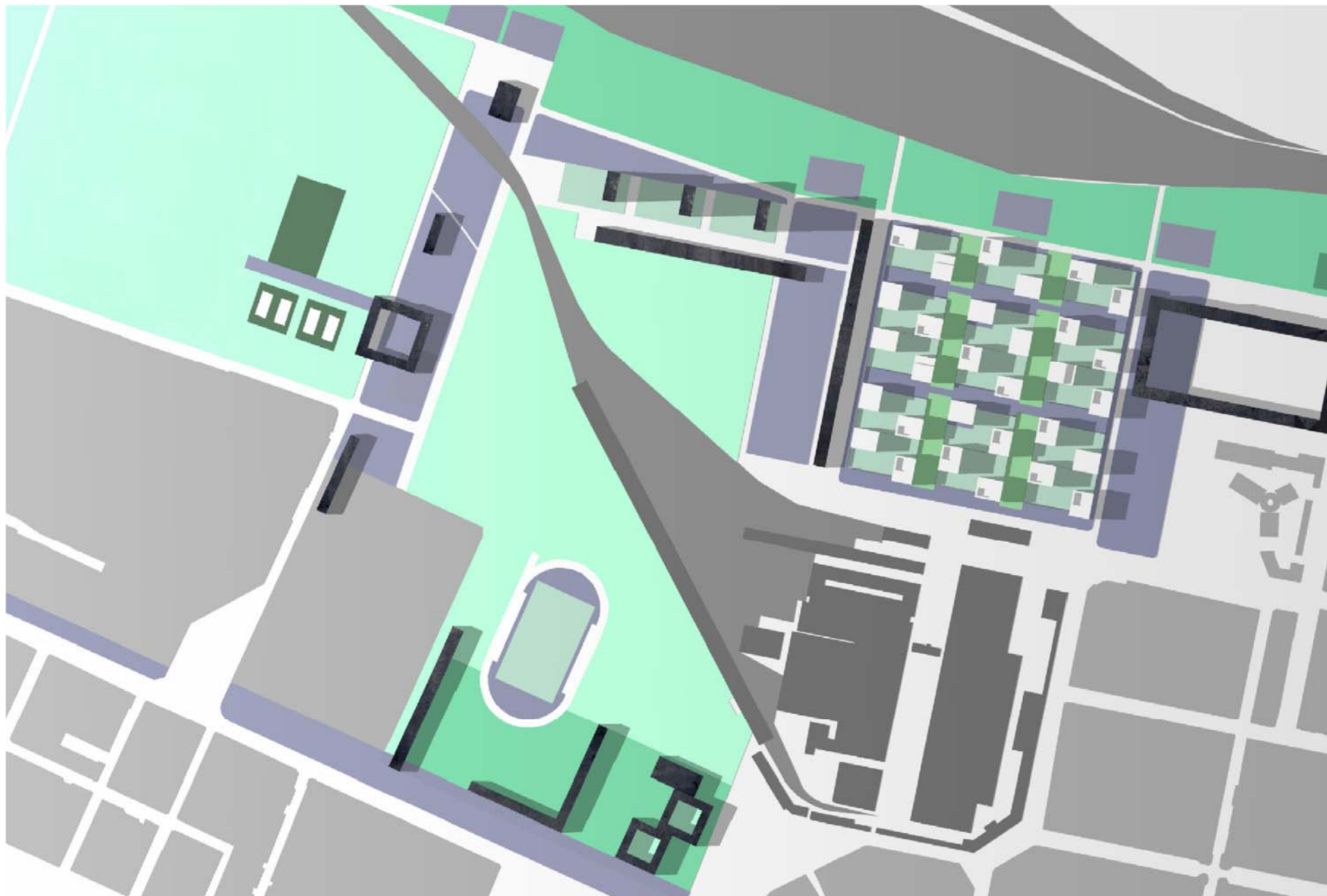


**Progetto per la Nuova Stazione
Centrale di Bologna.**
Studio preliminare per il progetto di
trasformazione delle aree Nuova Stazione
e Ravone di proprietà RFI

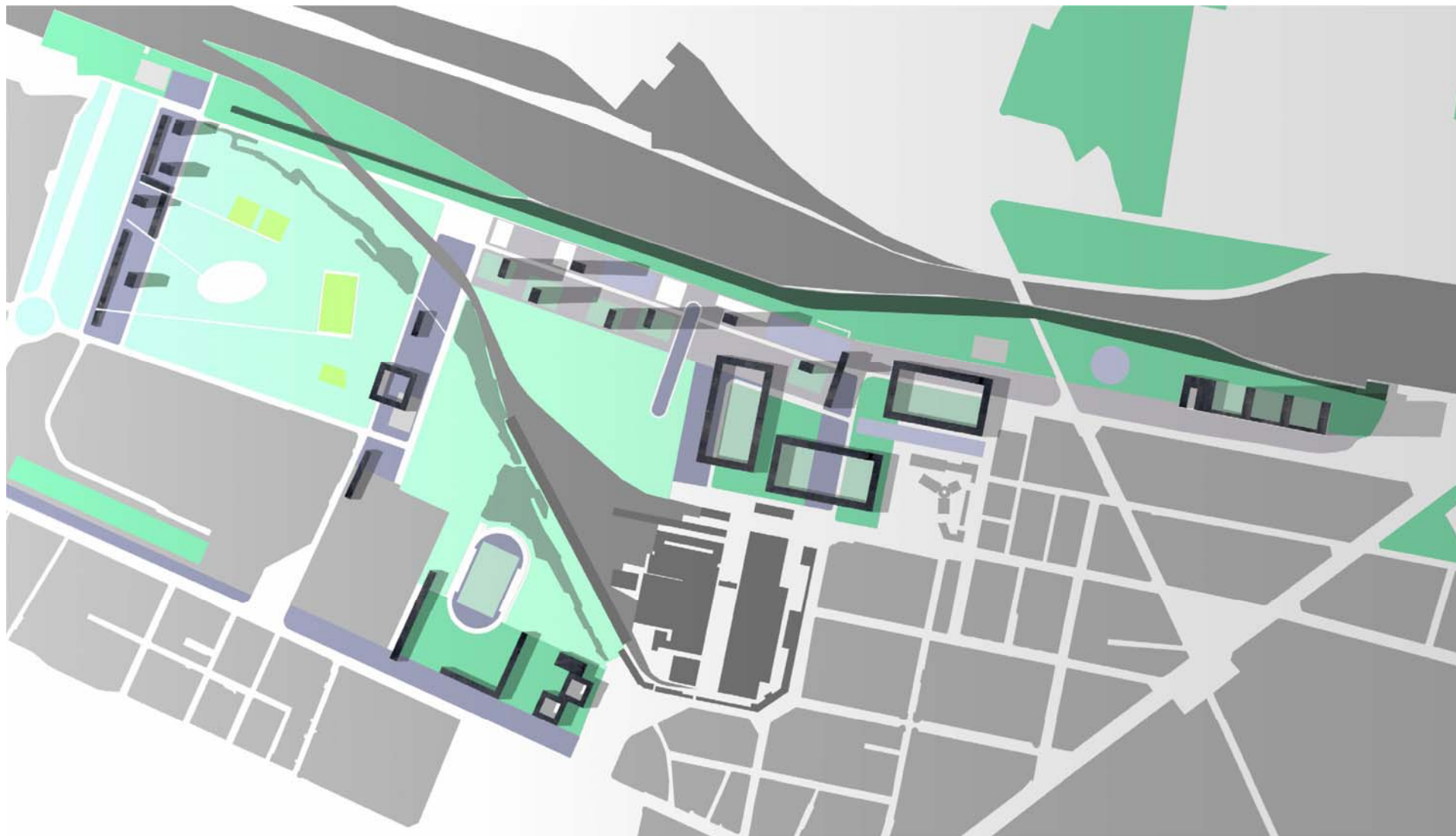


**Ipotesi di progetto per la Nuova Stazione
di Bologna**

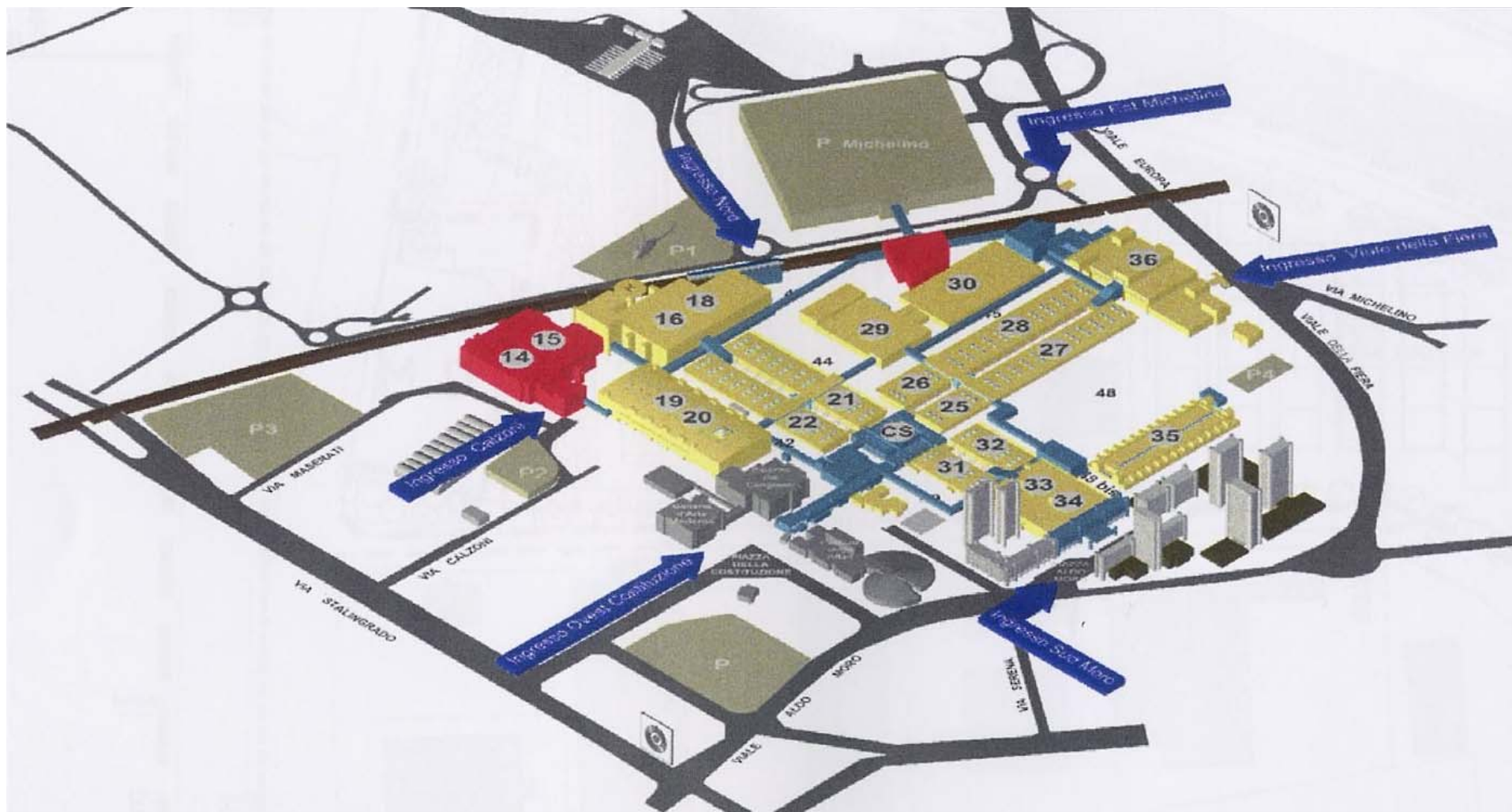
Orientamenti metaprogettuali per assetti
urbanistici
della Nuova Stazione di Bologna



Progetto per l'Ambito Ravone-Prati di Caprara.
Scenari per l'ambito allargato Ravone Prati di Caprara



Progetto per l'Ambito Ravone-Prati di Caprara.
Studio preliminare per il progetto di trasformazione delle aree
Nuova Stazione e Ravone di proprietà RFI – Scenari per
l'ambito allargato Ravone Prati di Caprara

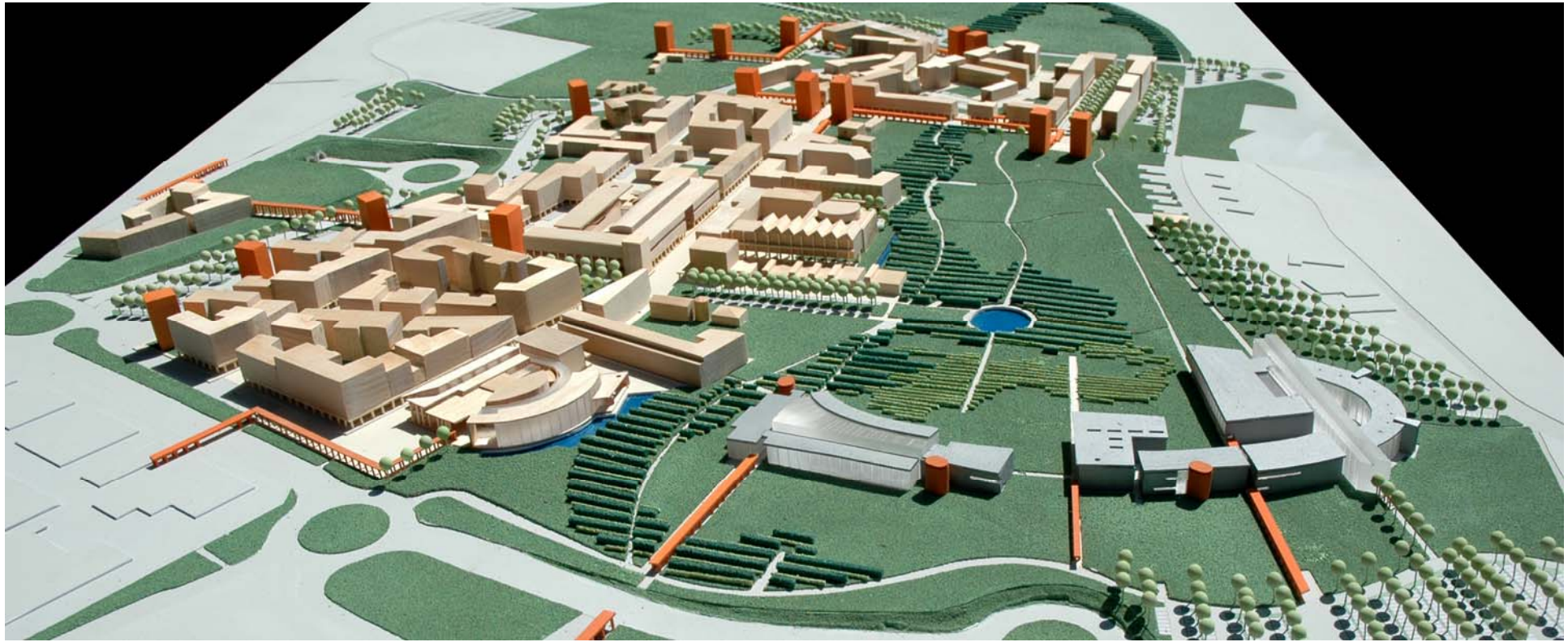


Progetto del Quartiere Fieristico.

Fiere Internazionali di Bologna
Ufficio Tecnico - luglio 2005

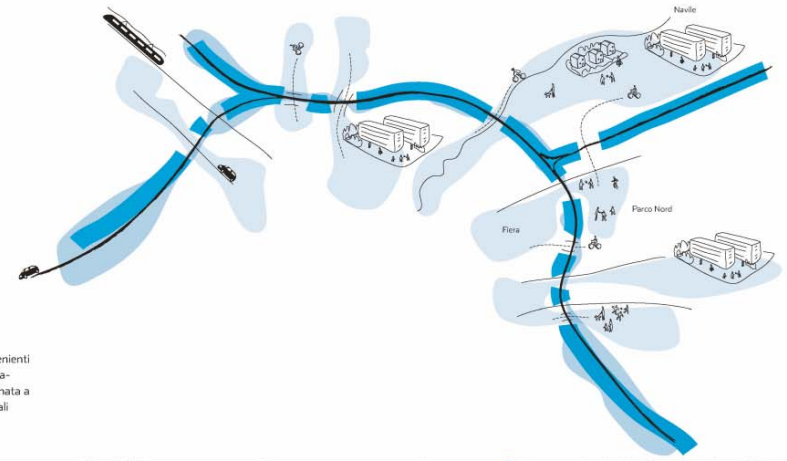


**Progetto di Riquilificazione
per l'Ex Mercato
Ortofrutticolo.**



**Progetto per il nuovo insediamento
integrato
urbano– universitario Bertalia
Lazzaretto.**

ANTEPRIMA

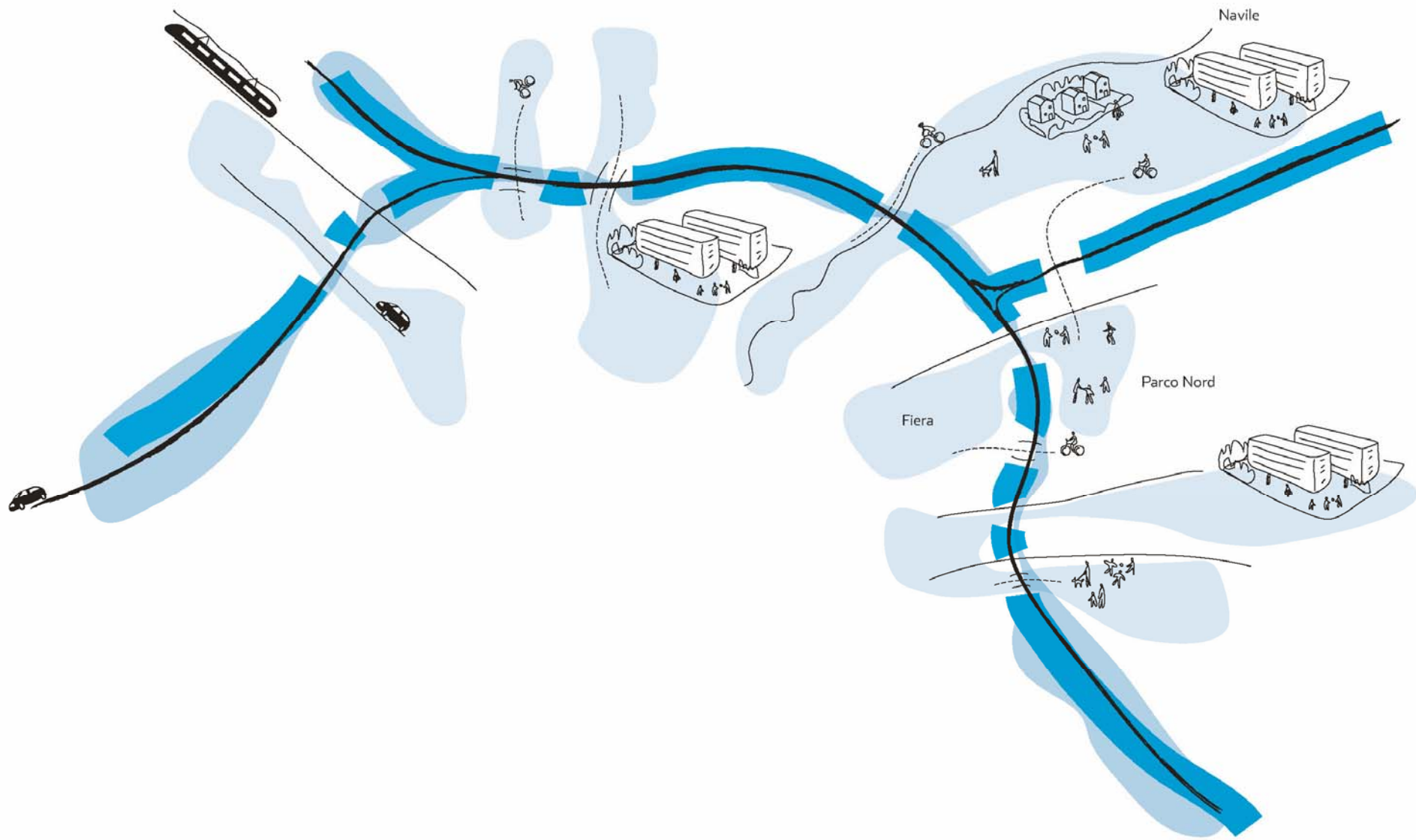


Da grande barriera a cerniera

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.

-  **Luoghi**
 Parco Nord
 Nuova Corticella
 Parco Lungo Navile
 Parco via Larga
 Parco San Donnino
-  **Contesti**
-  **Nodi**
- Connessioni**
 Infrastrutture
 Autostrade e tangenziali
 Caselli autostradali
 Strade di attraversamento e attestamento urbano
 Percorsi ciclopedonali
 Attraversamenti
 Parcheggi
 Linee del trasporto pubblico
 Fermate



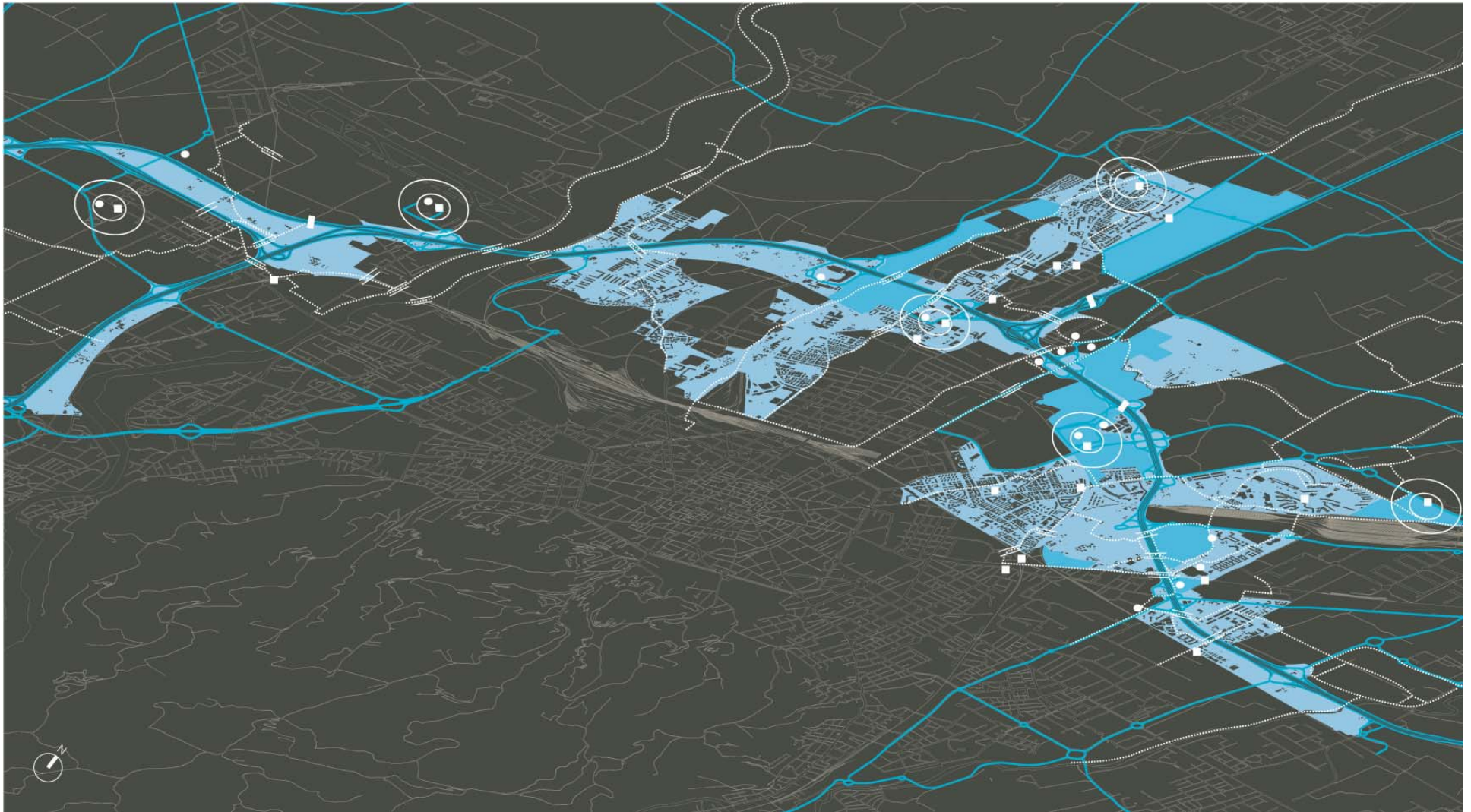


La città della tangenziale
Schema strategico

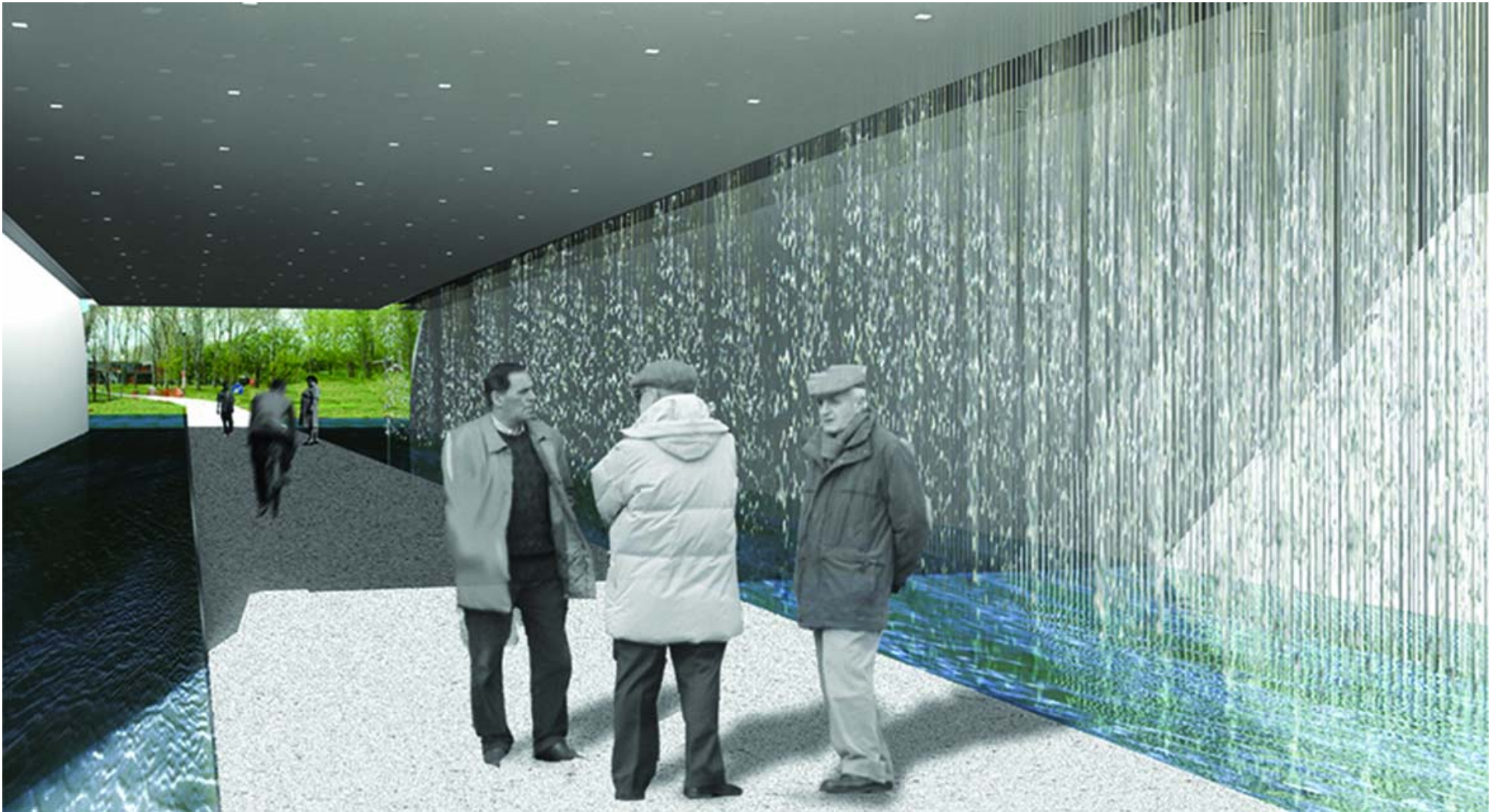
The City of the by-pass road

From great barrier to link road

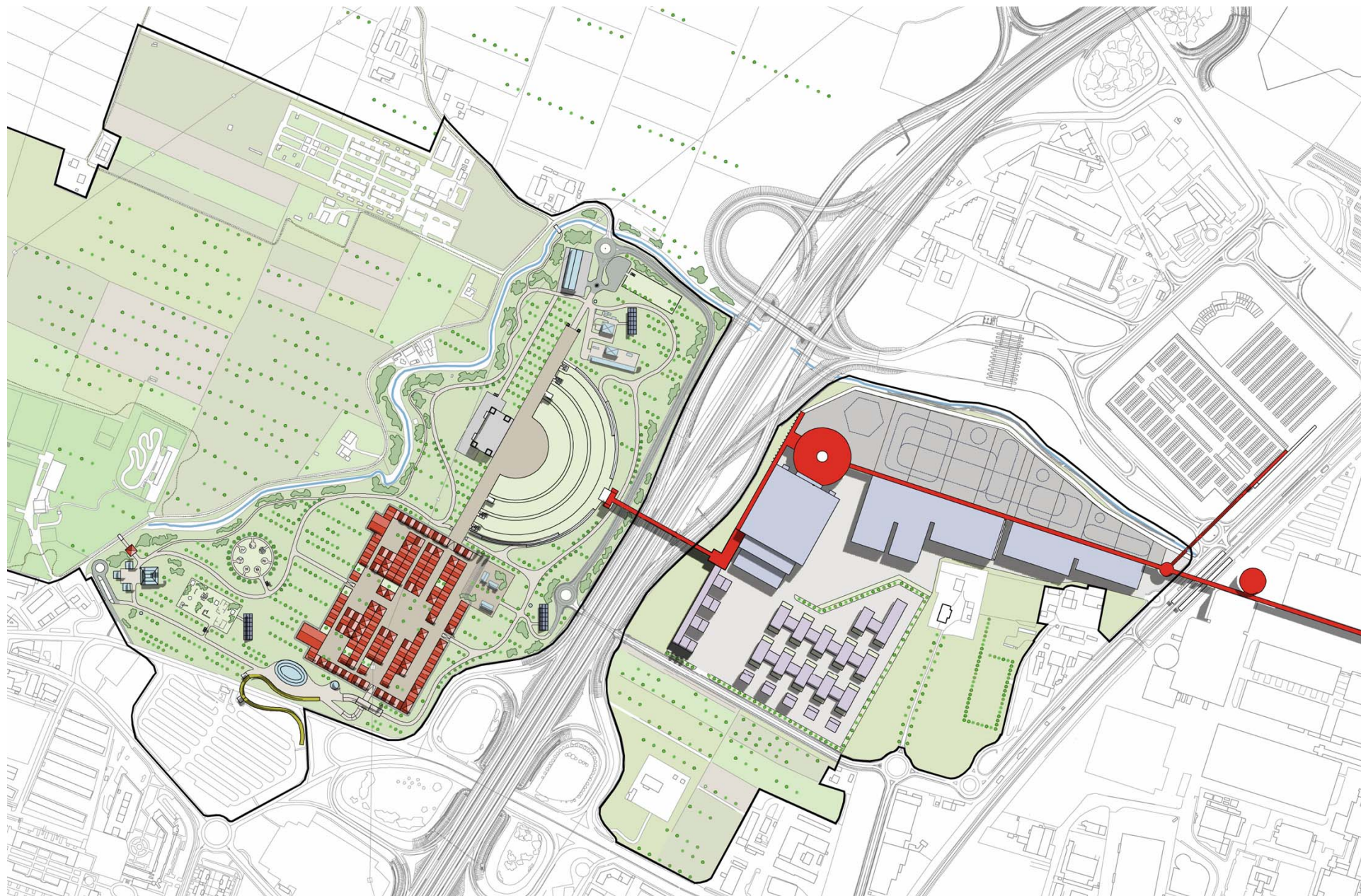
The City of the by-pass road identifies the sequence of developments that lie on either side of the great barrier to the north of the city. They suffer all the inconveniences and their habitability can only be improved through a system of links (intersections, car parks, cycling and pedestrian ways) and open spaces (green landscaping, areas of mitigation and agricultural wedges). The progressive inclusion of the by-pass road, destined to become a metropolitan road, occurs with the multiplication of the places directly linked to it – areas of new urban development and places to be re-developed which, overall, represent the range of metropolitan uses and practices.



La città della tangenziale
Schema strategico



Progetto per il Parco via Larga.



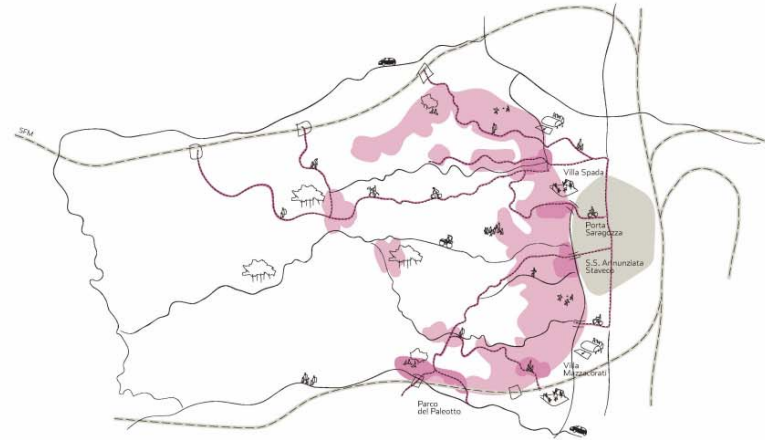
**Area Parco Nord: esplorazioni
progettuali.**

Ipotesi per la riqualificazione della zona a
nord della Fiera

Figure della ristrutturazione
 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 perurbani disponibili a diverse pratiche d'uso degli abitanti metropolitani.



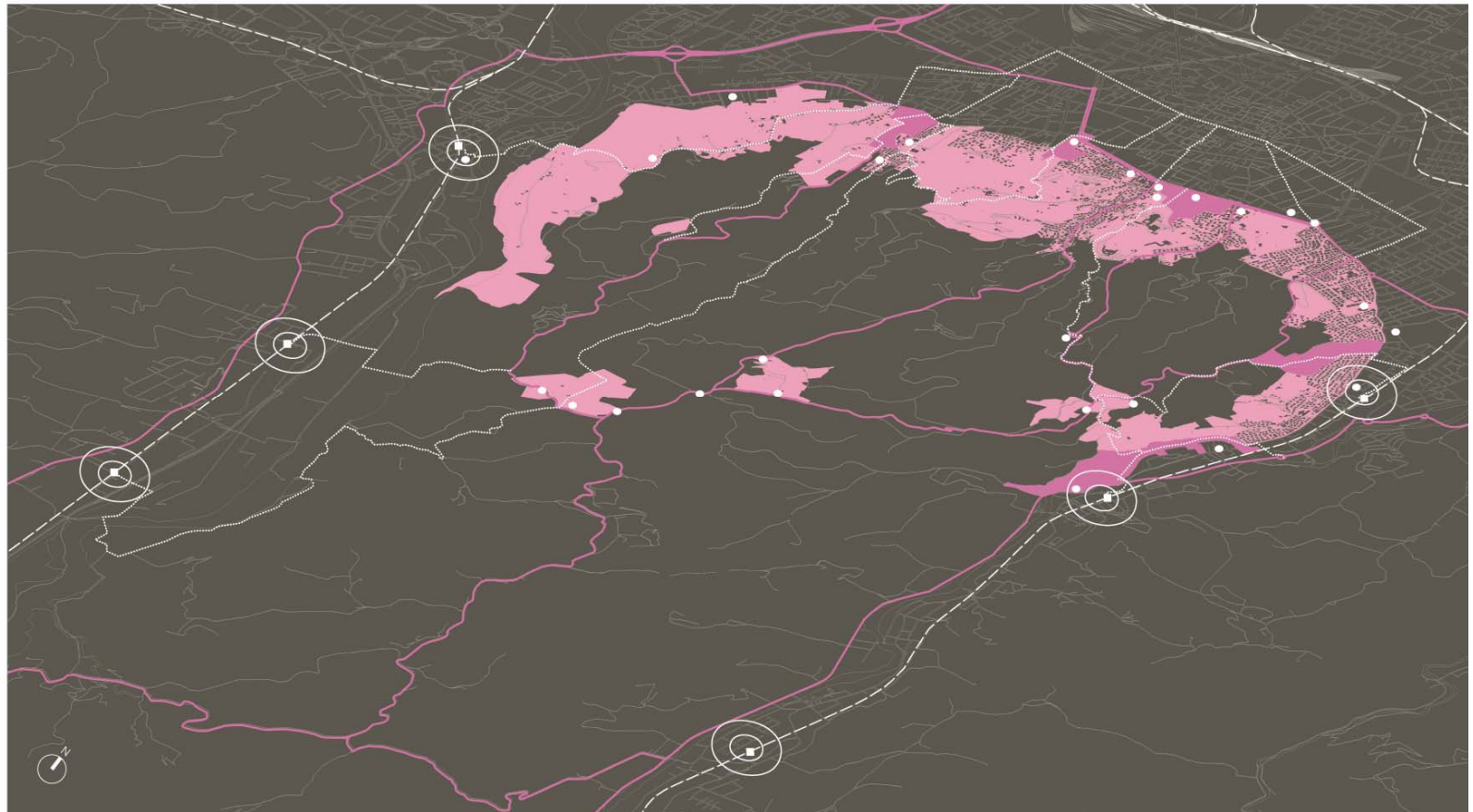
Bologna: Città che cambia

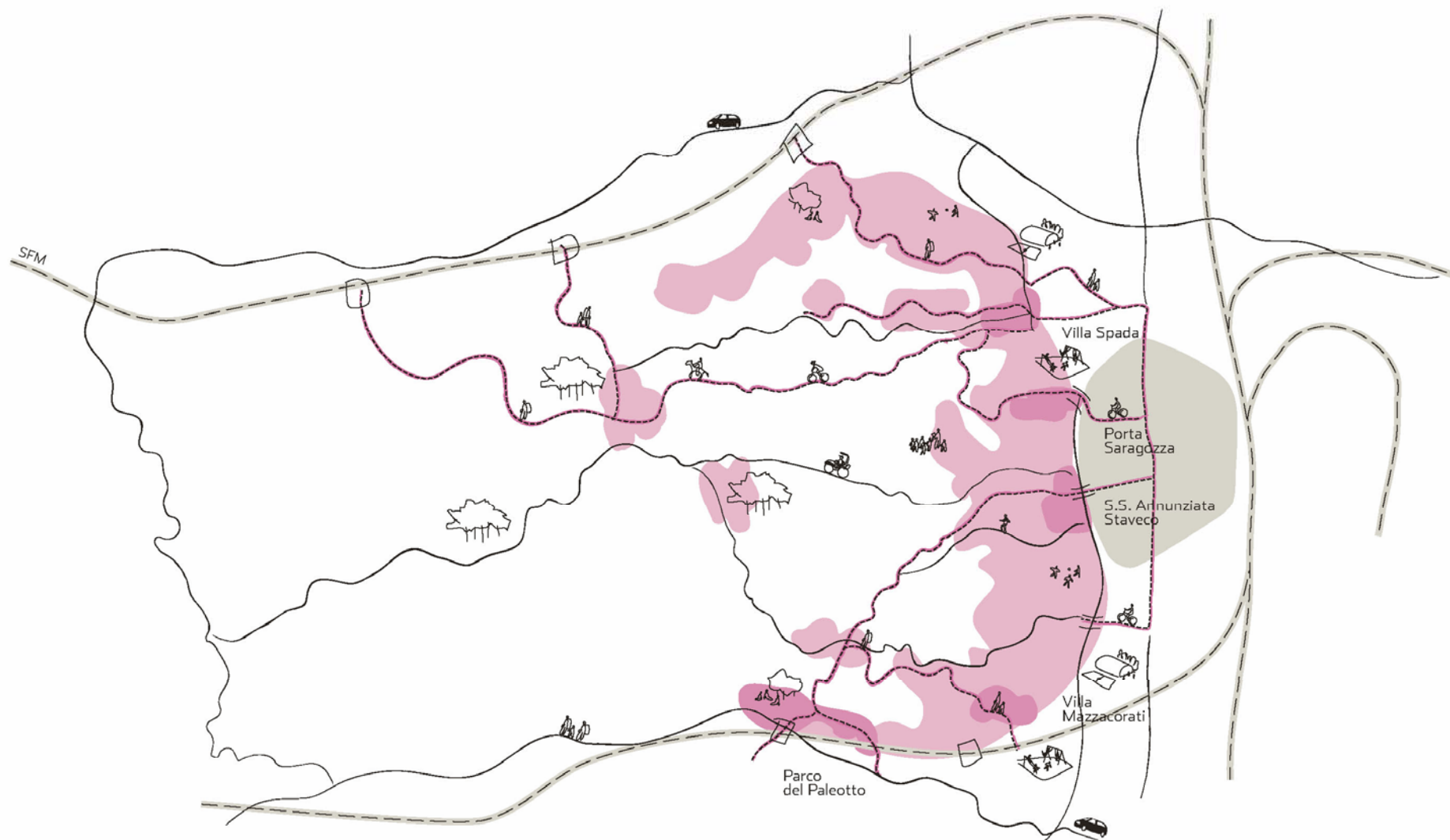
Studio
 Sergio Lottici/Colliardi
 Assessorato all'Urbanistica,
 Pianificazione territoriale
 Urbana-Stadiale
 Esperto Coorlatore
 Massimo Tassinari

Direzione Area Urbanistica,
 Ambiente e Mobilità
 Luciano Caporinelli

ANTEPRIMA

- Luoghi**
 S.S. Annunziata Staveco
 Porta Saragozza
 Villa Spada
 Villa Mazzacorati
 Parco del Paleotto
- Contesti**
- Nodi**
- Connessioni**
Infrastrutture
 Strade di attraversamento
 Strade di connessione
 Percorsi ciclopedonali
 Parcheggi
- Linee del trasporto pubblico**
 Servizio ferroviario metropolitano
- Fermate**



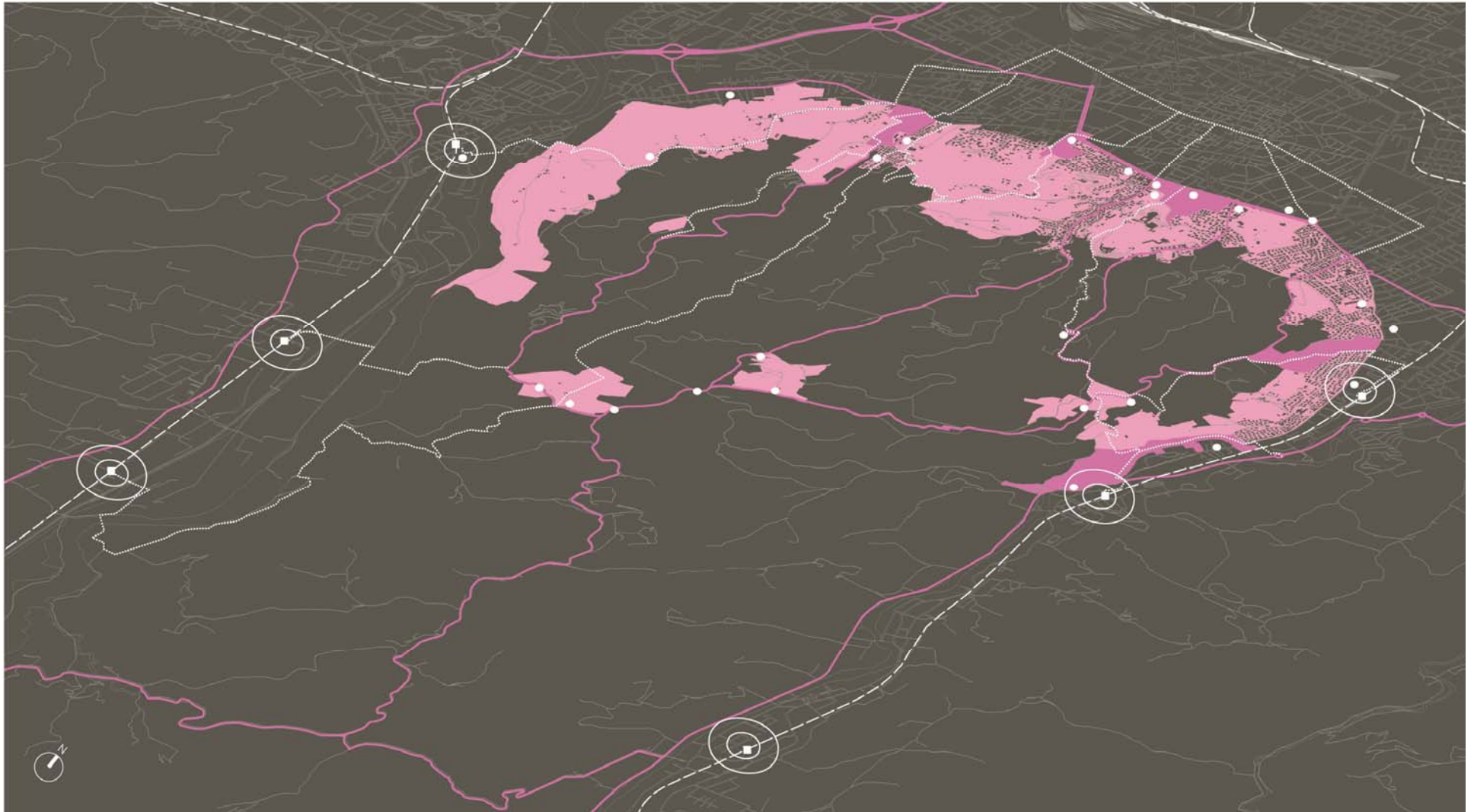


La città della collina
Schema strategico

City of the hills - A new statute

City of the hills seeks to give a new identity to a part of the city area that has been subjected to a process of progressive reduction and privatisation in its uses (almost entirely residential), breaking taboos (hill areas to remain as they are now) and establishing a new “habitability statute”.

Therefore: reconstruction of a system of connections and focal points (corridors, footpaths, stations, car parks) that diversify and qualify urban and metropolitan accessibility; the identification of places to be developed as park links with areas that are heavily urbanised; creation of a mosaic of ecological, agricultural and semi-urban environments that are available for various uses by metropolitan inhabitants.



La città della collina
Schema strategico



Via San Mamolo viene nobilitata a strada mista con ampio spazio per il pedone.

Proposta di linee guida e orientamenti per la collina del territorio bolognese. Strategie – Interventi – Azioni. Viabilità. Il sistema di fruizione e accessibilità



Una porta territoriale. Porta Saragozza

Proposta di linee guida e orientamenti per la collina del territorio bolognese. Strategie – Interventi – Azioni. Viabilità. Il sistema di fruizione e accessibilità



Una piscina pubblica in collina.

Proposta di linee guida e orientamenti per la collina del territorio
bolognese.

Strategie – Interventi – Azioni. La città pubblica della Collina.
Servizi ai quartieri collinari



Un sentiero pedonale con percorso ciclabile.

Proposta di linee guida e orientamenti per la collina del territorio
bolognese.

Strategie – Interventi – Azioni. La città pubblica della Collina. La
navigabilità profonda della Collina

Bologna. Città che cambia

Servizi
 Impianti Culturali
 Assessorato all'Urbanistica
 Pianificazione Territoriale
 Urbanistica
 Segreteria Comunale
 Urbanistica
 Osservatorio Urbanistico
 Architetto e Urbanista
 Roberto G. Geronzi

Luoghi

Piano del Reno
 Battelano

Contesti

Nodi

Connessioni

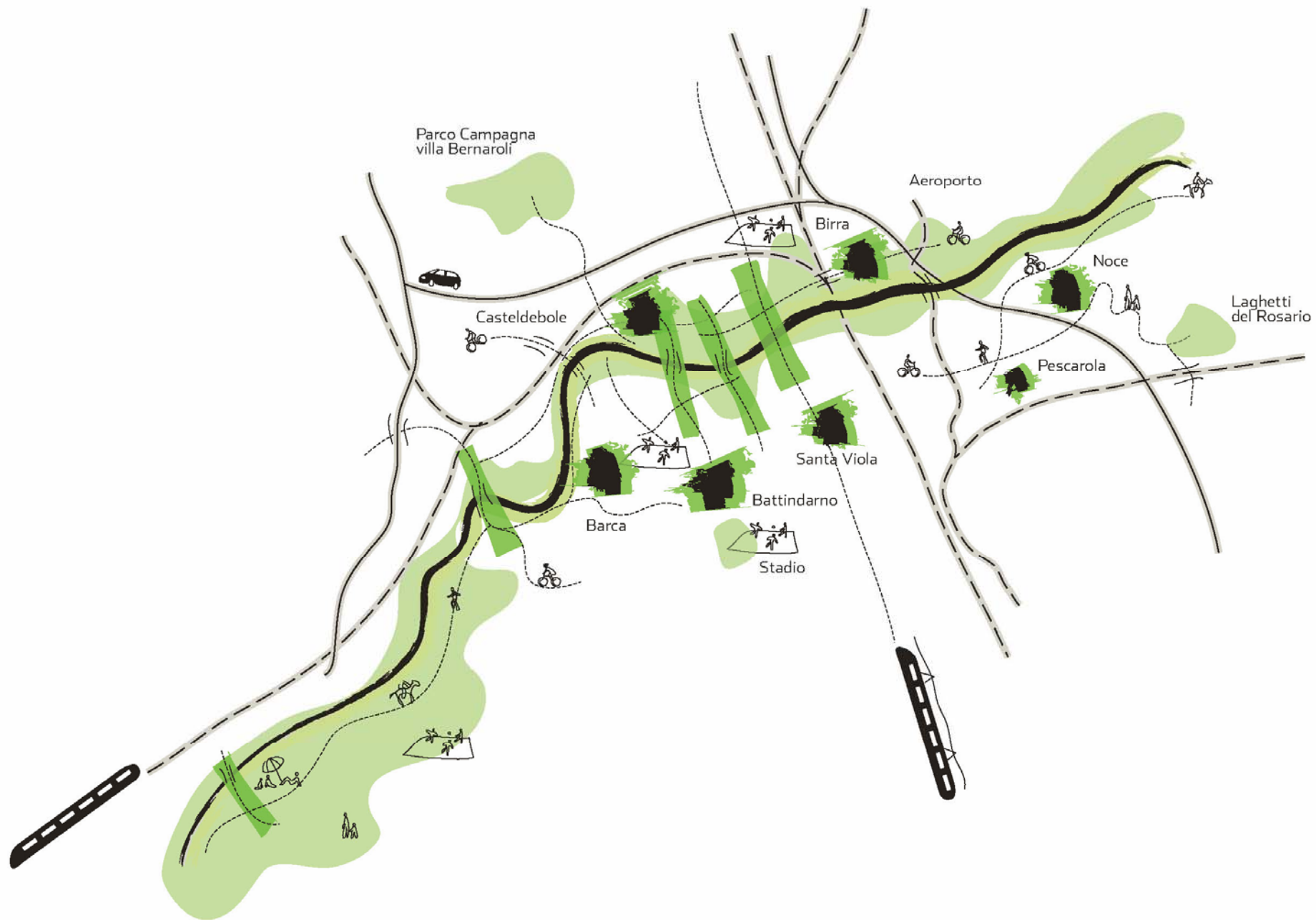
Infrastrutture
 Percorsi ciclopedonali
 Attraversamenti
 Parcheggio
 Linee del trasporto pubblico
 Trasporto pubblico su gomma
 Fermate

ANTEPRIMA

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 città "fori" della Ferrovia e della Tangenziale.





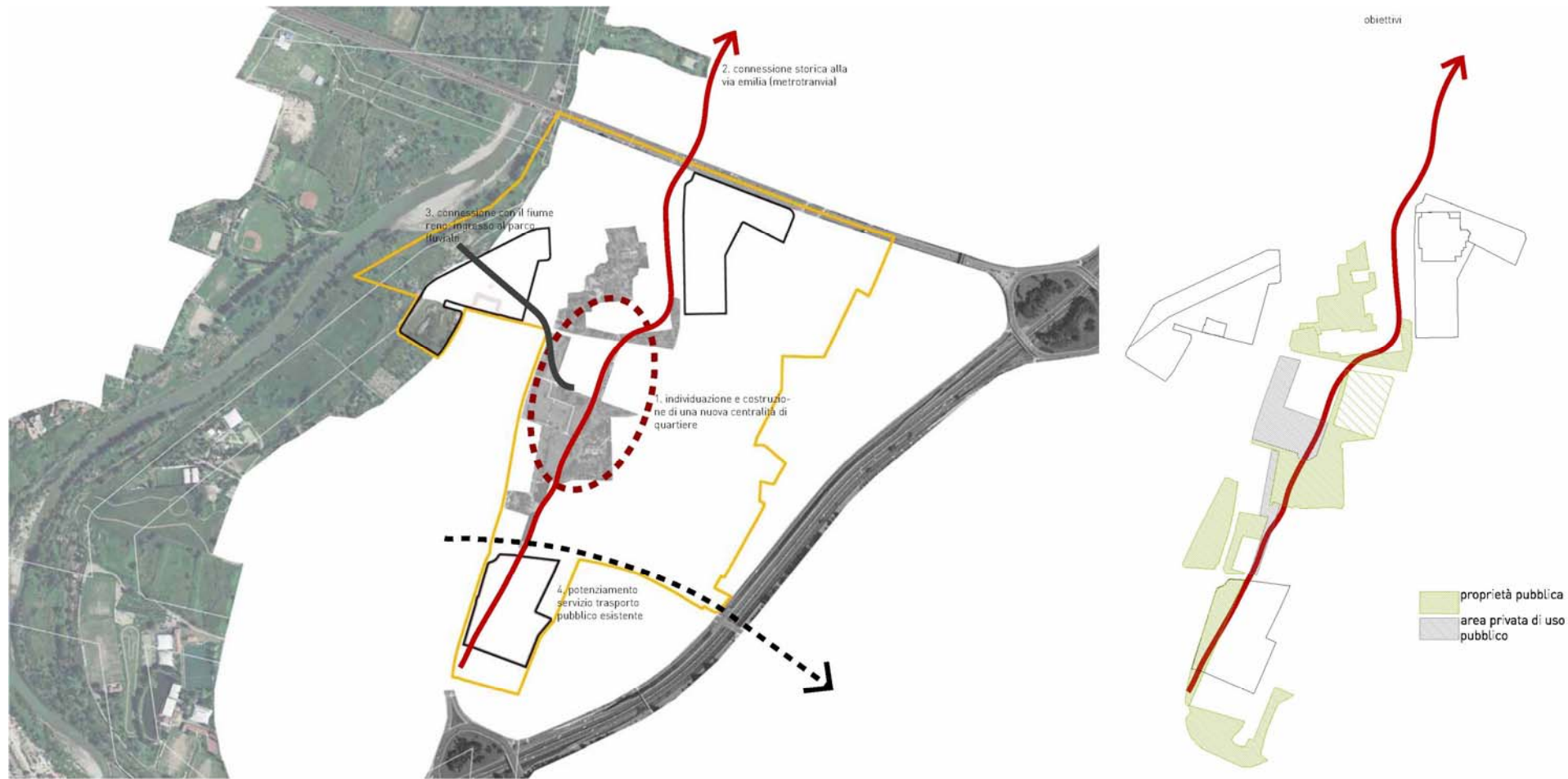
**La città del Reno
Schema
strategico**

The City of the Reno - The construction of a landscape

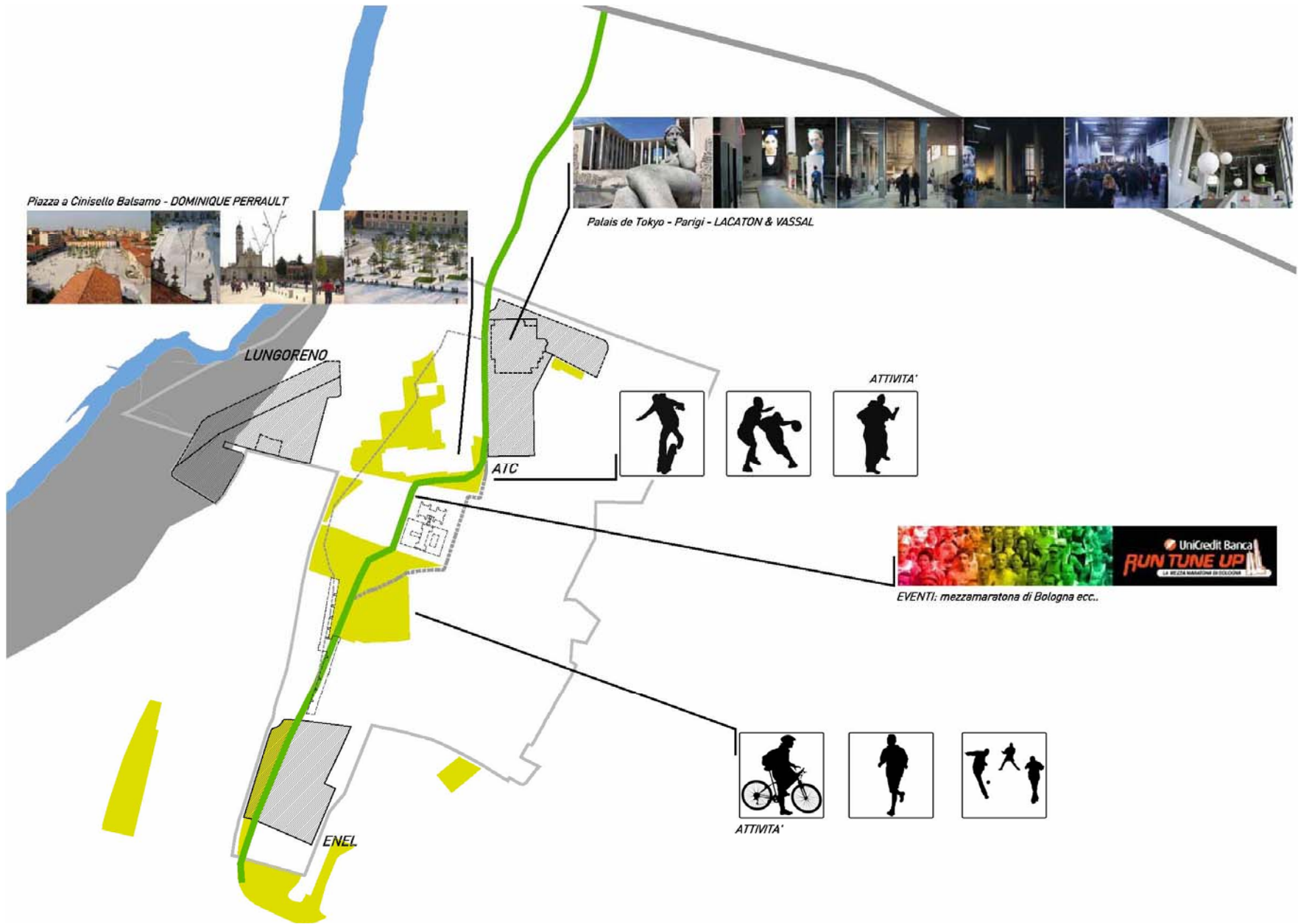
The City of the Reno identifies the landscape of the river that flows westwards as a unifying element in a discontinuous metropolitan city, consisting of urban developments that are mainly residential. It is a city to be recognised as such and to be improved by working above all on the pedestrian and cycle links across it, on the centrality of the existing districts and on relations with the other Cities.



**La città del Reno
Schema
strategico**



Ambito da riqualificare Battindarno: esplorazioni progettuali.



Ambito da riqualificare Battindarno: esplorazioni progettuali.

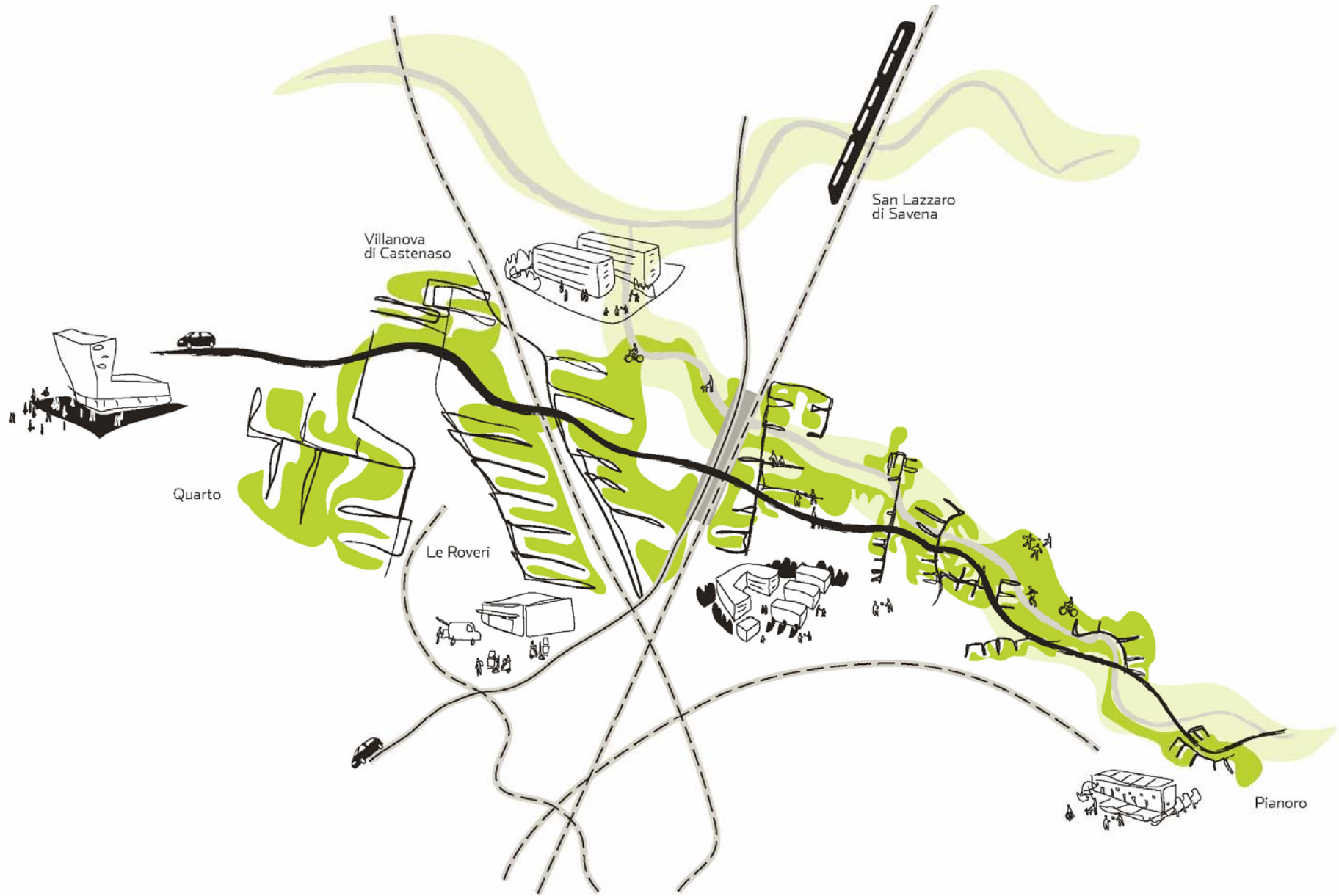
ANTEPRIMA

- Luoghi**
 - Parco Lungo Savena
 - NUOVO insediamento Savena
 - NUOVO insediamento San Vitale
 - River
 - NUOVO insediamento specializzato Quarto di Sopra
- Contesti**
- Nodi**
- Connessioni**
 - Infrastrutture
 - Autostrade e tangenziali
 - Strade di attraversamento e atterramento urbano
 - Percorsi ciclopedonali
 - Parcheggi
 - Linee del trasporto pubblico
 - Servizi ferroviario metropolitano
 - Metropolitano
 - Filovia a guida vichitata
 - Trasporto pubblico su gomma
 - Percorso

Una città-parco residenziale e produttiva

La Città del Savena 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 e poli funzionali, intercalati da ampi spazi aperti, attrezzati e non.





**La città del Savena
Schema strategico**

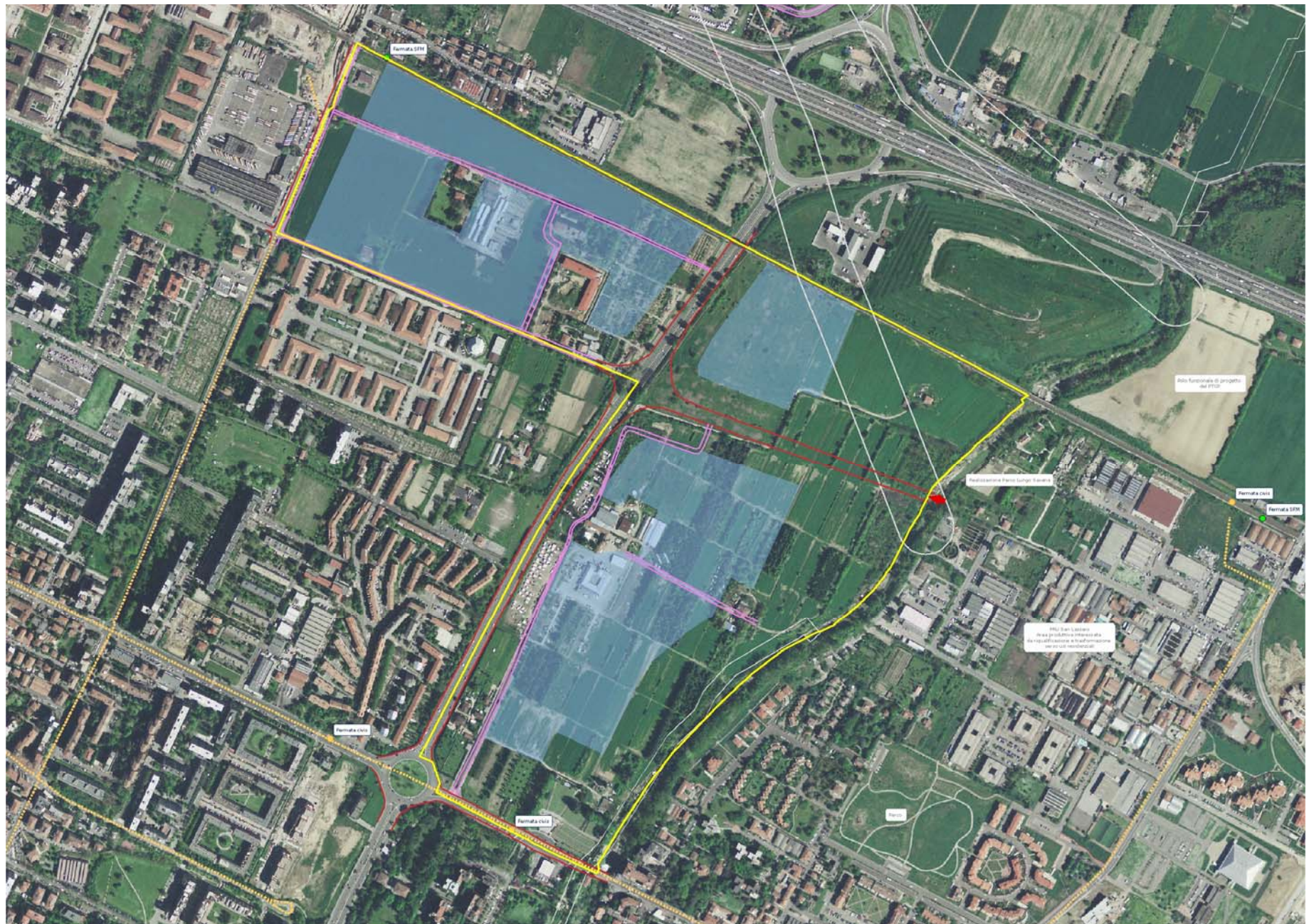
The City of the Savena

A residential and productive city-park

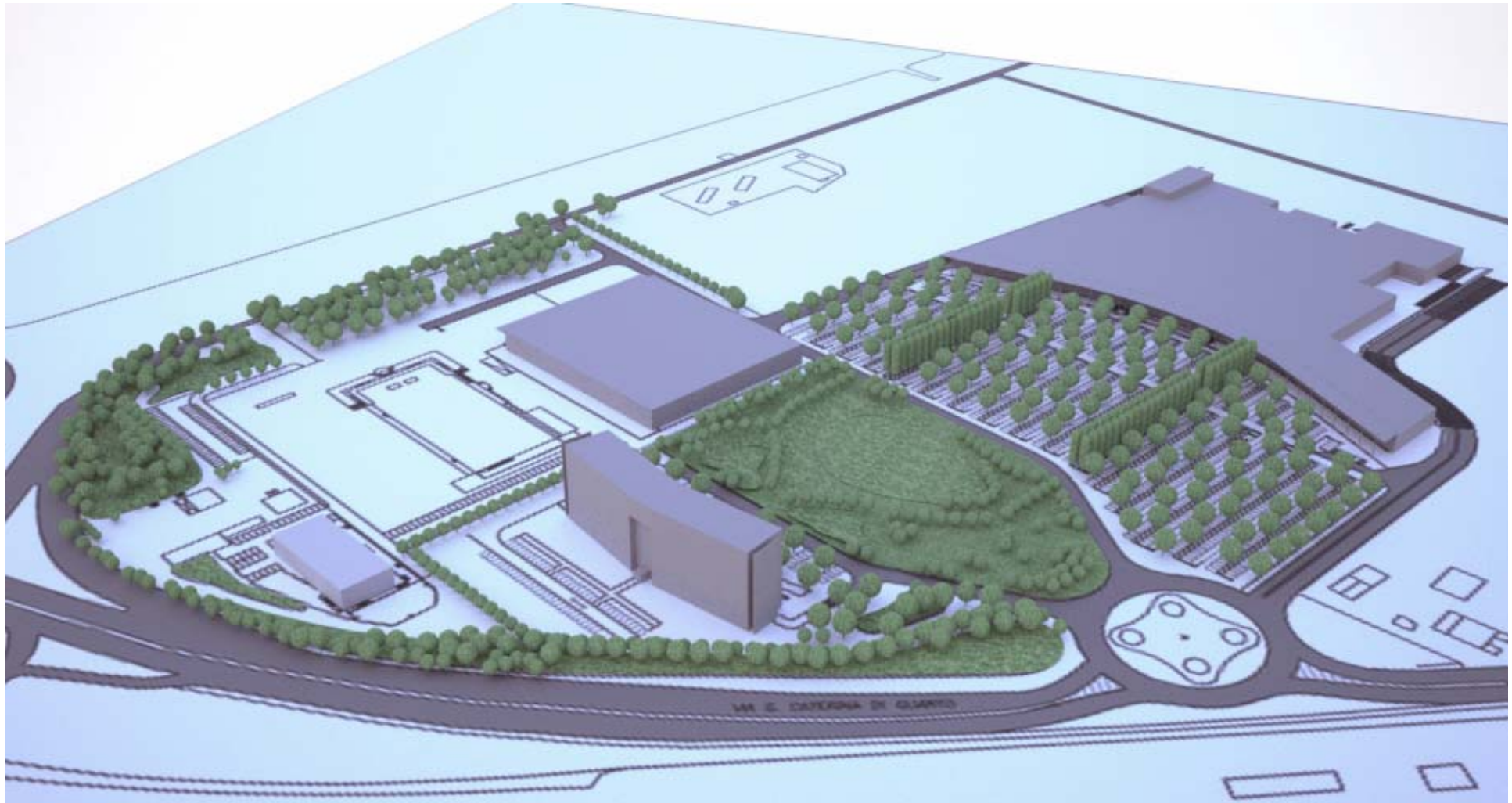
City of the Savena once again takes the theme of the double river park (to the east as well as the west) which is already a part of Bologna's urban layout. Here, however, the emphasis is shifted to the building development of the park, highlighting the difference between the environment of the Savena and that of the Reno, and therefore the differing role that open spaces can play in the two different contexts. To the east, the new Lungo Savena road, the high speed railway, the areas of new urban development in the Bologna city area and neighbouring districts constitute a real metropolitan city, where residential areas, quality manufacturing and services areas are developed together, interspersed by open parkland and agricultural spaces.



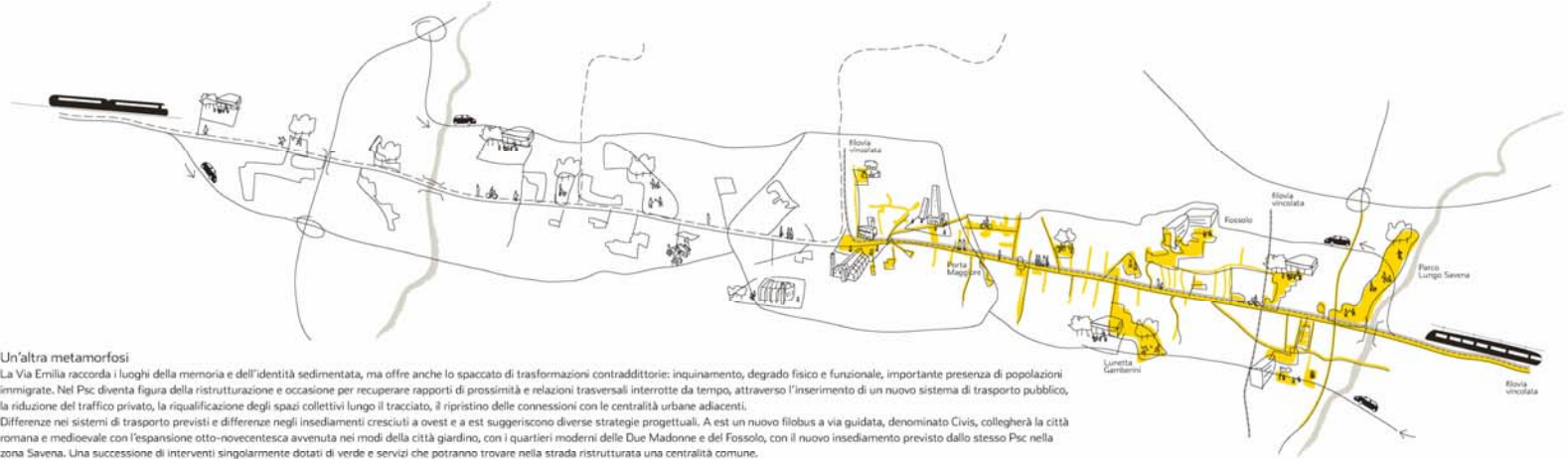
**La città del Savena
Schema strategico**



**Ambito per nuovi insediamenti misti Savena
Prime valutazioni di sostenibilità ambientale**



Progetto di nuovo insediamento per l'ambito specializzato Santa Caterina di Quarto - Area CAAB.



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 filibus 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.

Bologna. Città che cambia

ANTEPRIMA

- Luoghi**
- Piazza Maggiore
 - Porta Ravennate e due Torri
 - Piazza Adornato
 - Piazza Sereia e Sereze
 - Portico degli Alemanni
 - Lunetta Gambarini
 - Portonevico
 - Spazi pubblici dei quartieri Due Madonne e Fossolo
 - Centro servizi del quartiere Savena
 - Centri della I Guerra mondiale/Piazzo Lungo Savena
- Contesti**
- Nodi**
- Connessioni**
- Infrastrutture**
- Strade sussidiarie alla via Emilia
 - Strade di connessione tra parti urbane
 - Percorsi ciclopedonali
 - Attraversamenti
 - Parcheggi
- Linee del trasporto pubblico**
- Filibus a guida vincolata
 - Metrotranvia
 - Servizio ferroviario metropolitano
 - Trasporto pubblico su gomma
 - Fermate





**La città della Via Emilia Levante
Schema strategico**

La City of the Eastern Via Emilia

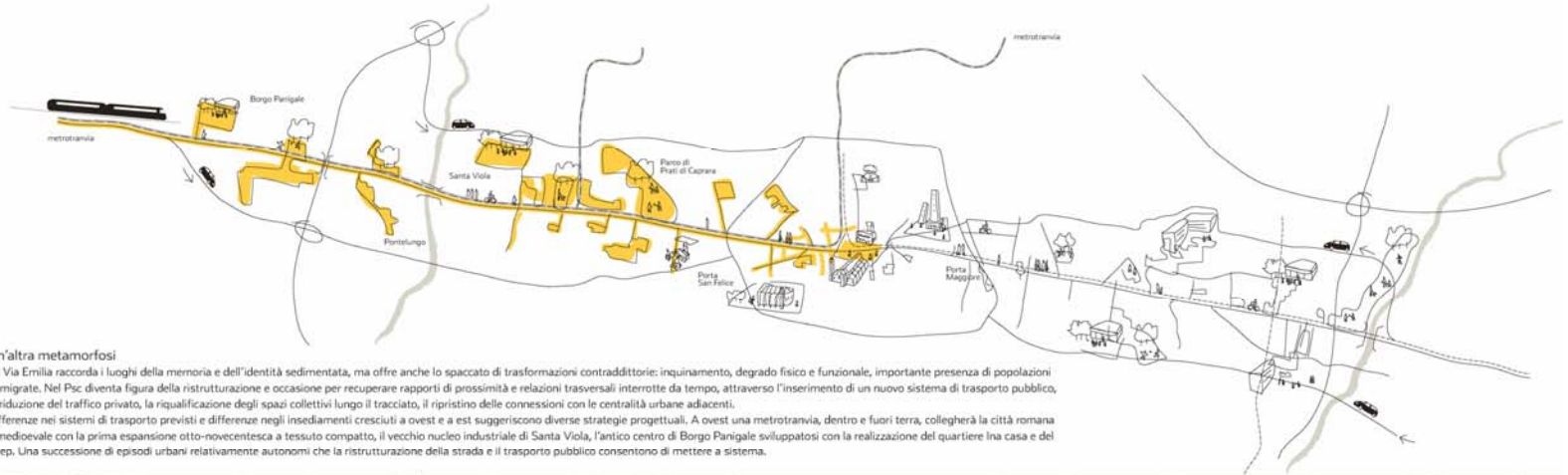
Another metamorphosis

The Via Emilia links together places of historical importance with firmly rooted identities, but has also seen more contradictory developments: pollution, physical and functional decay, the significant presence of immigrant populations. In the PSC it becomes the focus for redevelopment and an occasion for reconstructing transversal links with neighbouring areas that have been interrupted for some time, by introducing a new public transport system, reducing private traffic, improving public areas along the road, and restoring links with neighbouring urban centres. Differences in the transport systems and differences in the buildings that have been developed to the east and the west suggest different planning strategies.

To the east a new automatic trolleybus, named Civis, will link the Roman and Medieval city with the eighteenth and nineteenth area of expansion through the garden city, with the modern Due Madonna and Fossolo districts, and with the new area planned by the PSC in the Savena area. This succession of interventions, each with green areas and services, will find as their common point of reference the redeveloped road.



**La città della Via Emilia Levante
Schema strategico**



Un'altra metamorfosi

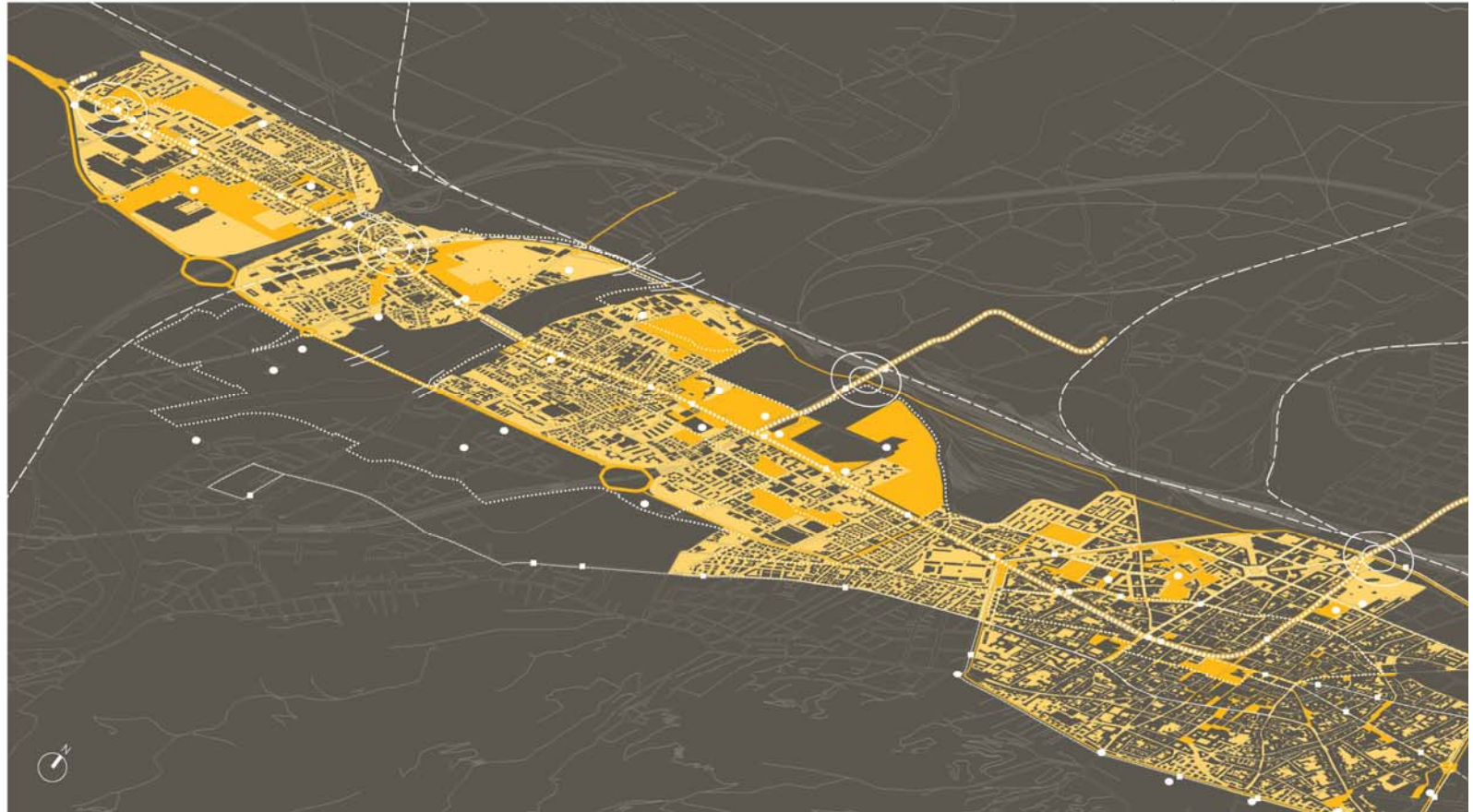
La Via Emilia raccorda i luoghi della memoria e dell'identità sedimentata, ma offre anche lo spaccato di trasformazioni contraddittorie: inquinamento, degrado fisico e funzionale, importante presenza di popolazioni immigrate. Nel Psc diventa figura della ristrutturazione e occasione per recuperare rapporti 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.

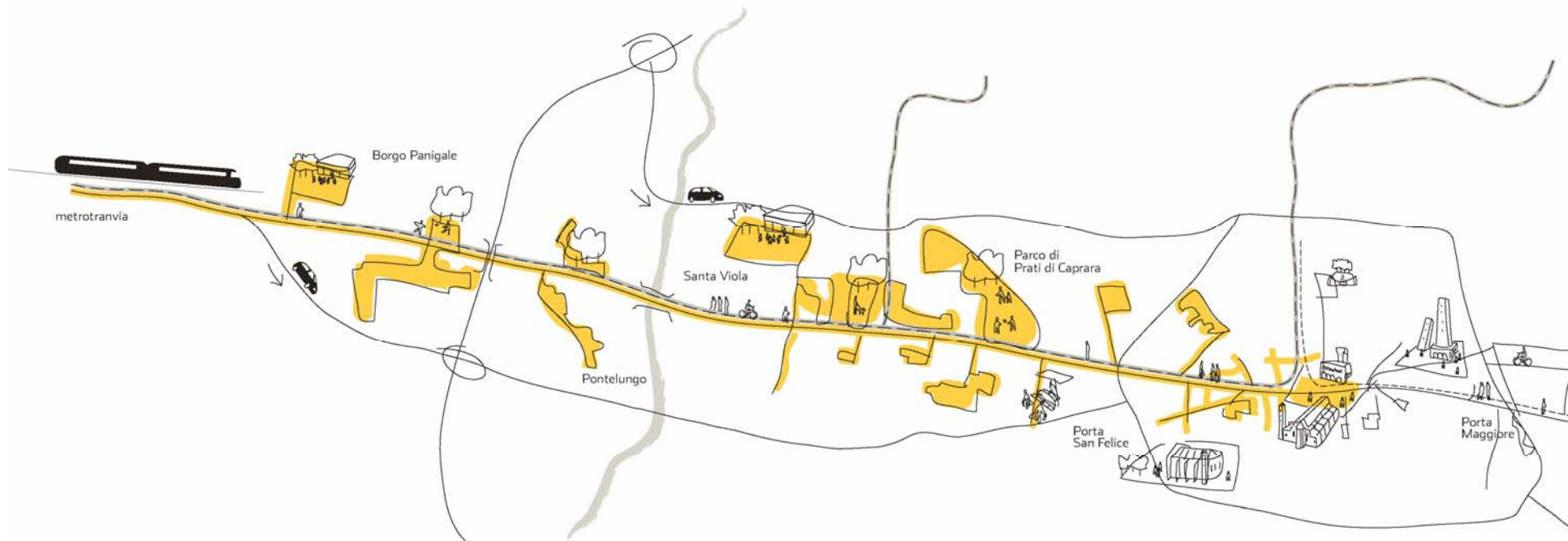
Differenze nei sistemi di trasporto previsti e differenze negli insediamenti cresciuti a ovest e a est suggeriscono diverse strategie progettuali. A ovest una metropolitana, dentro e fuori terra, collegherà la città romana e medioevale con la prima espansione otto-novecentesca a tessuto compatto, il vecchio nucleo industriale di Santa Viola, l'antico centro di Borgo Panigale sviluppatosi con la realizzazione del quartiere Ina casa e del Peep. Una successione di episodi urbani relativamente autonomi che la ristrutturazione della strada e il trasporto pubblico consentono di mettere a sistema.

Bologna. Città che cambia

ANTEPRIMA

- **Luoghi**
 - Sistema spazi pubblici quartiere Ina casa e Peep Borgo Panigale
 - Centralità storica di Borgo
 - Chiesa parrocchiale S. Maria Assunta e cimitero comunale
 - Piazza Triumvirato
 - Pontelungo
 - Sistema spazi pubblici zona Santa Viola
 - Piazza V.leobardo
 - Nuovo parco urbano dei Prati di Caprara
 - Ex mercato del bestiame
 - Porta S. Felice
 - Manifattura delle Arti
 - Piazza Malighi/Piazza S. Francescaviva del Platello
 - Piazza Maggiore
- **Contesti**
- **Nodi**
- Connessioni**
 - Infrastrutture
 - Strade sussidiarie alla via Emilia
 - Strade di connessione tra parti urbane
 - Percorsi ciclopedonali
 - Attraversamenti
 - Parcheggi
 - Linee del trasporto pubblico
 - Metropolitana
 - Filovia a guida vincolata
 - Sistema ferroviario metropolitano
 - Trasporto pubblico su gomma
 - Fermate





**La città della Via Emilia Ponente
Schema strategico**

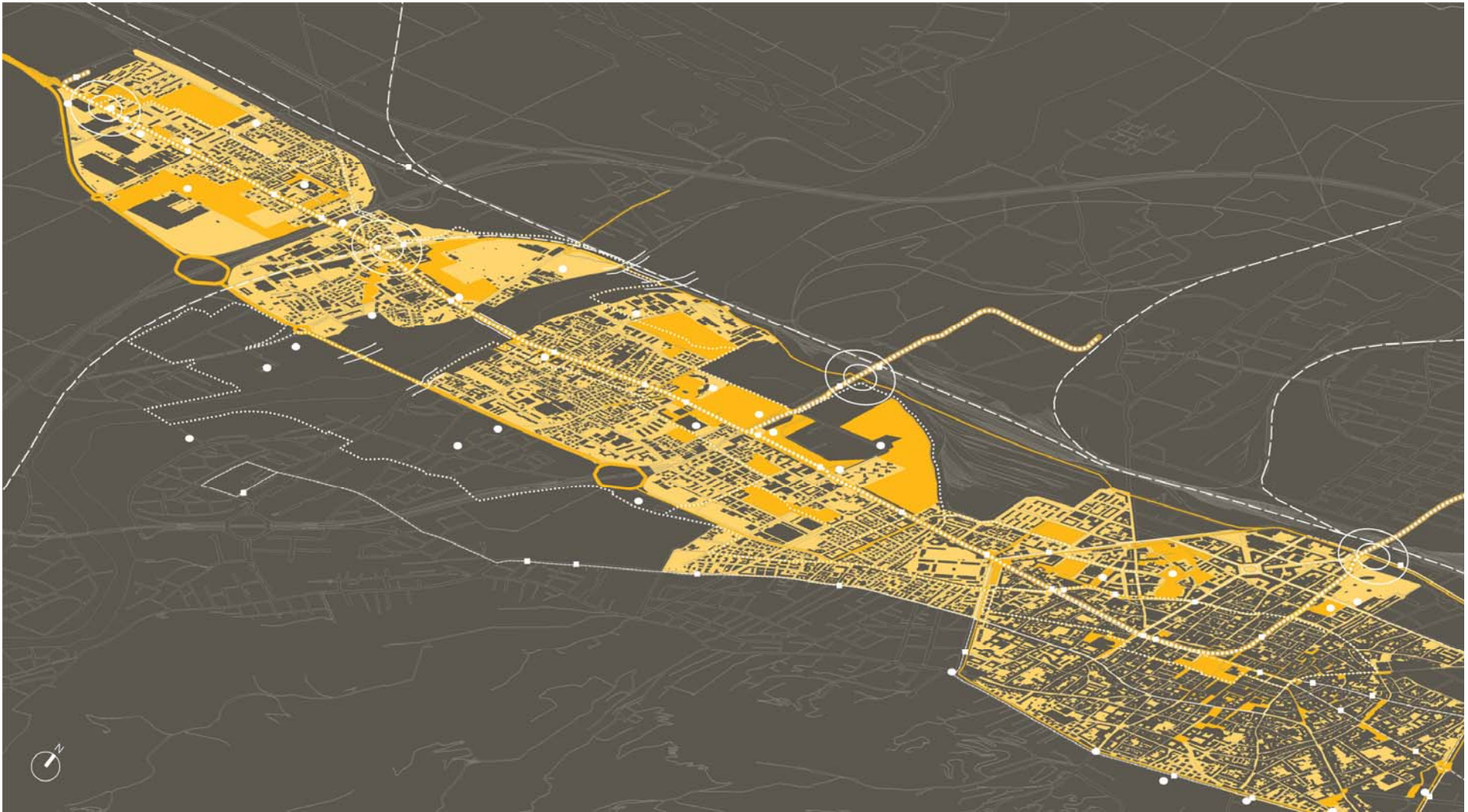
The City of the Western Via Emilia

Another metamorphosis

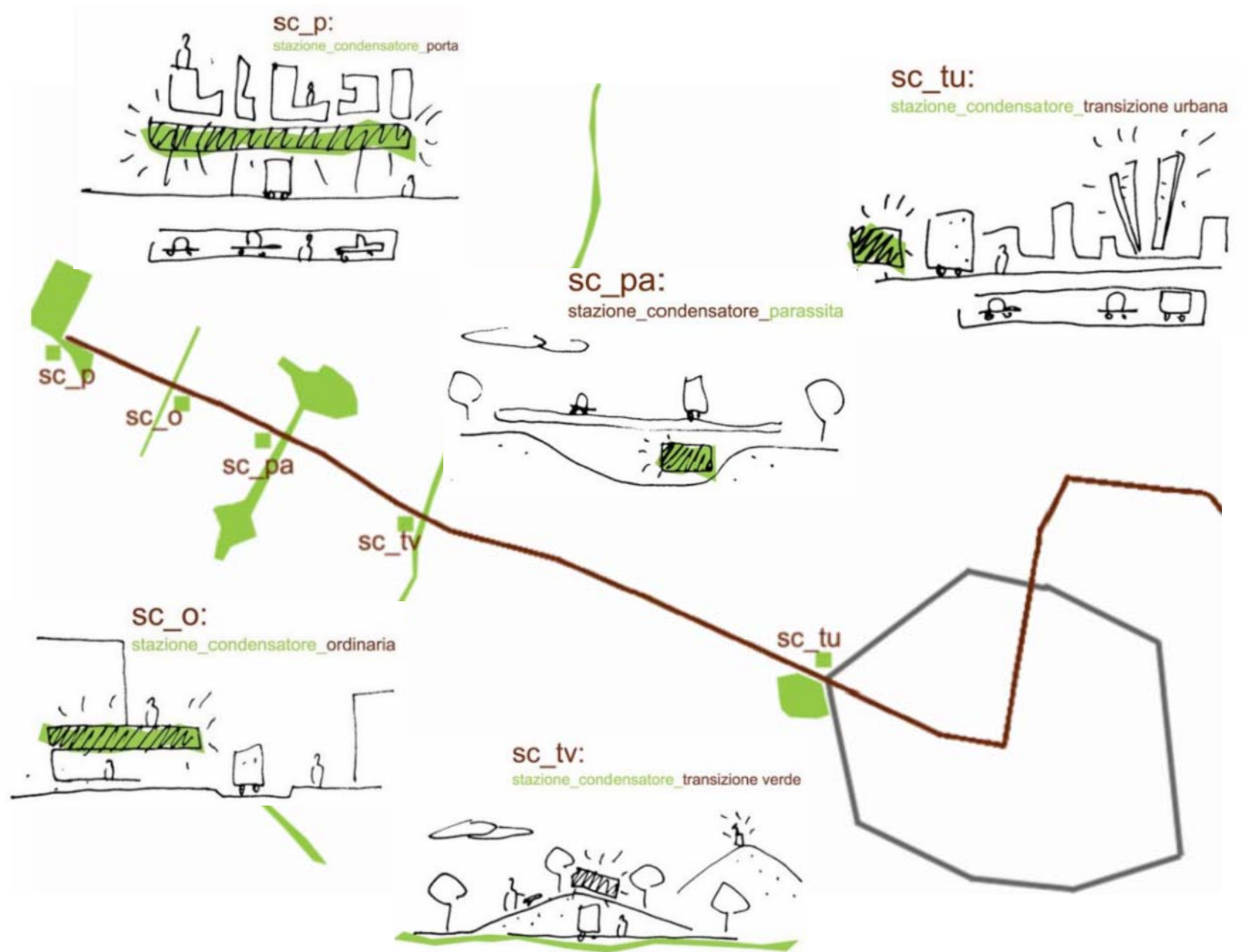
The Via Emilia links together places of historical importance with firmly rooted identities, but has also seen more contradictory developments: pollution, physical and functional decay, the significant presence of immigrant populations. In the PSC it becomes the focus for redevelopment and an occasion for reconstructing transversal links with neighbouring areas that have been interrupted for some time, by introducing a new public transport system, reducing private traffic, improving public spaces along the road, and restoring links with neighbouring urban centres. Differences in the transport systems and differences in the buildings that have been developed to the east and the west suggest different planning strategies.

A metropolitan transport service to the west, both above and below ground, will connect the Roman and medieval city with the first concentrated eighteenth and nineteenth century development, the old industrial centre of Santa Viola, the old district of Borgo Panigale developed with the creation of the public housing districts of the fifties, sixties and seventies .

Some urban episodes, different and autonomous, which may become a system restructuring the road and introducing a new public transport.



**La città della Via Emilia Ponente
Schema strategico**



Metrotranvia: esplorazioni progettuali.

Coordinamento Prof. A. Ravalli Facoltà di architettura di Ferrara e Proff. C. Llop, F. Fernandez, C. Teixidor, J. Tugores



**Strategie per la qualità.
Situazioni urbane**

Situations for local guidelines

In this case the PSC has looked for a way of translating into urban planning language the indications that have emerged during the detailed programme of analysis, consultation and discussion that has led the experts, citizens and district institutions to bring their experience together in order to decide upon the importance of the problems and reach **possible solutions in the “micro-cities”**. Knowing that the quality of the relationships between space and society are not divisible and that a series of sector interventions, which are individually virtuous, do not guarantee tout-court the excellence of the overall outcome, and knowing also that the development of integrated urban policies is essential, the PSC is seeking to play its part by providing for the different implementing instruments a sort of *pro memoria* with reasoned priorities.

The objective of spreading urban and environmental quality over the entire municipal territory has led to the identification of 37 Situations – aggregations of areas defined by the PSC which have been identified by the presence of spatial, functional, environmental or landscape features that require each of them to be treated as a single unit.

The indications provide an agenda of actions, ordered according to criteria of priority, which assists the continuation of the process of construction/implementation of the PSC in order to produce actions aimed at integrated and sustainable accessibility, at ecological and environmental quality and at social quality.

Integrated and sustainable accessibility

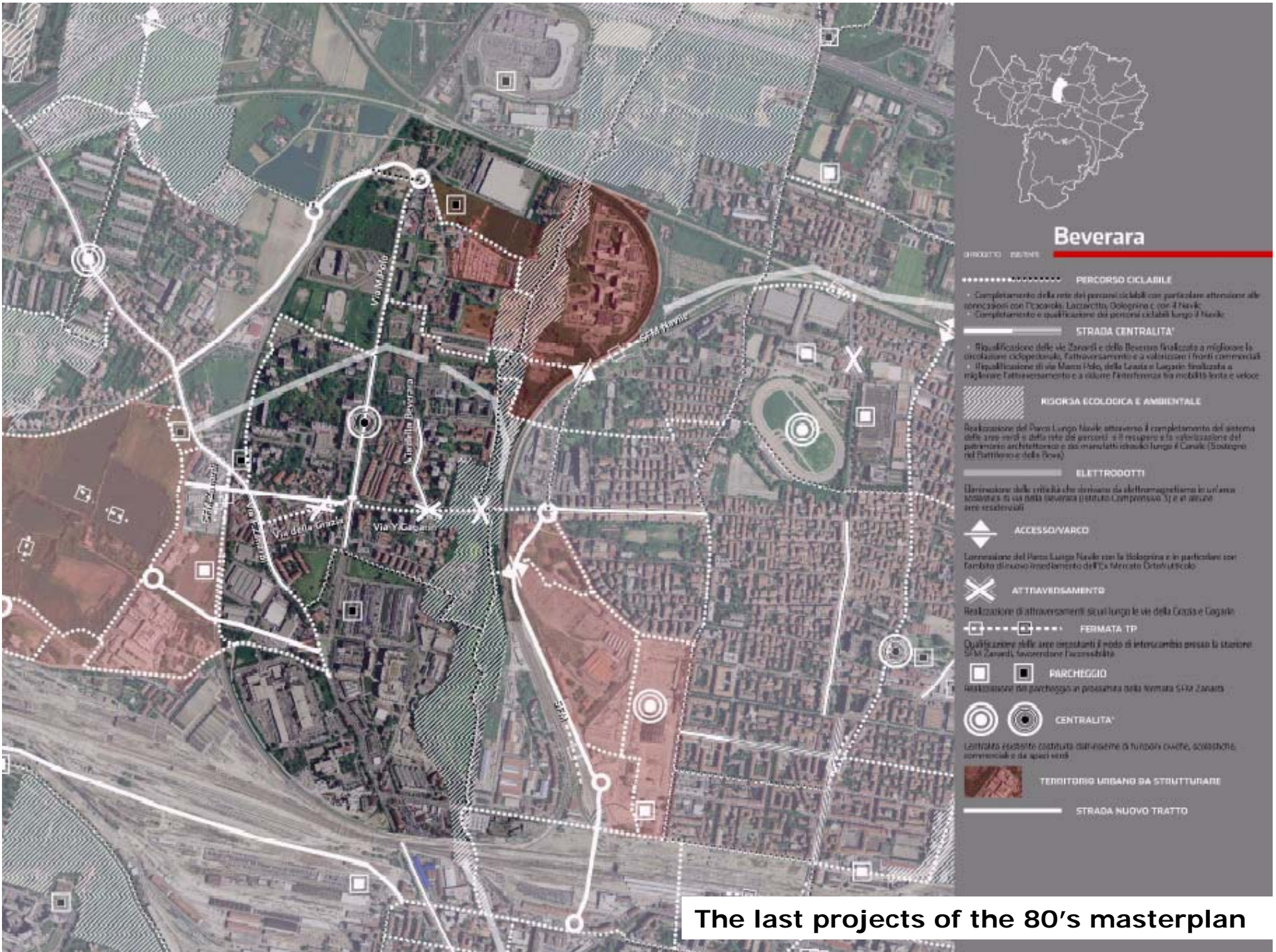
- Safe pedestrian movement
- Presence of a safe network of cycle paths, which guarantees access to public places (schools, gardens, sports areas, parks)
- Accessibility with efficient forms of public transport to the main urban destinations
- Presence of car parks that make it possible to change between private and public forms of transport
- Increase in the availability of spaces for short and long stay parking
- Elimination or reduction of interference between slow transport routes (pedestrian and cycle routes) and fast transport (cars).

Ecological and environmental quality

- Presence of usable green spaces
- Increase of permeable open spaces
- Elimination/mitigation of electromagnetic pollution
- Mitigation of problems relating to the vulnerability of the water table.

Social quality

- Presence of an adequate network of services to meet the needs of both permanent and temporary inhabitants
- Integration of the network of services with green spaces and business structures
- Protection and restoration of historic features.



Beverara

PROGETTO 1978/81

- PERCORSO CICLABILE**

 - Completamento della rete dei percorsi ciclabili con particolare attenzione alle connessioni con Ticciolo, Lazzarotto, Oleggino e con il Navile
 - Completamento e qualificazione dei percorsi ciclabili lungo il Navile
- STRADA CENTRALITA'**

 - Riqualificazione delle vie Zanardi e della Beverara finalizzata a migliorare la circolazione ciclopedonale, l'attraversamento e a valorizzare i fronti commerciali
 - Riqualificazione di via Marco Polo, della Lanza e Lagarin finalizzata a migliorare l'attraversamento e a ridurre l'interferenza tra mobilità lenta e veloce
- RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE**

 - Realizzazione del Parco Lungo Navile attraverso il completamento del sistema delle aree verdi e della rete dei percorsi e il recupero e la valorizzazione del patrimonio architettonico e storico-artistico lungo il Canale (Sostegno nel Piano Urbanistico della Città)
- ELETTRODOTTI**

 - Eliminazione delle criticità che derivano da un'intersezione in un'area residenziale di via Della Beverara (Percorso Comprensivo 3) e in alcune aree residenziali
- ACCESSO/VARCO**

 - Lomazione del Parco Luigi Navile con la biologia e in particolare con l'ambito di nuovo insediamento dell'Ex Mercato Ortofrutticolo
- ATTRAVERSAMENTO**

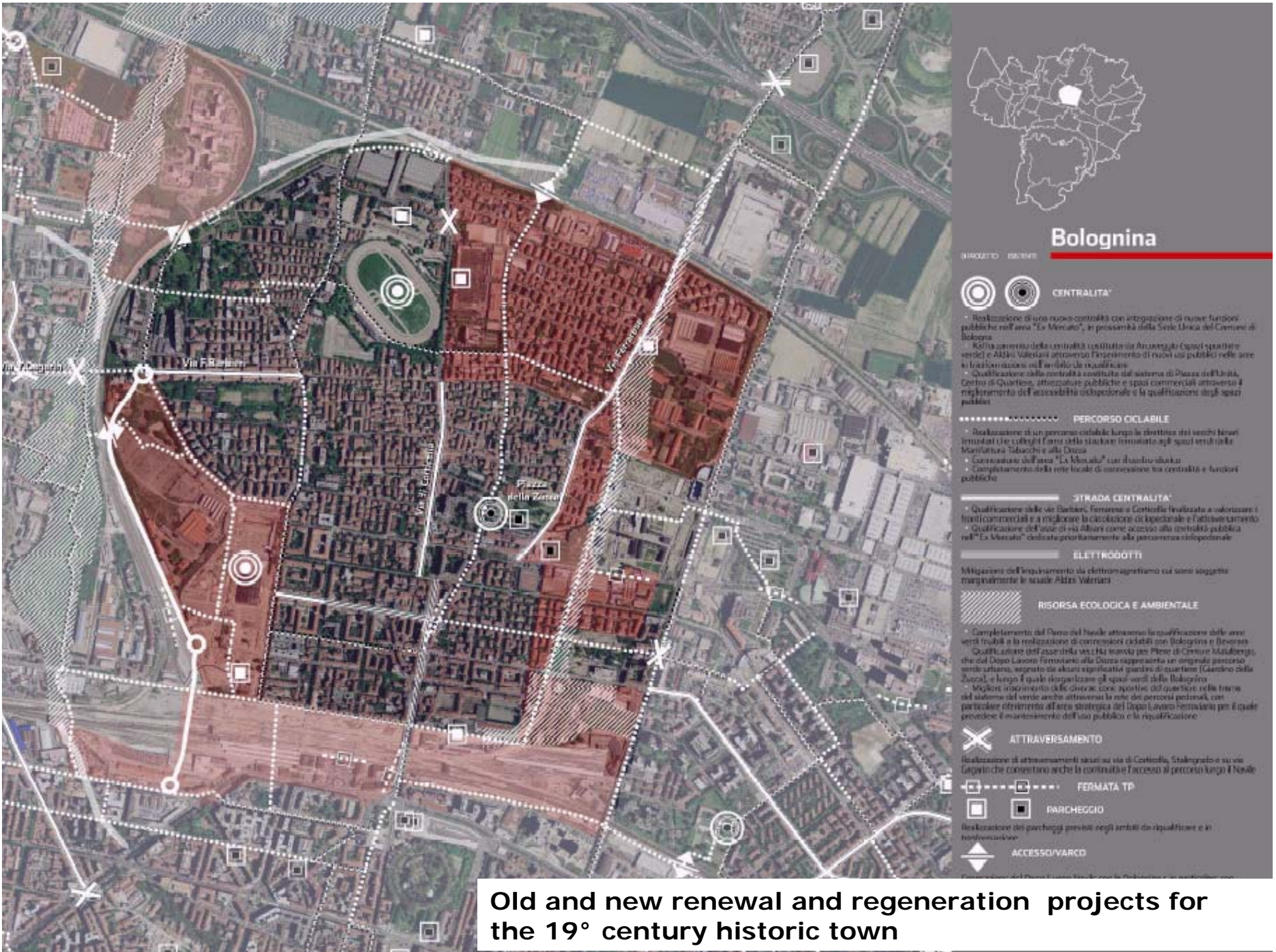
 - Realizzazione di attraversamenti sicuri lungo le vie della Grazia e Cagari
- FERMATA TP**

 - Qualificazione delle aree circostanti il nodo di interscambio presso la stazione S.M. Zanardi, favorendone l'accessibilità
- PARCHEGGIO**

 - Realizzazione del parcheggio in prossimità della fermata S.M. Zanardi
- CENTRALITA'**

 - Continuo esodo: contributo dell'ordine di turismo, cultura, commercio e dei spazi verdi
- TERRITORIO URBANO DA STRUTTURARE**
- STRADA NUOVO TRATTO**

The last projects of the 80's masterplan



Bologna

BIRAZZO BIRAZZI

CENTRALITÀ

- Realizzazione di una nuova centralità con integrazione di nuove funzioni pubbliche nell'area "Ex Mercato", in prossimità della Sede Unica del Comune di Bologna.
- Rafforzamento della centralità costituita da Araviglioli, Spazi Sportive Verde e Alti Valeriani attraverso l'insediamento di nuovi usi pubblici nelle aree di trasformazione e nel merito di qualificare.
- Qualificazione della centralità costituita dal sistema di Piazza dell'Unità, Centro di Quartiere, attrezzature pubbliche e spazi commerciali attraverso il miglioramento dell'accessibilità collettiva e la qualificazione degli spazi pubblici.

PERCORSO CICLABILE

- Realizzazione di un percorso ciclabile lungo le direttrici dei vecchi binari ferroviari che collega l'area della stazione ferroviaria agli spazi verdi della Manifattura Tabacchi e alla Duca.
- Consolidamento dell'area "La Mercato" con il nuovo sbocco.
- Completamento della rete locale di connessione tra centralità e funzioni pubbliche.

STRADA CENTRALITÀ

- Qualificazione delle vie Bertani, Ferraresi e Corticella finalizzate a valorizzare i tratti commerciali e a migliorare la circolazione collettiva e l'attraversamento.
- Qualificazione dell'asse di via Albani come accesso alla centralità pubblica nell'"Ex Mercato" dedicato prioritariamente alla permanenza collettiva.

ELETTROGOTTI

Mitigazione dell'inquinamento da elettromagnetismo sui sensi soggetti marginalmente le strade Alti Valeriani.

RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE

- Completamento del Parco del Noale attraverso la qualificazione delle aree verdi fruibili e la realizzazione di connessioni ciclabili con Bologna e Beverato.
- Qualificazione dell'asse della via Lilla in vista per P.lese di Comune Malabergo, che dal Dopo Lavoro ferroviario alla Duca rappresenta un originale percorso verde urbano, segnato da alcuni significativi giardini di quartiere (Giardino della Zucca) e lungo il quale riqualificare gli spazi verdi della Bologna.
- Miglioramento delle aree verdi, come giardini, del quartiere nella trama del sistema del verde anche attraverso la rete dei percorsi pedonali, con particolare riferimento all'area strategica del Dopo Lavoro ferroviario per il quale prevede il mantenimento dell'uso pubblico e la riqualificazione.

ATTRAVERSAMENTO

Realizzazione di attraversamenti sicuri su via di Corticella, Stalingrado e su via Gapelli che consentano anche la continuità l'accesso al percorso lungo il Noale.

FERMATA TP

PARCHEGGIO

Realizzazione dei parcheggi previsti negli ambiti da riqualificare e in trasformazione.

ACCESSO/VARCO

Realizzazione del Piano Urbano Verde con la Bologna e la riqualificazione.

Old and new renewal and regeneration projects for the 19° century historic town



Saffi

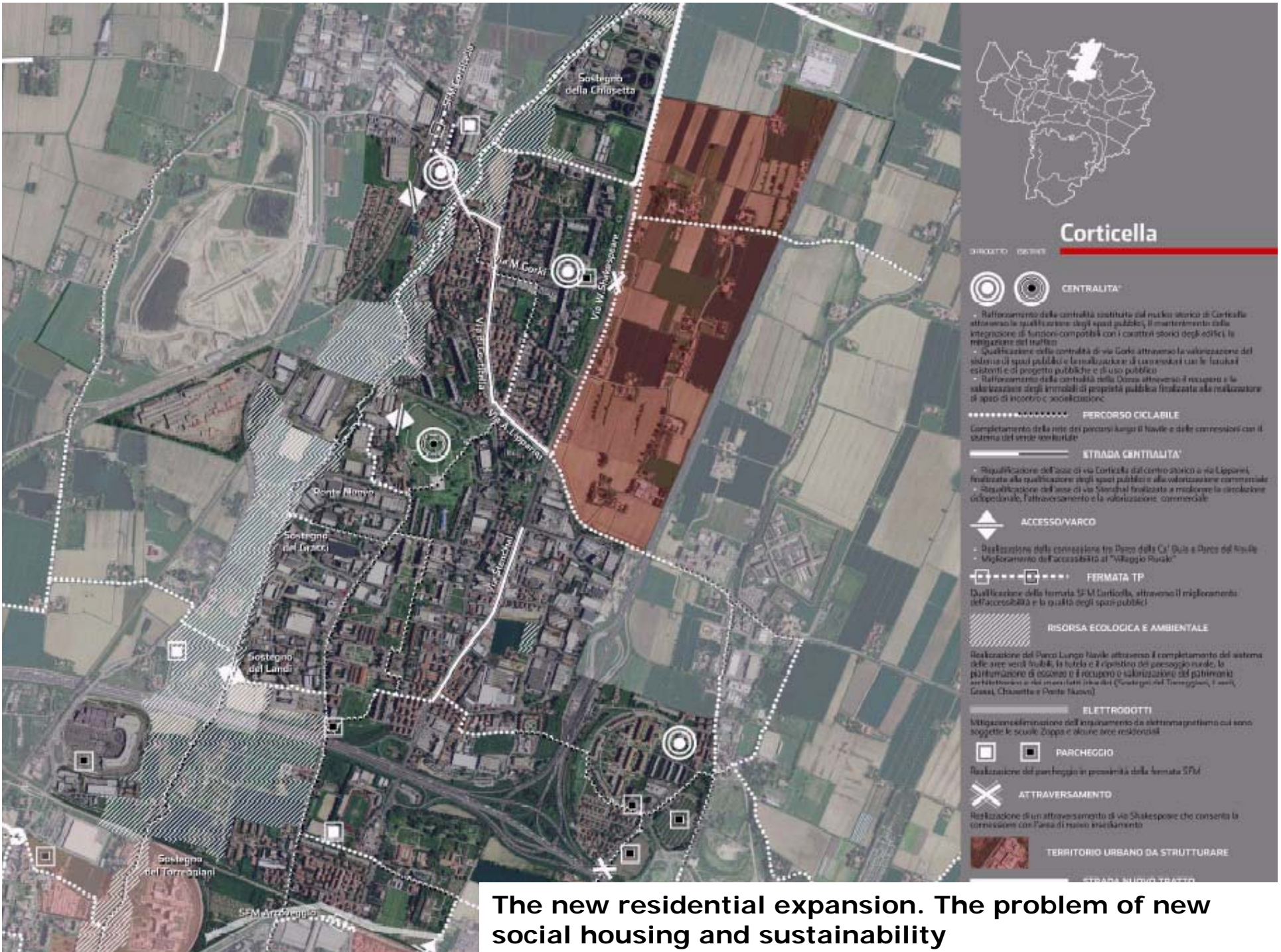
DIRETTORE RESPONSABILE

- 
RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE
 Realizzazione del nuovo parco urbano Prati di Capova, valorizzando la vegetazione esistente e la presenza del corso d'acqua. Il nuovo parco dovrà essere dotato delle attrezzature e delle infrastrutture adeguate per svolgere un ruolo di attrazione e bella urbanità, tra cui: parcheggi serviti dal nuovo asse stradale est-ovest.
- 
STRADA CENTRALITA'
 - Rafforzamento delle funzioni commerciali e di servizio sulle vie Saffi e San Felice, Milano Veneto, Zanardi e Lama abbassando con percorsi sicuri e servizio l'integrazione con il sistema del verde e dei servizi.
 - Risposta a esigenze di riqualificazione del fronte nord di via Saffi.
- 

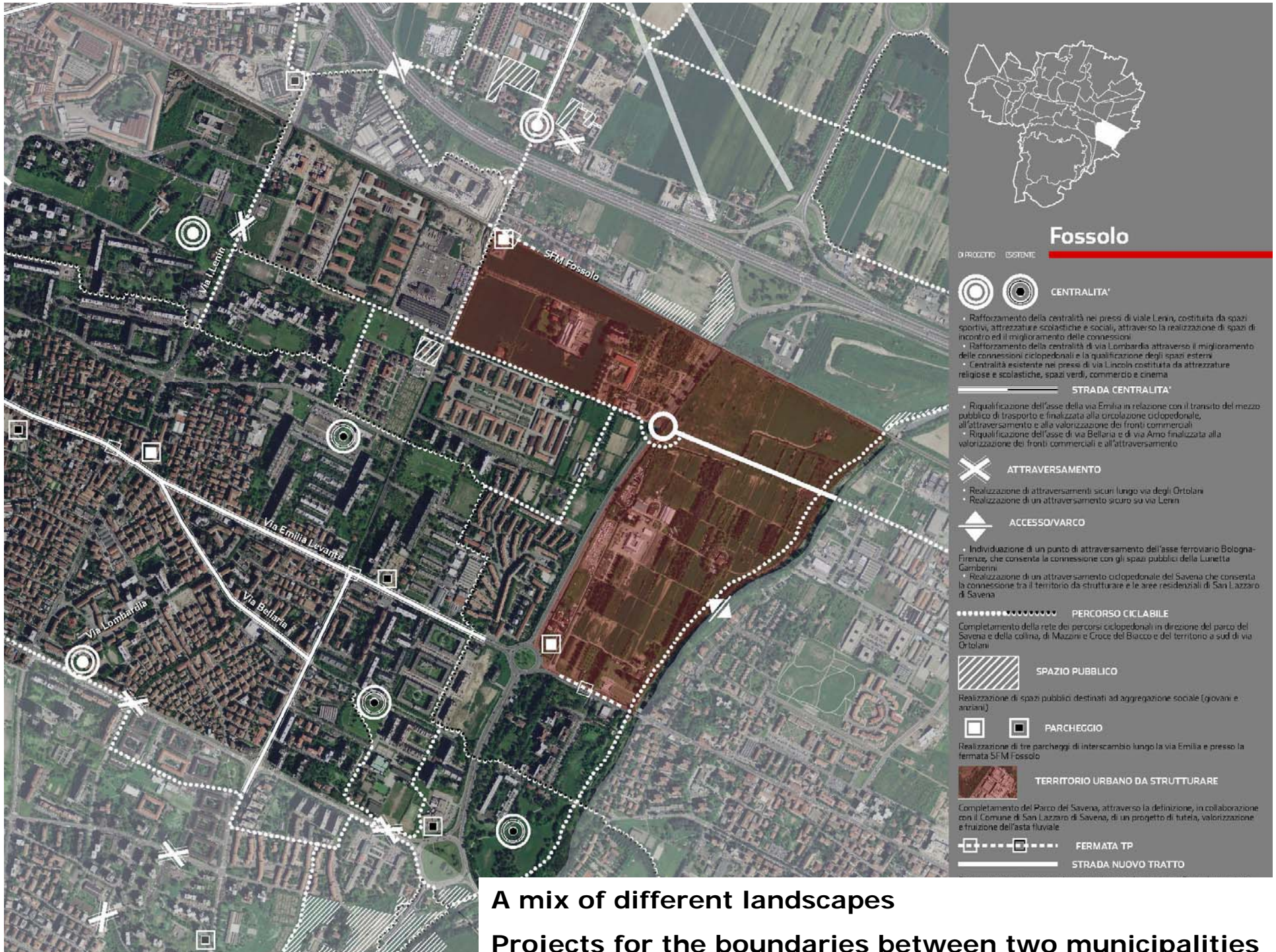
CENTRALITA'
 Concessione del Piano del Velocifero al sistema di attrezzature ciclistanti (scuole, religiose, commerciali) e inserimento in una rete di percorsi ciclabili.
- 
ATTRAVERSAMENTO
 Qualificazione degli attraversamenti pedonali sulle vie Tolomeo, Saffi, Zanardi, via di Capova Esterno con attenzione agli utenti deboli e alla qualità dell'interfaccia dei contesti.
- 

PARCHEGGIO
 - Nuovo parcheggio in struttura sull'asse sussidiario alla via Emilia, con attenzione al nuovo il centro città e verso la stazione ferroviaria.
 - Nuovo parcheggio a servizio del parco Prati di Capova, con accesso dall'asse sussidiario alla via Emilia.
- 
FERMATA TP
 Attribuzione di un ruolo urbano alla nuova fermata SPM Prati di Capova, al centro di un insediamento terziario e residenziale tra servizi ferroviari, trasporto pubblico urbano, mobilità ciclabile e pedonale, accesso principale al parco del Prati di Capova.
- 
PERCORSO CICLABILE
 - Realizzazione di un nuovo percorso ciclabile tra la Certosa e l'Ospedale Maggiore.
 - Realizzazione di un nuovo percorso ciclabile tra la Manifattura delle Arti, il centro civico ex Mercato Bestiame e il parco Prati di Capova.
 - Rimpiazzamento del percorso ciclabile lungo il canale Navale verso la Manifattura delle Arti, con sottopasso del fosso dei bicini.
- 
ACCESSO/VARCO
 Realizzazione di un'efficace relazione tra i nuovi e nord e a sud delle ferrovie attraverso la nuova Stazione.
- 
TERRITORIO URBANO DA STRUTTURARE
- 
STRADA NUOVO TRATTO
 Realizzazione di una nuova strada, con ruolo sussidiario alla via Emilia Pedonale.

The renewal of dismissed railways and military areas inside the city



The new residential expansion. The problem of new social housing and sustainability



A mix of different landscapes

Projects for the boundaries between two municipalities



San Donato nuovo

PROGETTO DESTINI

ACCESSO/VARCO

- Connessioni con gli spazi aperti e il parco nell'area di via Largo
- Connessione tra la nuova zona verde di San Donato e tra San Donato e Faenza attraverso la Rete Ferroviaria

CFNTRALITA'

Rafforzamento della centralità costituita dall'insieme di funzioni pubbliche, sociali e scolastiche (La Fabbrica, centro comunitario, centro sportivo, ambulatorio, biblioteca, scuola, attrezzature milanesi) attraverso la valorizzazione degli arancioni di proprietà pubblica finalizzata alla realizzazione di spazi di incontro e socializzazione per i giovani.

RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE

Realizzazione del parco della fascia boscata di San Donato

PERCORSO CICLABILE

- Connessione con gli adiacenti spazi aperti del quartiere San Vitale al di là della ferrovia (Campagna tra Faenza via Polesine e via Scandellara e spazi verdi di via Largo) ed il territorio rurale
- Connessione con San Donato e San Donato Vecchio

AT TRAVERSAMENTO

Realizzazione di attraversamenti sicuri di via San Donato

ELETTROSMO

Eliminazione dell'incrocio da elettromagnetismo cui è soggetto l'istituto Comprensivo II di via Polesine

PARCHEGGIO

Realizzazione del parcheggio nell'area centrale del Pilastrino

FERMATA TP

TERRITORIO URBANO DA STRUTTURARE

(Re) Connecting a public housing district



Mazzini

DI PROGETTO ESISTENTE

STRADA CENTRALITA'

- Riquilibrare della via Emilia, da porta Mazzini a via Palagi: recupero dell'identità e dei caratteri storici degli spazi (portico degli Alemanni), cura dei percorsi pedonali e dell'inserimento delle fermate del mezzo pubblico; da via Palagi a via Fossolo: riprogettazione dello sgarco finalizzata alla fruizione pedonale dello spazio pubblico, valorizzazione del fronte commerciale e realizzazione di frequentati attraversamenti sicuri da via Fossolo al sottopasso ferroviario; valorizzazione del fronte commerciale degli edifici e connessione al nodo di interscambio del trasporto pubblico
- Riquilibrare delle vie Massarenti, Murri, degli Orti e Dagnini finalizzata a migliorare la circolazione pedonale, a realizzare attraversamenti sicuri, a valorizzare il fronte commerciale



CENTRALITA'

- Rafforzamento della centralità intorno a Piazza Trento Trieste costituita dall'insieme di spazi pubblici aperti e dagli spazi culturali e religiosi dell'Antoniano, attraverso il miglioramento dell'accessibilità
- Riquilibrare degli spazi aperti interni ed adiacenti al Parco della Lunetta Gamberini



SPAZIO PUBBLICO

Realizzazione di attrezzature di supporto alle attrezzature sanitarie nei pressi di via Argelati



PERCORSO CICLABILE

Completamento della rete dei percorsi ciclopedonali per la connessione della Lunetta Gamberini con il centro storico, con i Giardini Margherita e con la rete del Fossolo



ACCESSO/VARCO

Individuazione di un punto di attraversamento dell'asse ferroviario Bologna-Firenze, che consenta la connessione tra la Lunetta Gamberini e l'area di Pontevecchio



PARCHEGGIO

Realizzazione dei parcheggi previsti a porta Santo Stefano e nell'Ex Fiat



FERMATA TP

Qualificazione dell'area della fermata Mazzini, rafforzandone il ruolo di nodo d'interscambio attraverso il miglioramento dell'accessibilità



STRADA NUOVO TRATTO

Realizzazione di una nuova strada, con ruolo di sussidiaria alla via Emilia Levante che connetta via Spina a Largo Molina

Via Emilia, the "historic town" outside the city centre



Pedecollina centro

DI PROGETTO ESISTENTE

CENTRALITA'

Realizzazione di una nuova centralità urbana significativa come porta di accesso principale alla collina dal centro storico, con presenza di attrezzature di servizi e altre funzioni pregiate

RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE

Forte presenza di spazi verdi fruibili nella ristrutturazione dell'area ex militare, per creare una connessione diretta con il giardino di San Michele in Bosco e con la collina

ATTRAVERSAMENTO

Realizzazione di tre importanti interventi per la facilitazione dell'accesso alla collina, con realizzazione di dotazione di parcheggi e riordino dei flussi di circolazione: a porta Saragozza (accesso a parco villa Cassarini), porta D'Azeglio (accesso a Staveco), porta S. Stefano (accesso a giardini Margherita)

ACCESSO/VARCO

Creazione di nuovi accessi al sistema della collina dall'area ex militare e relazione tra il parco di villa Cassarini e quello di Ingegneria, nuovo accesso a villa Aldini

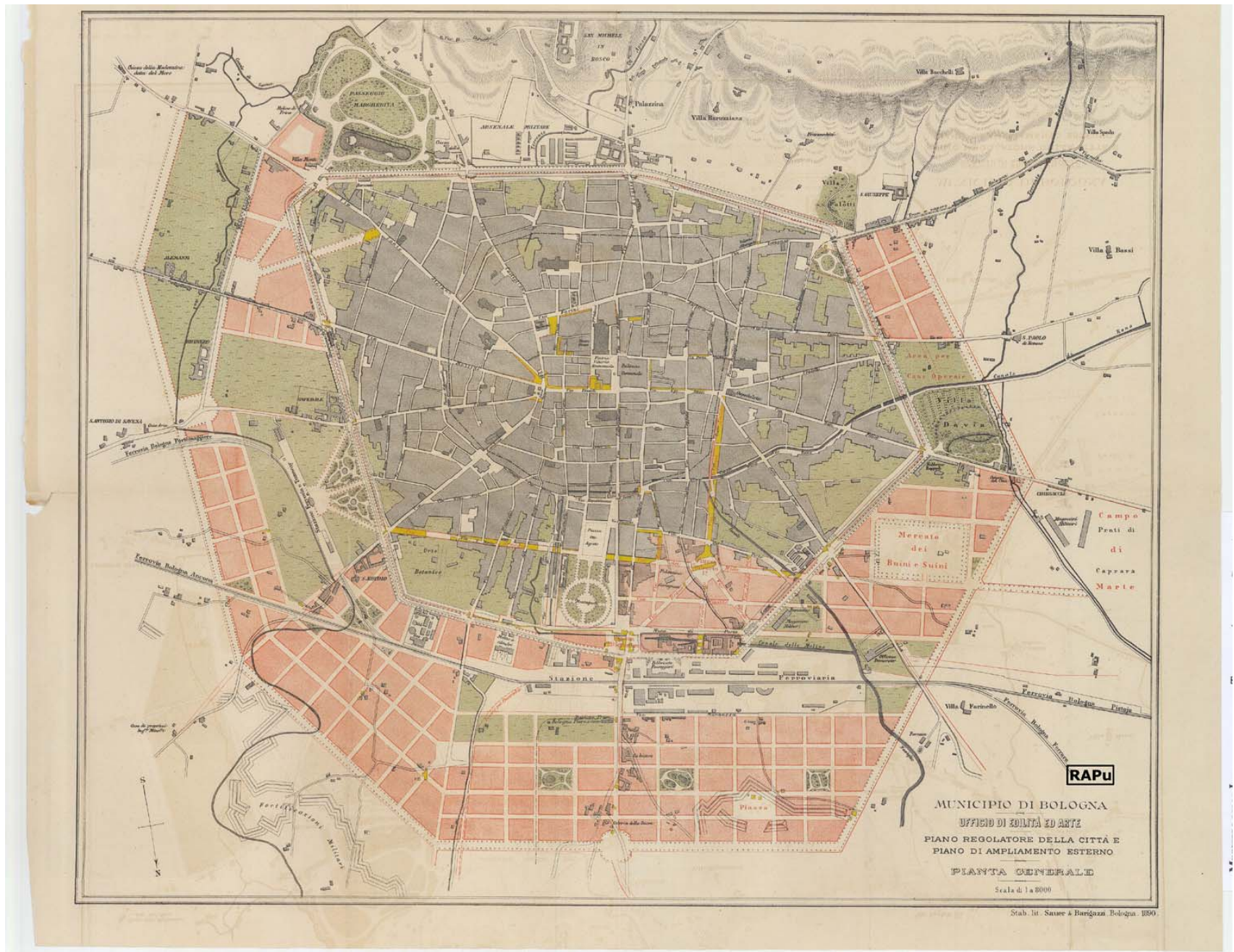
PARCHEGGIO

Realizzazione di nuovi parcheggi in prossimità delle porte Saragozza, San Mamolo e Santo Stefano

(Re) Connecting "Historic town" and hills landscape

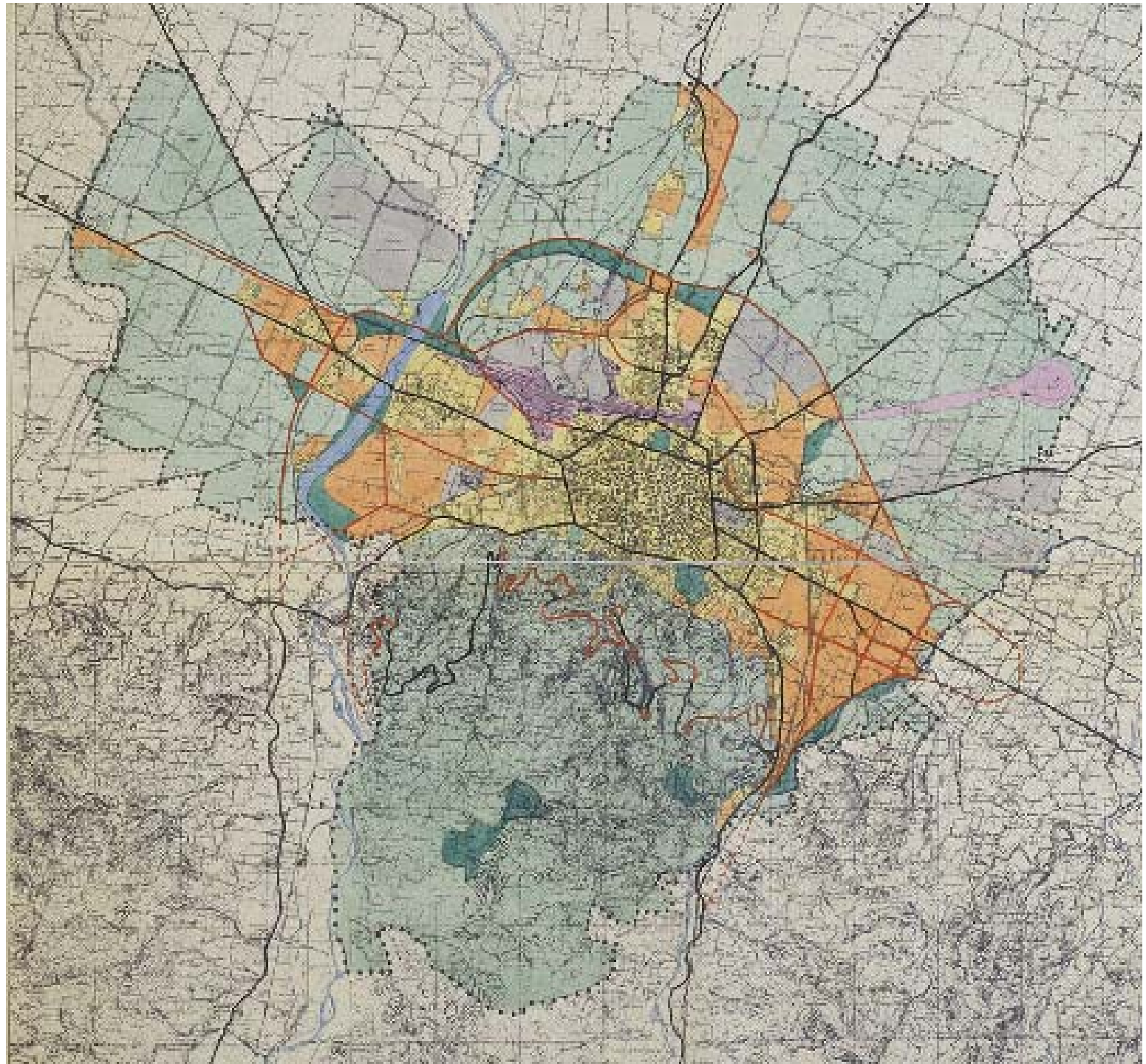


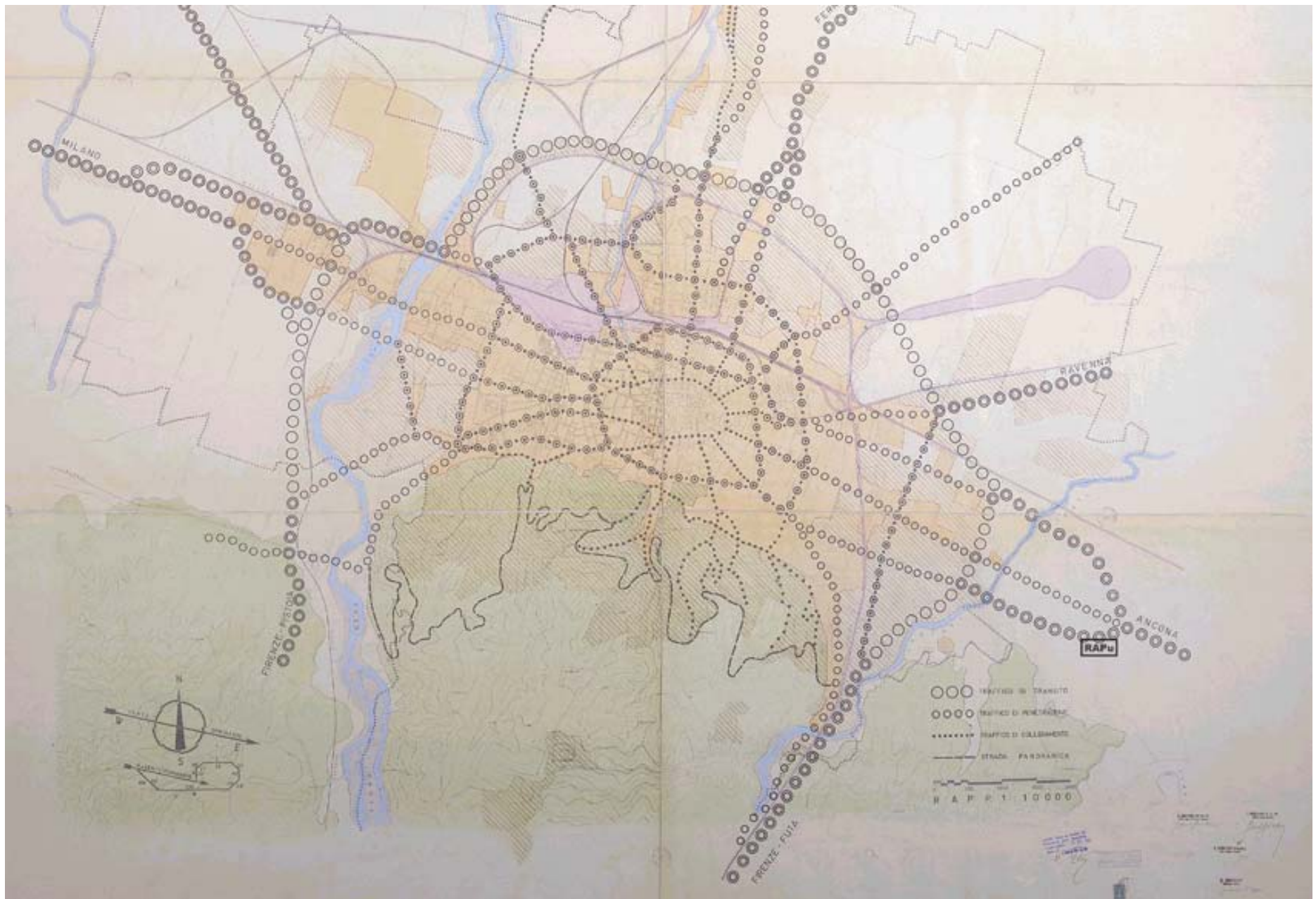
 Bologna. Città che cambia



Piano edilizio regolatore e di ampliamento della città di Bologna Ufficio di edilità ed arte, ing. Edoardo Tubertini. - 1889

**Piano
regolatore
generale di
Bologna - 1958**
Planimetria del
territorio
comunale :
progetto





Piano regolatore generale di Bologna - 1958
 Schema della viabilità progetto

**Piano
regolatore
generale di
Bologna - 1969**



**Piano
regolatore
generale di
Bologna - 1978**



**Piano
regolatore
generale di
Bologna - 1985**



Twenty years after the last general urban plan, **Bologna has commenced the programme for the approval of a new instrument governing the territorial area.** The new instruments governing the transformation of the city territory, which substitutes the old General Development Plan (Law 20/2000) consists of the Structural Plan (PSC), the Operational Plan (POC) and the Urban Building Regulations (RUE). The three instruments are in the process of being developed in an integrated form. In relation to the PSC there will be launched a more general discussion as to the lines of territorial protection and development, which will then be developed and set out in detail in the other two instruments. **The PSC consists of a collection of documents:** an illustrative report, three series of tables (“Figures of redevelopment”, “Strategies for quality”, “Regulations”), Legislative framework, Outline survey, Strategic Environmental Evaluation (ValSat).

Bologna. Città che cambia

Settore
Servizi Urbanistici Culturali

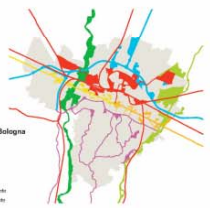
Assessorato all'Urbanistica
Pianificazione territoriale
Urbanistica Urbana

Direttore Generale
Franco Turilli

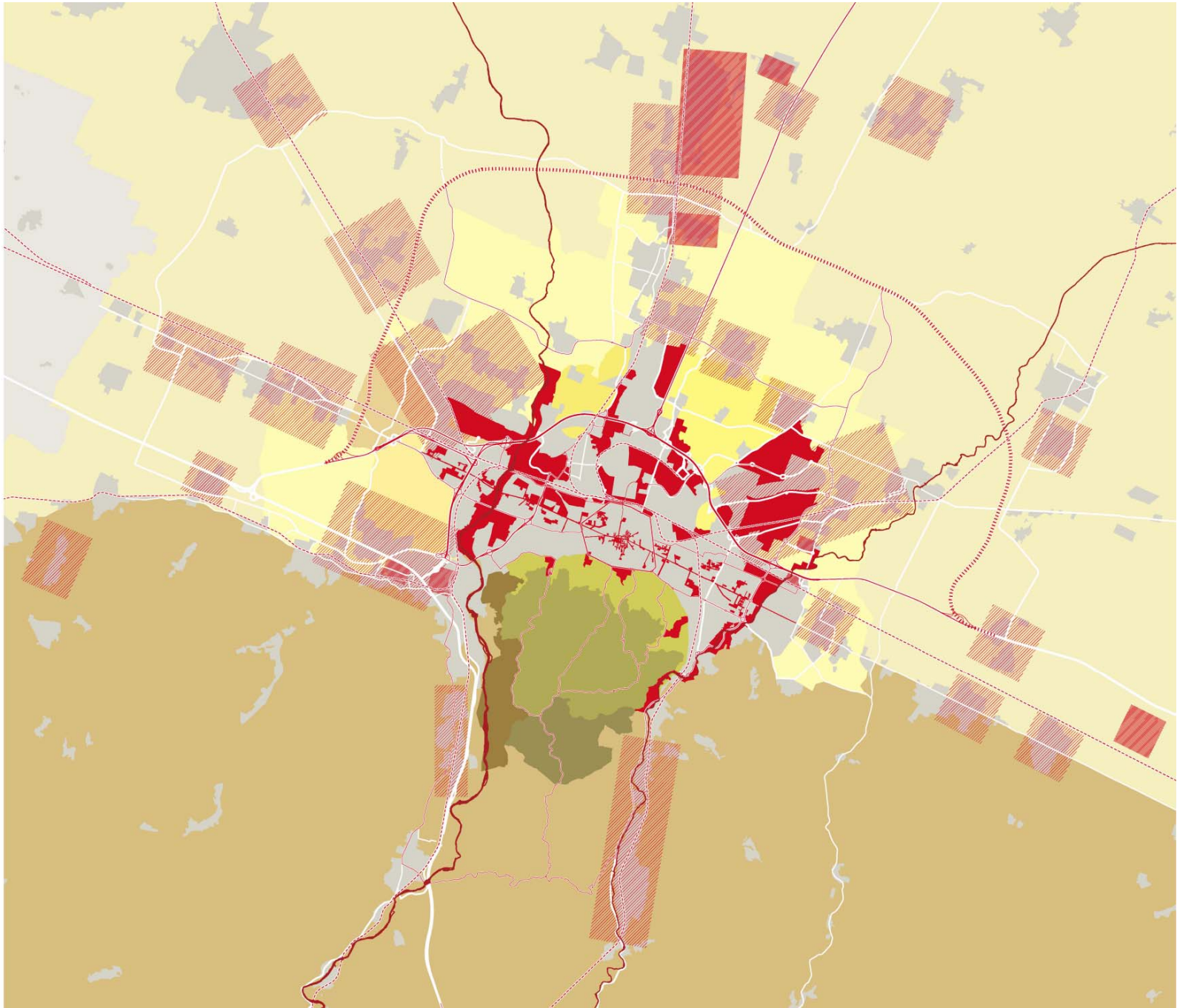
Direttore Area Urbanistica,
Ambiente e Mobilità
Lorenza Caporin

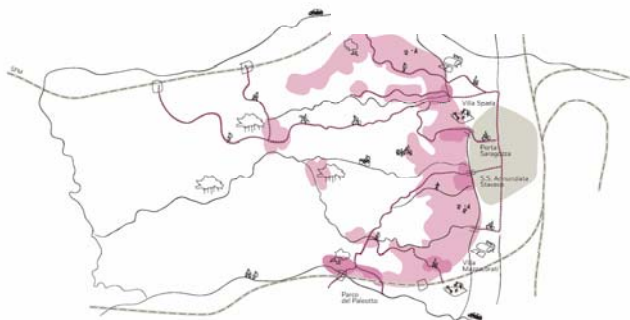
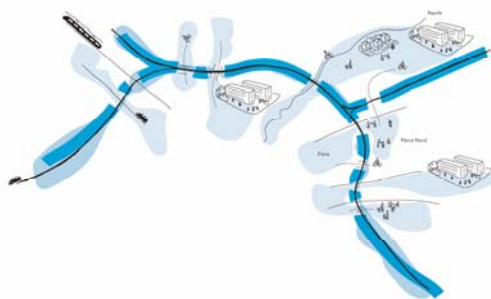
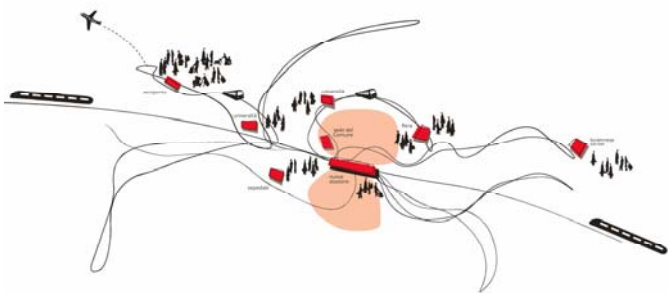
27.02.2007

- Le strategie del PSC**
- Ordinare progetti e politiche di trasformazione urbana
Le zone città di Bologna
 - Tollerare e realizzare il paesaggio periferico
Le strutture urbane
Campagna di Lamezzano
Campagna di Bolognina, Spagnolo, Borgo S. Paolo
Campagna di Sesto e Nudo
Campagna di San Giovanni e Lamezzano, San Nicolò di Milla
Città urbana
Città verde
Città del centro
Città del satellite
- Le strategie del PTCP**
- Ordinare città e sedi
Insediamenti pubblici urbani
Cambiamenti della mobilità
Riforma urbana, estrazione del presente
modernizzazione
 - Situare le eccellenze
Difesa ambientale
Analisi strategica di localizzazione di funzioni ed aree urbane
e per le attività produttive, commerciali e di sviluppo strategico
 - Valorizzare natura e paesaggio
Le città di paesaggio
Lotti di Paesaggio della Città di Bologna
Lotti di Paesaggio delle zone della conurbazione Bologna
Altre Lotti di Paesaggio del Sistema di pianura



- La rete ecologica PTCP n.1
Progetti sovramunicipali di tutela e valorizzazione
(Comitato Interistituzionale elaborazione PSC associati)**
- Rete ecologica comunale, verde e sistema d'integrazione
 - Corridoi ecologici
 - Protezione di
 - Controllo culturale





If the 7 Cities enable us to interpret the choices operated by the Structural Plan on certain parts of the territory that are judged to be strategic, it is in the Systems and in the Contexts, on the other hand, that we find the ways in which the PSC seeks to guide the interventions and the policies that involve the entire territory, pursuing the objective of spreading quality, bearing in mind the different conditions at the outset.

The planning of the **three Systems - mobility, the public city, environment-** is aimed at guaranteeing facilities and services that are regarded as essential for habitability. In the PSC it has been sought to highlight the objectives followed for each system and to set out the criteria for the choices made, examining also guidelines and planning choices beyond local level.



**L'impalcato
infrastrutturale**

Infrastructural planking

The Structural Plan seeks to distance through-traffic from the central area in order to reduce congestion and pollution. The overall reorganisation of the road network, to support medium distance journeys, is made possible by the creation of a motorway through-road to the north (which makes it possible to completely “declassify” the whole stretch of motorway concerned to a by-pass), the intermediate road on the plain, the extension of the Nuova Galliera to the west and of the Lungo Savena and the Rastignano intersection to the east. The road network for through-traffic, and its consolidation, is organised in such a way as to make it possible, at the edges of the more densely populated part of the city, to develop an exchange system between the extra-urban and urban public transport system. The positioning and quality of the interchanges (distribution, distance and comfort of the car parks-station and car parks-bus stops) is regarded as being fundamental.



La rete del trasporto pubblico

The public transport network

The urban public transport network, integrated with the network of the metropolitan railway service, comprises nine new dedicated stretches of railway as well as roads primarily dedicated to the passage of the trolleybus and autobus.

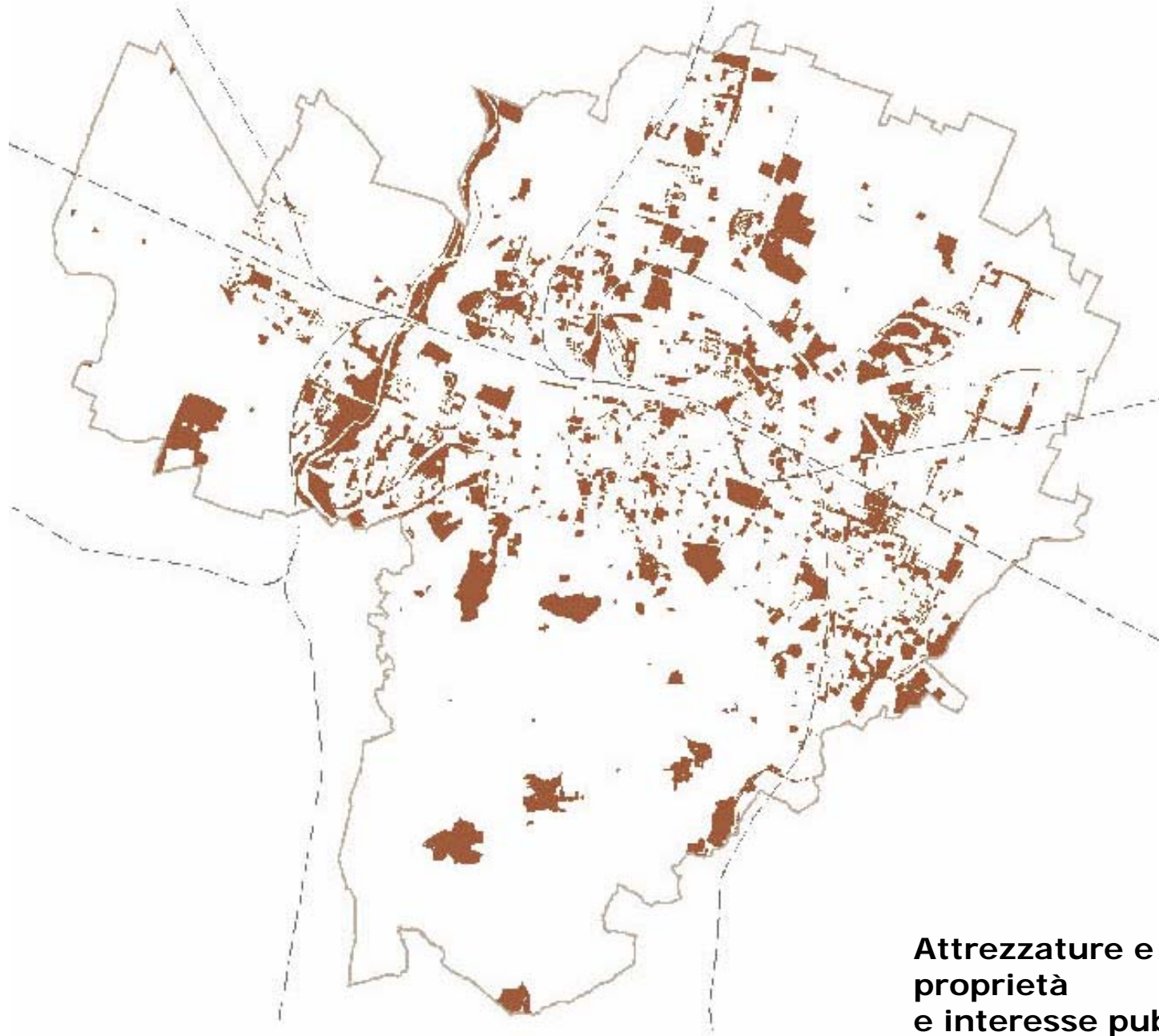
The strengthening and improvement of light public transport system, as well as the development of interchange hubs, seeks to promote and spread the use of public transport.



La riqualificazione della via Emilia

The improvement of the Via Emilia

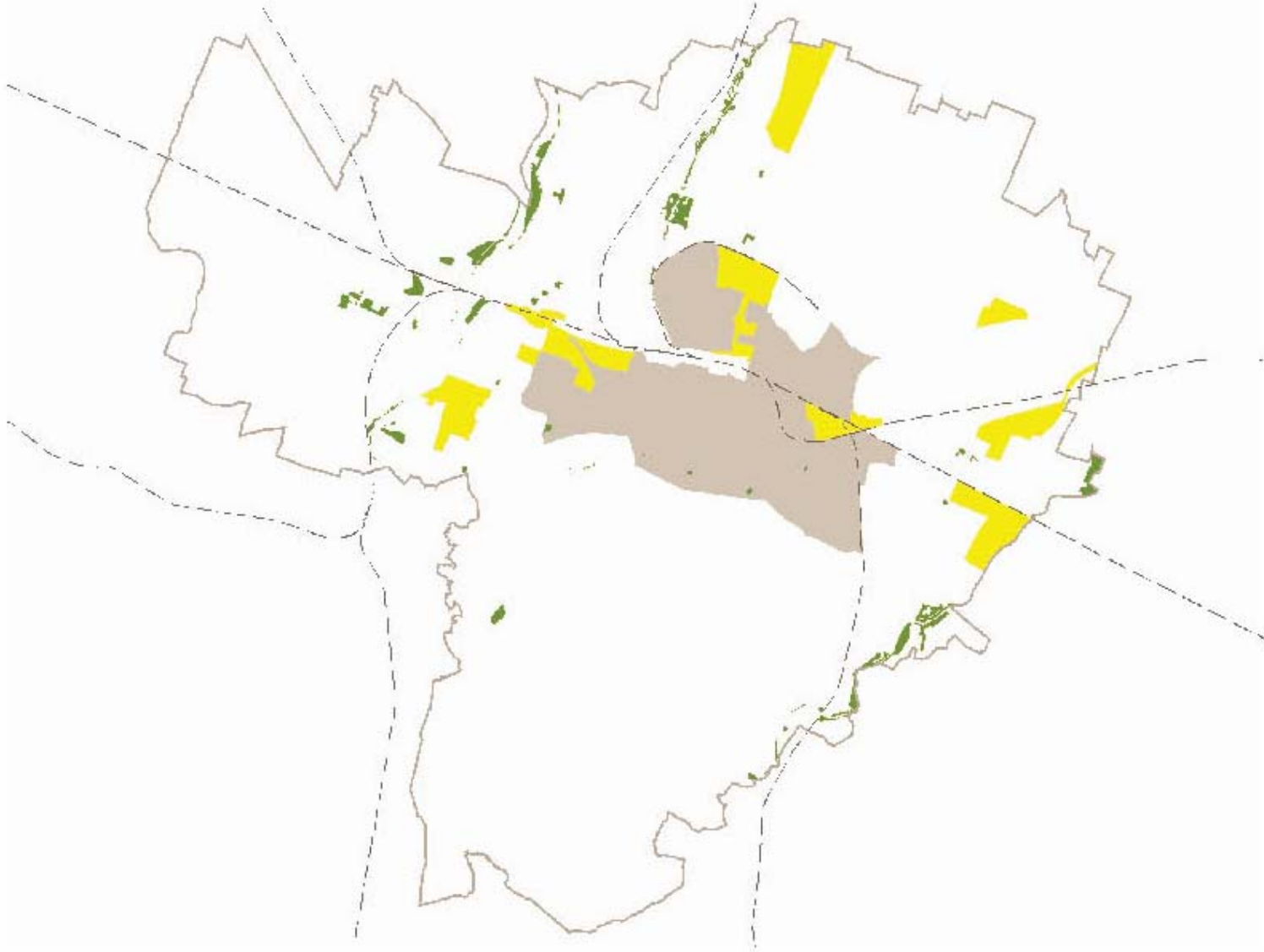
Within the densest urban area the Plan follows the objective of returning the Via Emilia to its role as urban backbone, with a new dedicated public transport system, the improvement of car parks near to bus stops, the moving of private traffic onto existing or new link roads. Other interventions aimed at reducing motor traffic and encouraging integrated mobility are: new connections with cycle tracks that are linked with basic services and with public bus stops; the overall improvement of car parking, considering their primary use. This series of interventions will make it possible to return roads and public squares to pedestrian use.



**Attrezzature e spazi di
proprietà
e interesse pubblico**

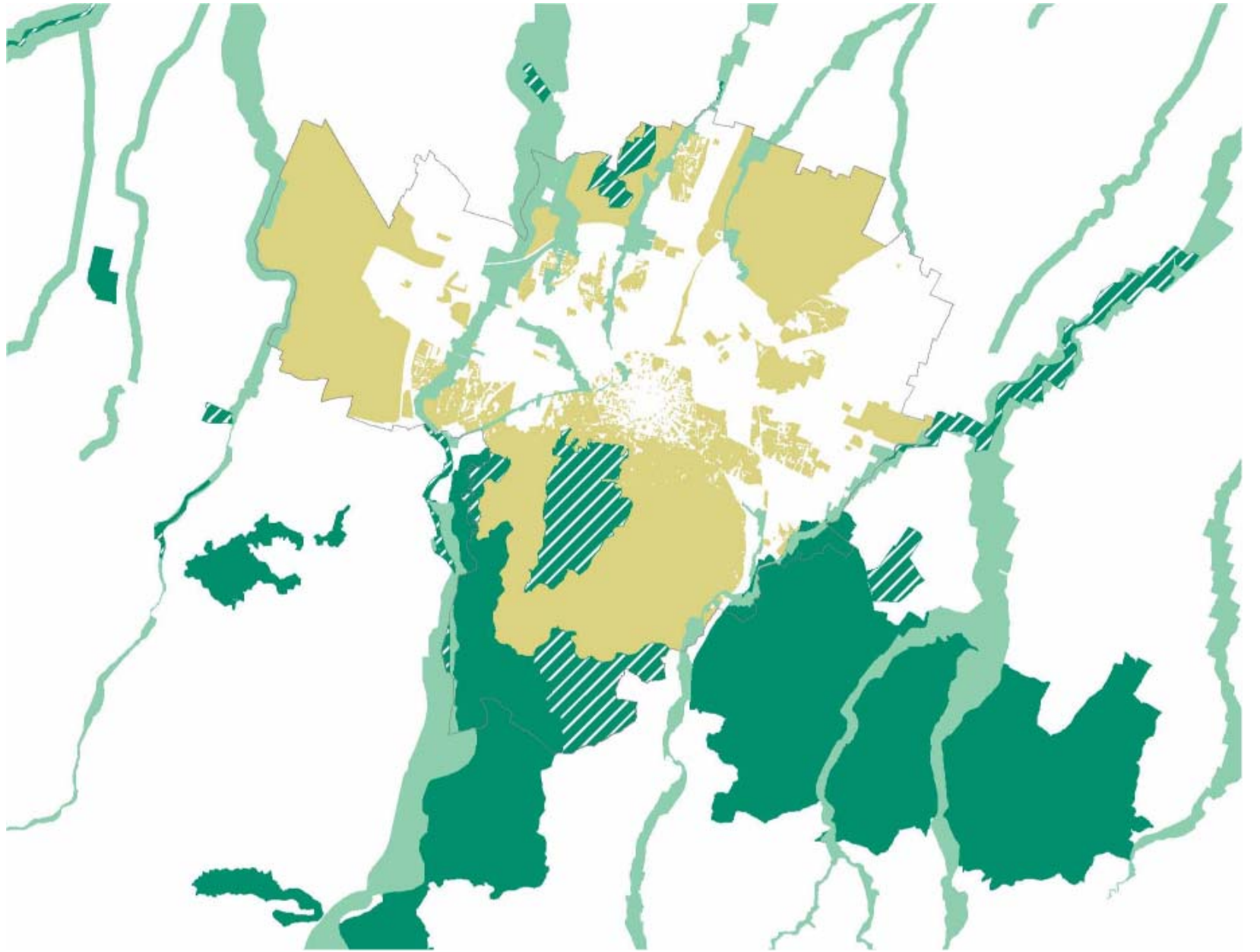
Facilities and public spaces

The PSC inherits an overall area of around 19.2 million m² which are available or in the course of being made available for public use, of which 17.5 is public property. The overall floor area of facilities in public areas (for schools, sports areas, cultural centres, public health services, etc.) totals 3.4 million. In relation to the permanent population (approximately 400,000 people who live in Bologna, whether resident or not) this means an area of around 46m² of facilities per person with 9m² of useful space. If the 140,000 temporary inhabitants are taken into account and the needs that they generate (around 2 million m²) the average quota per head of facilities and public spaces within the municipal area is reduced from 46 to 34 m².



**Aree e ambiti cui si applica
la perequazione urbanistica**

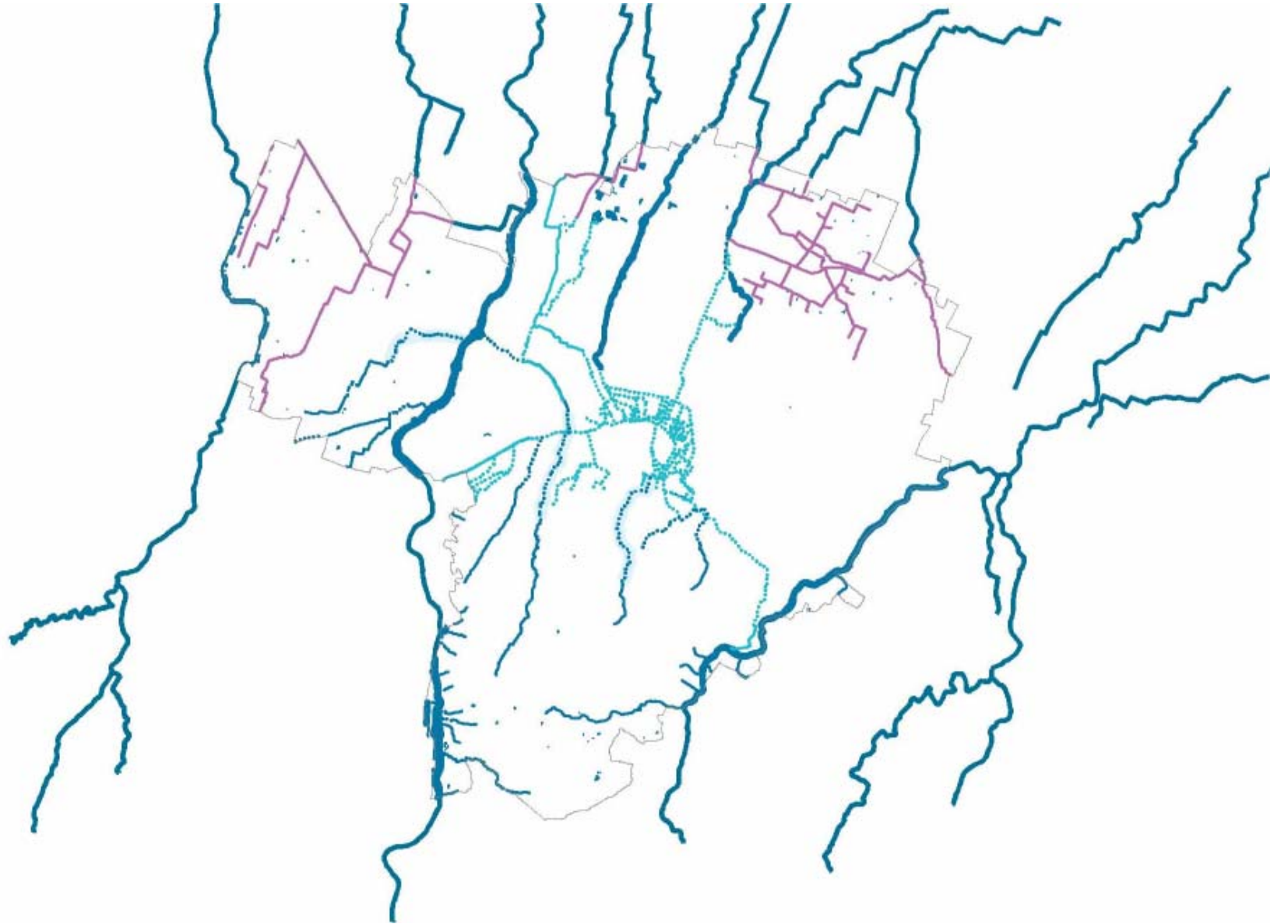
The operations envisaged in the context of new developments, substitution, improvement and historic buildings, with the application of urban equalisation, will make it possible to obtain at least 1 million m² in area for public property, one third of which will go to improving the existing situation. Other areas, destined for standard use by the current PRG, with equalisation will enter to form part of public spaces, totalling over 2 million m².



**L'integrazione del sistema
metropolitano delle aree
protette**

Integrating protected areas into the metropolitan system

Natural habitats and the ecological network identified by the Structural Plan create a system of links and connections that find their basis in the regional and metropolitan network of parks and protected areas. The plan seeks to further develop this with the establishment of nature reserves in the hills of Bologna and to guarantee their continuity by preserving semi-urban rural spaces in plain and hill areas.



La rete delle acque

The water network

The network of waterways that cross the hills and countryside of the Bologna area, linking up with metropolitan and regional waterways, are a key element in the ecological system, supporting aquatic and terrestrial corridors. The Structural Plan preserves and enhances the beds and shores of watercourses, both natural and artificial, through policies of protection, selective acquisition and interventions on adjoining areas. The improvement in the quality of the water is carried out through the continual removal of waste dumping that still takes place along certain stretches.

III **Indovina, Città che cambia**

Strada
 Strada Comunale
Assonatura di Via
 Pavedimento asfaltato
 Pavedimento in ghiaia
Segnaletica
 Segnaletica
Divisione Area Urbanistica
 Urbana e Suburbana
 Intercomunale

ANTEPRIMA

Territorio urbano da strutturare
 Per ogni tipo di intervento urbanistico, si definisce un'area di intervento in cui si applicano le regole di sviluppo urbano contenute nel regolamento urbanistico comunale. Le aree di intervento sono definite in base alle caratteristiche del territorio e alle esigenze di sviluppo urbano.

- Area di intervento**
 Area di intervento
- Area di intervento**
 Area di intervento
- Area di intervento**
 Area di intervento

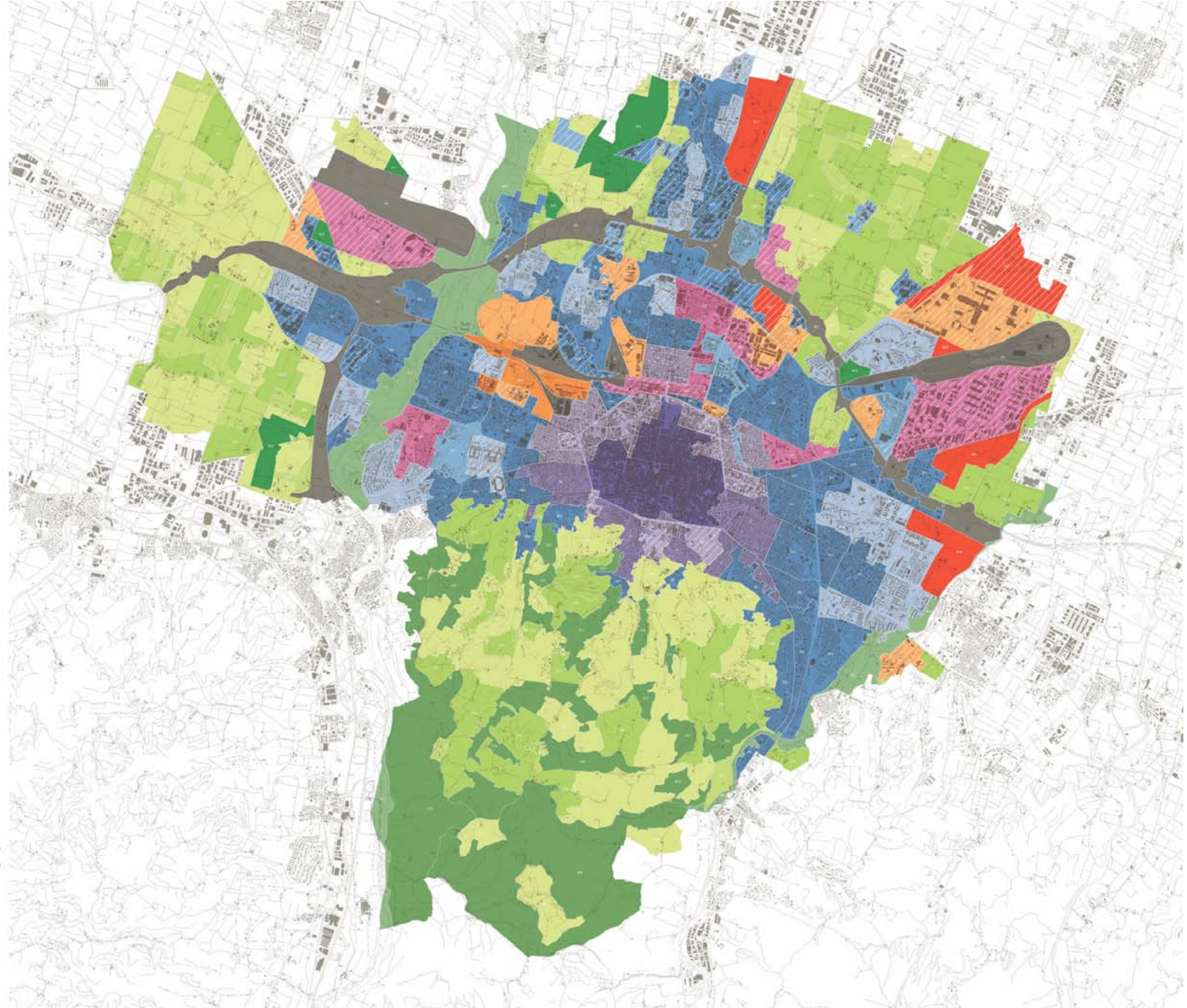
Territorio urbano strutturato
 Per la parte superiore di un'area urbana, si definisce un'area di intervento in cui si applicano le regole di sviluppo urbano contenute nel regolamento urbanistico comunale. Le aree di intervento sono definite in base alle caratteristiche del territorio e alle esigenze di sviluppo urbano.

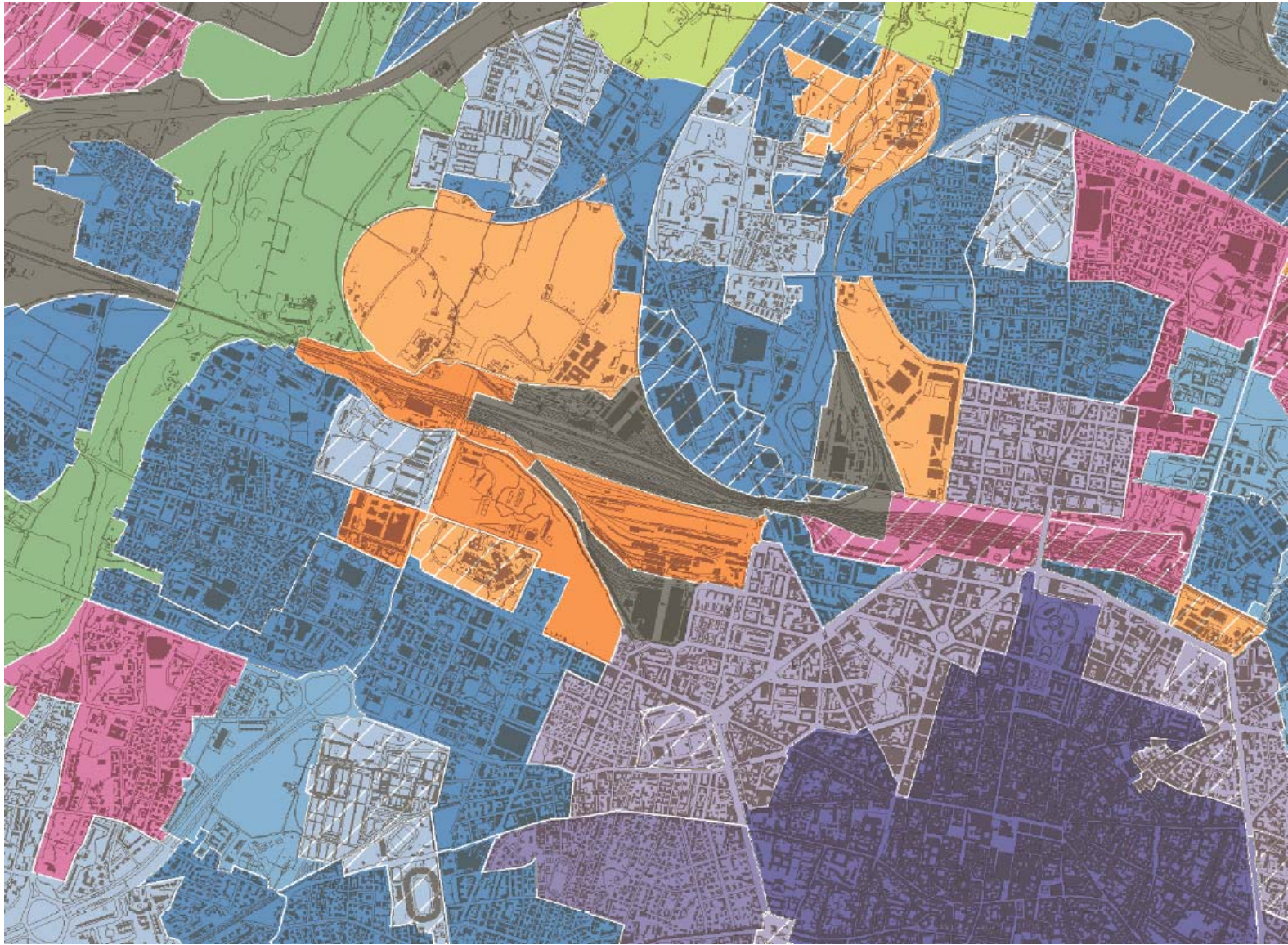
- Area di intervento**
 Area di intervento
- Area di intervento**
 Area di intervento
- Area di intervento**
 Area di intervento
- Area di intervento**
 Area di intervento
- Area di intervento**
 Area di intervento
- Area di intervento**
 Area di intervento

Territorio rurale
 Per la parte inferiore di un'area urbana, si definisce un'area di intervento in cui si applicano le regole di sviluppo urbano contenute nel regolamento urbanistico comunale. Le aree di intervento sono definite in base alle caratteristiche del territorio e alle esigenze di sviluppo urbano.

- Area di intervento**
 Area di intervento
- Area di intervento**
 Area di intervento
- Area di intervento**
 Area di intervento

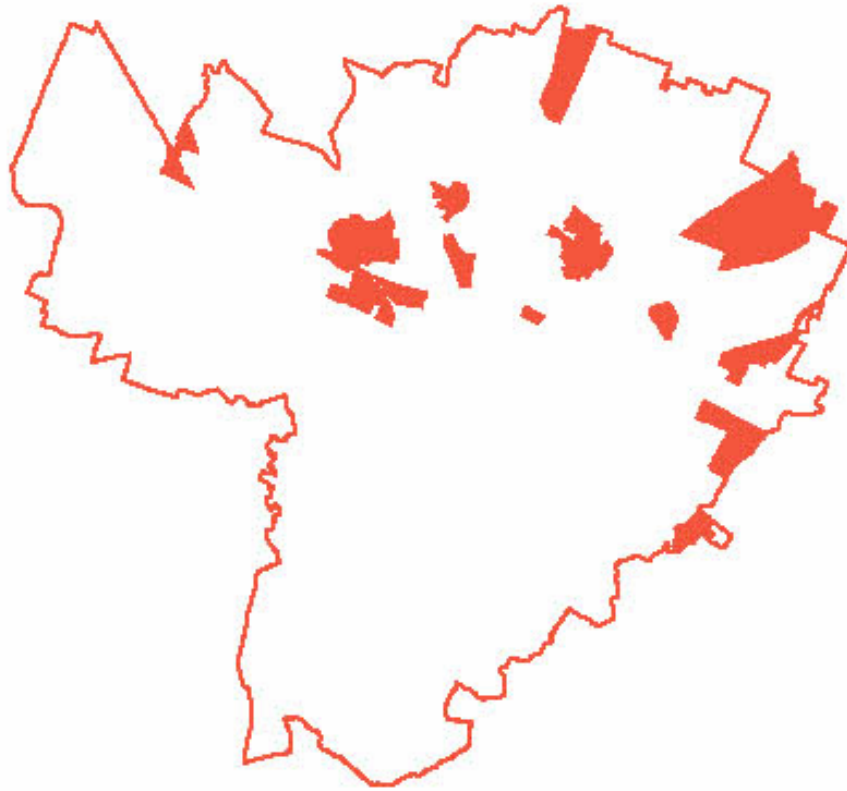
Situazioni





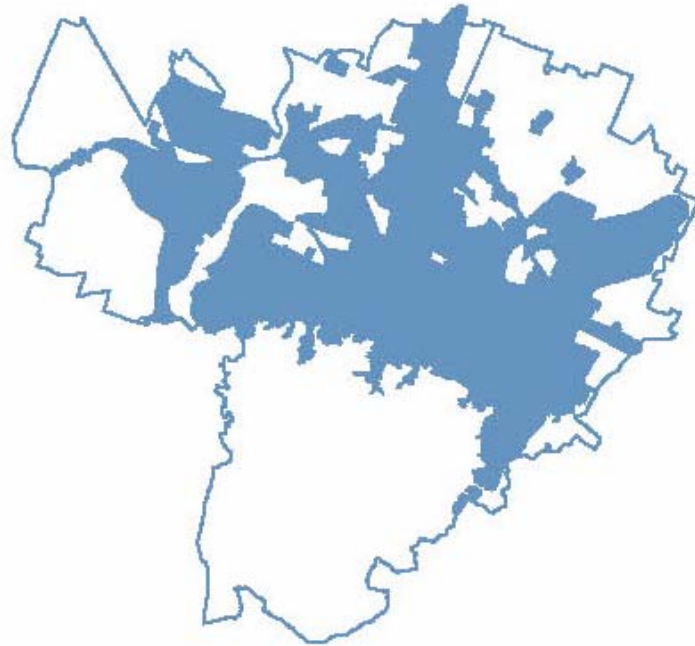
The Contexts – belonging to the Territory to be Developed, the Developed Territory, the Rural Territory - translate the project for the Development Plan into the form set out in Regional Law 20/2000 in order to dictate the regulations, defining for each part of the territory the urban and functional characteristics, the social, functional, environmental and morphological objectives and the relative service requirements.

Interpreting the logic of the legislation, which configures the context as a minimum unit for the regulation of the structural plan, the Bologna PSC proposes a level of disaggregation that is sensitive to the characteristics of the territory and makes it possible to give completeness to the redevelopment operations. This means contexts that are sufficiently broad, portions of territory recognisable for their urban characteristics, state of conservation, level of facilities, functional mix.

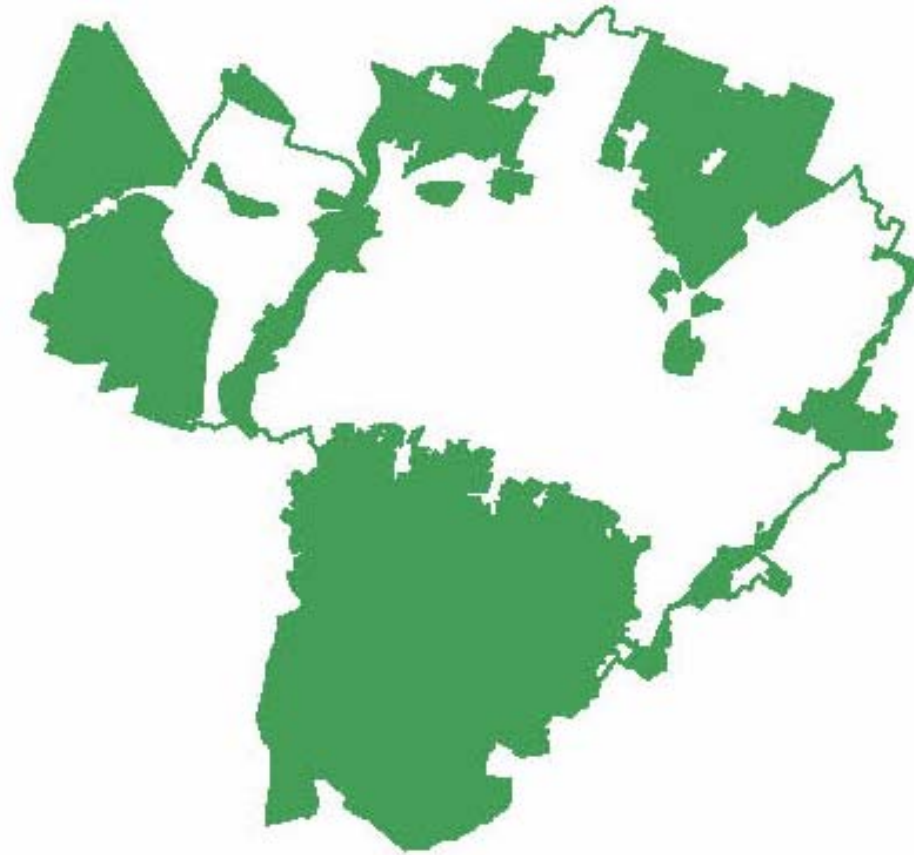


**Territorio urbano da
strutturare**

Urban territory to develop. Areas subject to intensive transformation (areas of new development, areas where substantial portions of the urban structure is to be substituted) and areas affected by urban instruments approved or adopted in implementation of the current PRG, where there is to be overall development (areas of transformation).



Developed urban territory. Areas which, by reason of the presence of abandoned activities, require the reorganisation of services, facilities or infrastructures (areas for redevelopment); relatively stable areas that permit small scale development interventions (consolidated areas of general development); areas that are to be consolidated through the implementation of protective urban instruments (areas undergoing consolidation); areas that are consolidated in terms of urban layout, facilities and state of conservation (consolidated planned areas); areas that have an urban layout or buildings of historic value (historic areas).



Rural territory. Semi-urban un-built areas that are fundamental for ecological continuity (areas of natural and environmental value in valley, hill or river areas) and areas in which the use of agriculture is still of decisive importance for the landscape (agricultural areas of natural importance, predominantly natural, ecological and agricultural).

Territorio urbano da strutturare

Territorio urbano strutturato

Territorio rurale

		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
		quartieri giardino
		tessuti compatti
		specializzati
		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

Urban planning experiences: Bologna

Documents

- Seven cities - Strategies and projects for the new urban plan in Bologna (Extract for Bologna new PSC)
- Bologna new PSC (in Italian)

Books and Journals

- Interpreting the breakdown of the urban model: three Italian case studies
Patrizia Gabellini in IsoCaRP Review no.2, September 2006
- Province of Bologna (Italy): Territorial Coordination Plan published by planum
- "Planning Future": project promoted by the region Emilia-Romagna and Planum
- Survey of urban and landscape architecture in Italy: Bologna
P. Giordani, G. Gresleri, N. Marzot in L'Architettura Cronache e Storia, n. 576
Ottobre 2003.

Papers

- Bologna, a changing city (Urban center exhibition)
- The many voices of a city: involving the community of Bologna in the definition of the new city master plan by means of direct participation and interaction with new technologies (Giovanni Fini)

Seen during the lesson

- Video for the Urban Center, by Cineteca di Bologna
- Bologna General Masterplans in the 20th Century from www.rapu.it and [Portale Sit](#) Comune di Bologna