

RELAZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO

ALLEGATO AL PROGETTO DEL
LABORATORIO DI TECNICA URBANISTICA

RELAZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO

Introduzione

Il progetto del Laboratorio Progettuale di Tecnica Urbanistica si sviluppa sul territorio di Bologna, in osservanza delle normative vigenti, in riferimento anche allo strumento urbanistico definito "settecittà", che accompagna e completa la progettazione.

"Settecittà"

Il comune di Bologna definisce le "sette città" come: *"figure del territorio, un modo nuovo per identificare i sette più importanti progetti di trasformazione urbanistica previsti dal PSC. Ognuna delle **"Sette Città"** corrisponde ad un insieme di trasformazioni da realizzare nella catena di luoghi in cui sono presenti caratteristiche simili (dal punto di vista territoriale, sociale ed urbanistico). Queste caratteristiche consentono di pianificare per ognuna delle città omogenee strategie di sviluppo urbanistico ispirate dagli orientamenti strategici di sostenibilità."*

Le Sette Città:

Città della ferrovia: è la città a vocazione internazionale dove nei prossimi anni si verificheranno le trasformazioni più rilevanti;

Città della tangenziale: è il progetto di recupero di abitabilità dell'area nord di Bologna, che comprende la sequenza di insediamenti addossati alla grande barriera autostradale;

Città della collina: intende affermare una nuova identità per il “giardino di Bologna” che nel tempo ha subito una progressiva riduzione e privatizzazione degli usi;

Città del Reno: riconquista il rapporto con il fiume che scorre a ovest, attraverso la costituzione di un parco fluviale metropolitano ad elevata qualità ambientale;

Città del Savena: riprende il tema del doppio parco fluviale (ad est e a ovest), intercalato da aggregati residenziali e produttivi di qualità;

Città della Via Emilia Ponente

Città della Via Emilia Levante: con le due città della via Emilia, Bologna aggiorna la sua strategia di intervento nella città storica, aprendo il **nucleo antico**, allungandolo e articolandolo: in questo senso le due città riassumono una strategia tipicamente urbana, anche per il fondamentale raccordo con il nuovo sistema della mobilità che interessa tutta la via Emilia.

Il Progetto

Il progetto si concentra sulla città della ferrovia, sul suo sviluppo, sul suo collegamento con il resto della città e con i poli di attrazione. L'area è interessata dal POC, il quale prevede: *“ la riqualificazione dell'ambito “Bolognina est”, un programma complesso di interventi che coinvolge caserme e sedi di attività industriali non più utilizzate, da recuperare alla città con nuovi insediamenti e servizi, anche grazie alle indicazioni espresse dai cittadini nel laboratorio di progettazione partecipata, il quale consentirà di fornire ancora utili indicazioni per la progettazione ed attuazione degli interventi”*. Esso inoltre riconsidera *“il ruolo dell'Ambito all'interno del proprio quadro strategico: aprire questa parte di città ad un nuovo sistema di relazioni nord-sud (dalla stazione ferroviaria verso nord) ed est-ovest (connettendo la zona di settore Fiera-Stalingrado verso ovest)”*. Più in particolare, tenta di *“contribuire al*

potenziamento del sistema di trasporto pubblico, in termini di capacità, frequenza e copertura del territorio, quale intervento necessario a garantire la sostenibilità dei nuovi insediamenti. Il potenziamento della rete di trasporto pubblico nei termini sopra descritti verrà effettuato dal Comune a seguito della realizzazione dei nuovi insediamenti, verificando a quel momento lo stato di attuazione delle infrastrutture di trasporto pubblico di maggiore rilevanza nel frattempo attuate”.

Individuazione di vincoli e tutele

Tutele e Vincoli

Sono stati evidenziati i vari vincoli che interessano il territorio di Bologna, con particolare attenzione alle zone di rischio, alle pertinenze delle strade, delle ferrovie, di elettrodotti, gasdotti e acquedotti, nonché alle fasce di tutela fluviale. Le tutele sono state considerate per aree archeologiche, per aree forestali, paesaggistiche e fluviali.

Luoghi e contesti

Sono state considerate le zone dell'intera area urbana, suddivise per ambiti, a seconda che il territorio fosse da strutturare, strutturato o rurale.

Fanno parte dei luoghi studiati:

Aeroporto

Lazzaretto

Stazione FS

CAAB

Fiera

Ex officine del Gas

Nuove sedi universitarie

Mobilità

Nello studio della mobilità si sono prima evidenziati i vari percorsi, dopodiché si è analizzata l'affluenza sulle varie direttrici, in modo da decongestionare le aree più soggette, favorendo l'utilizzo del mezzo pubblico.

Analisi delle criticità

L'analisi è avvenuta attraverso lo studio incrociato di due fattori principali: i punti attrattori e le tratte di maggior congestione di traffico su gomma. Si è deciso di collegare le varie centralità, sfruttando le possibilità di trasformazione delle aree, attraverso direttrici di collegamento su due differenti livelli, uno primario di collegamento veloce, a più rami secondari di collegamento intermedio, che distribuissero i flussi di persone. Si è dedicata particolare attenzione al verde pubblico attraverso la salvaguardia o la valorizzazione, innestando i collegamenti all'interno dei parchi per favorire la fruizione degli stessi. Attraverso la direttrice di collegamento principale si vuole risolvere sia il problema della congestione stradale su alcuni tratti della viabilità urbana, attraverso punti di scambio, sia il problema del collegamento dei poli attrattori della città per il turismo, con un'ottica policentrica che non considera solo aeroporto e fiera ma anche ospedale, centro della città e zone di interesse universitario.

Fase di progetto: tavola del progetto direttore

L'elaborazione del progetto direttore ha comportato l'analisi di criticità, valori d'essere e opportunità che la Città della Ferrovia propone. In quest'ottica si è studiata la città che si attesta sulla linea di metro-tramvia pensata per rilanciare e valorizzare proprio tale città: le opportunità e le problematiche sono emerse in particolare per le zone che comunicano e che quindi si relazionano con questo sistema urbano.

La linea progettata infatti collega e interagisce con molteplici e varie realtà cittadine, dall'Aeroporto Marconi, passando per Bertalia-Lazzaretto, quindi Prati di Caprara-Maggiore, Stazione Centrale, fino alla zona della Fiera e del Parco Nord.

Per ciascuna di queste situazioni il progetto direttore redatto delinea un possibile assetto, prescrivendo destinazioni e spazialità, in osservanza di aspetti normativi, indicazioni e statuti presenti nel PRG.

Si percepisce quindi, in maniera ancora precoce, la città fisica in atto e in potenza, nonché lo spazio normativo e tecnico, delineato dalla fase di analisi. La tavola del progetto direttore distingue la città da pianificare e quella già consolidata, identificando aree a destinazione diversa, residenziale, commerciale, di dotazione secondaria, ecc.

In particolare il progetto si è concentrato sul sistema di metro-tramvia, illustrando il percorso e le modalità di interazione e comunicazione di tale sistema con la città e i diversi sistemi urbani, viari, della tangenziale, dei poli urbani e delle criticità presenti lungo la città della ferrovia.

Parallelamente a questo aspetto, il progetto direttore analizza e disegna le aree particolarmente sensibili: le aree che si configurano maggiormente sensibili alla pianificazione, sono, per quanto riguarda la parte di città considerata l'area Bertalia-Lazzaretto, la vicina zona Prati di Caprara e l'area Fiera (anche se le aree limitrofe sono ovviamente collegate e a loro volta sensibili).

L'area Bertalia-Lazzaretto coinvolge un territorio relativamente vasto, all'interno del quale il PRG prevede diversi interventi e progetti. Si tratta di una zona poco servita da mezzi pubblici, esterna ma non troppo distante dal centro di Bologna. Opportunità e criticità sono date dalla nuova sede della facoltà di Ingegneria, dalla presenza dell'Istituto Tecnico Rosa Luxemburg e da un vasto terreno ineditato.

Il PRG prevede:

b) Carichi insediativi previsti

Zona integrata R5.3: Bertalia - Lazzaretto

Sono ammesse variazioni delle quantità di Su per i singoli usi previsti, ma non della Su massima realizzabile.

Fondazione Malavasi (intervento edilizio diretto): Su pari a 11.300 mq.

Insediamiento universitario oggetto di intesa: 12.700 mq di Su oltre al recupero della superficie utile esistente.

c) Obiettivi della trasformazione

- Realizzare un insediamento in cui le nuove strutture universitarie siano integrate con la residenza, le attività di servizio, il commercio, gli uffici e gli usi di interesse pubblico.

- Realizzare un nuovo assetto infrastrutturale dell'area che integri e completi quello del quadrante nord-ovest della città e che garantisca un'alta accessibilità, sia con il trasporto pubblico (bus, navetta stazione-aeroporto, metrotranvia, servizio ferroviario metropolitano) che con quello privato.

- Realizzare, mediante adeguate politiche di edilizia sociale, nuovi alloggi destinati alle fasce di popolazione con redditi intermedi.

- Realizzare un nuovo plesso scolastico superiore nei pressi di quello esistente in via della Volta.

d) Ruolo

Intervento di riqualificazione che si inserisce pienamente nelle strategie della Città della Ferrovia, in particolare per la scelta dell'integrazione tra usi universitari (decentrati, decongestionando le zone di provenienza) e usi abitativi.

e) Condizioni di sostenibilità

L'attuazione è subordinata al potenziamento del sistema di trasporto pubblico, in termini di capacità, frequenza e copertura del territorio.

Il progetto direttore prevede un assetto infrastrutturale che coniughi servizi bus a quello della metro-tramvia e di dotare l'area di parcheggi di servizio.

Si prevede la realizzazione di nuovi insediamenti e di alloggi di edilizia pubblica: questi insediamenti sono previsti in un contesto di elevata qualità ambientale grazie alla predisposizione di un ampio spazio di verde attrezzato ben amalgamato con l'insediamento abitativo.

Si prevede inoltre la possibilità di ampliamento della sede universitaria e la predisposizione di residenze universitarie ad esso legate.

L'area Prati di Caprara si colloca in un'area strategica essendo il crocevia tra i due assi stradali della via Emilia e dell'asse attrezzato della Bazzanese: inoltre si ha la presenza del grande complesso dell'Ospedale Maggiore. Comunica inoltre, in maniera scarsamente favorevole con l'area Bertalia-Lazzaretto, poichè tra le due aree si ha in effetti uno forte distacco spaziale e la presenza di barriere infrastrutturali quali la linea ferroviaria dell'alta velocità.

Per quest'area il PRG prevede:

a) Ruolo

L'Ambito Prati di Caprara è uno dei "luoghi" della Città della Ferrovia, dove abitazioni, attività ad esse integrate e parco dovranno garantire l'integrazione funzionale e la compresenza di attività e pratiche d'uso a differenti scale.

L'Ambito è costituito da due parti, a est e a ovest dell'asse stradale sud-ovest. Nella parte est, la vegetazione già sviluppata costituisce un nodo della rete ecologica urbana, da mantenere e integrare realizzando un nuovo parco urbano. L'edificazione andrà concentrata nella parte dove la vegetazione è di minore rilievo, vicino alla stazione Sfm di Prati di Caprara.

Nella parte ovest, si dovrà garantire l'integrazione del sistema di verde e spazi pubblici esistenti in adiacenza con la realizzazione di una spina verde, fruibile, che raggiunga il fiume Reno. La nuova edificazione dovrà interessare prevalentemente il versante nord, servito dalla nuova via del Chiù, evitando così l'aumento dei carichi di traffico sulla viabilità interna a Santa Viola.

Il progetto del nuovo insediamento dovrà risolvere il problema della congiunzione tra le due parti, con particolare attenzione alla continuità infrastrutturale e ambientale.

b) Dotazioni

Infrastrutture per la mobilità. Parcheggi di attestamento e interscambio a servizio dell'Ambito e della stazione Sfm. Viabilità interna raccordata con la nuova strada sussidiaria nord-ovest della via Emilia. Percorsi ciclabili e pedonali con recapiti alla stazione Sfm Prati di Caprara, alle fermate della metrotranvia su via Saffi, al parco dei Prati di Caprara, al parco Lungo Reno.

Attrezzature e spazi collettivi. Spazi verdi e attrezzature sportive per servire l'intero quadrante urbano intorno a via Saffi nella parte est, e per servire la Situazione Santa Viola nella parte ovest.

Dotazioni ecologiche e ambientali. Mantenimento e consolidamento della massa vegetativa e riqualificazione dei due canali, a integrazione delle dotazioni del quartiere come il parco del Velodromo e le aree scolastiche a sud.

c) Prestazioni

Per contribuire a raggiungere gli obiettivi di qualità urbana previsti per la Situazione Saffi, il nuovo insediamento dovrà garantire:

- la migliore integrazione del sistema di accesso alla stazione Sfm Prati di Caprara;*
- la connessione dei percorsi ciclabili con quelli che portano verso la Manifattura delle Arti e il Centro civico ex Mercato bestiame verso sud-est;*
- la connessione ciclabile con il parco Lungo Reno verso ovest.*

d) Condizioni di sostenibilità

L'attuazione è subordinata:

- alla realizzazione della nuova strada nord-ovest, con connessione a via Triumvirato, per quanto riguarda la parte ovest;*
- al potenziamento del sistema di trasporto pubblico, in termini di capacità, frequenza e copertura del territorio;*
- al mantenimento di una quota di superficie permeabile di suoli pari al 50% delle superfici fondiarie.*

Il progetto direttore prevede il potenziamento della via del Chiù per sgravare il traffico su via Saffi; si prevede quindi l'adeguamento dell'ampia zona di verde a ridosso dell'ospedale Maggiore, rendendola di verde attrezzato e con i diversi servizi di dotazioni per la collettività. Sono inoltre predisposti e potenziati i collegamenti ciclo-pedonali in direzione Reno e Certosa. La stazione prati di

Caprara sarà integrata dal sistema di metro-tramvia che sarà su sede diversa rispetto a quella del servizio extraurbano.

L'area della Fiera si configura come l'area con maggiori criticità e problematiche, ma anche con tante opportunità e spunti interessanti. L'area della Fiera di Bologna si colloca a Nord-Est del centro e comprende un' ampia zona che va da via Ferrarese fino al Parco Nord.

Quest'area è servita dalla linea di metro-tramvia di progetto che la collega, tra l'altro, ai parcheggi previsti presso al parco nord, dove si trova il capolinea del servizio urbano e si collega la metro-tramvia al sistema della tangenziale.

Questa area comprende importanti assi stradali, quali via Stalingrado, che rappresentano importanti e gravose criticità per l'area e tutto il tessuto urbano. Gli oggetti di maggiore interesse e importanza per la città sono gli edifici della Fiera, con servizi, strade e parcheggi annessi e gli edifici, prevalentemente a terziario, ad essi accostati.

Per l'area Fiera (e Bolognina), il PRG prevede:

b) Carichi insediativi previsti

24.000 mq di Su per il nuovo padiglione espositivo che si aggiungono alla Su esistente. Sono ammesse ulteriori integrazioni della Su a fronte di specifiche necessità funzionali.

c) Obiettivi della trasformazione

- Garantire le migliori condizioni edilizie per lo sviluppo dell'attività fieristica a Bologna, incrementando la flessibilità d'uso del quartiere e ampliando le aree esterne non edificate per migliorare l'organizzazione degli spazi logistici.

- Potenziare gli accessi dal lato nord, in relazione al nuovo parcheggio multipiano di via Michelino, al nuovo casello autostradale, alla fermata ferroviaria (Sfm) e della metrotramvia.

- Realizzare i corpi di collegamento tra i padiglioni più piccoli, con riqualificazione di servizi ristorativi e igienici, e la rete di collegamenti pedonali sopraelevati.

d) Ruolo

Ultimi interventi di riorganizzazione interna al quartiere fieristico esistente, molto importanti affinché la Fiera di Bologna possa giocare il suo ruolo centrale nella Città della Ferrovia.

Il progetto direttore si concentra in particolare sull'area a ridosso della Bolognina, dove è previsto il passaggio della metro-tramvia (lungo l'asse di via Ferrarese) e una stazione che colleghi la fiera al resto della città.

In particolare ci si è concentrati sull'area dell'Ex Caserma Sani, ipotizzando un recupero e una riqualificazione di tutta l'area.

Il progetto prevede il riutilizzo di buona parte degli edifici dell'ex caserma per insediamenti di edilizia privata e pubblica, in un contesto di elevata qualità ambientale, grazie alla previsione di ampie aree a verde attrezzato e a dotazioni secondarie.

All'interno di questo nuovo quartiere si inseriscono edifici a destinazione commerciale, di servizio al nuovo quartiere e una nuova sede scolastica.

Il quartiere e quindi la linea urbana comunicano direttamente col fronte Stalingrado e quindi con la fiera.

A nord è previsto il recupero di una zona destinata a insediamento produttivo e di una parte, con il riutilizzo dei fabbricati esistenti, destinata a terziario/commerciale. I parcheggi presenti al parco Nord, connessi mediante il servizio di metro-tramvia, consentono di sgravare il carico di traffico sull'asse di via Stalingrado.

INTERVENTO EX CASERMA SANI

L'intervento sull'ex Caserma Sani si inserisce nell'ambito della riqualificazione delle aree tra via Stalingrado e via Ferrarese sulle quali insistono, appunto, la caserma militare Sani, una zona produttiva a nord ed un terreno libero a sud, questi ultimi due esterni al perimetro della caserma.

Il comparto si trova in una zona intermedia tra i quartieri che sorgono attorno a via Corticella, la nuova tratta della metro-tranvia e il quartiere della Fiera di Bologna.

A nord del comparto vi è un piccolo agglomerato residenziale che si estende fino alla poco distante linea ferroviaria merci nazionale, a sud si trova invece un comparto temporaneamente nominato Nuovo Fiera sul quale sono già presenti interventi edilizi con indirizzo misto residenziale-commerciale-terziario.

L'idea progettuale prevede la realizzazione di una stazione intermedia per la metro-tranvia in grado di servire sia i quartieri residenziali ad ovest della linea, sia i comparti Nuovo Fiera ed Ex Caserma Sani, ma soprattutto per fungere da fermata per la fiera di Bologna, raggiungibile a piedi in pochi minuti o grazie alle linee di autobus urbani. Questa scelta permetterà quindi di raggiungere la fiera usufruendo del servizio ferro-tranviario lasciando l'automobile presso i parcheggi di una delle fermate esterne alla città (Santa Viola o Parco Nord) alleggerendo il carico urbanistico gravante sui principali assi viari come via Stalingrado. La stazione, localizzata presso il terreno libero a sud della caserma sarà a piano ribassato, in quanto il treno è in fase di risalita dal precedente sottopasso, presenta un doppio binario in modo da permettere lo scambio dei convogli nei due sensi di marcia e presenterà un sottopasso pedonale per essere accessibile da entrambi i lati della linea.

In fronte alla stazione, oltre ad una dotazione minima di parcheggi, si prevede una piazza con la funzione di spazio pubblico ufficiale che accolga chi è indirizzato alla fiera, nondimeno anche chi è diretto al quartiere a destinazione

mista a sud della stazione; la piazza termina in un parco attraversato dal viale pedonale che consentirà di raggiungere a piedi la fiera.

Il parco si prolunga verso nord entrando nell'attuale spazio della caserma fino ad una prevista strada privata di collegamento tra via Stalingrado e via Ferrarese.

La zona produttiva a nord della caserma viene trattata in due differenti modi: l'attività a nord-ovest viene preservata previa una riqualificazione dello stabile per migliorarlo sia dal punto di vista di impatto ambientale delle emissioni, sia dal punto di vista della qualità urbana del fabbricato; la zona a nord-est, invece, vede la presenza di capannoni di minore rilevanza che vedranno al loro posto un edificio e destinazione commerciale-terziaria aperto prevalentemente sul fronte stradale dal quale è però separato da una cortina di verde.

Riguardo all'interno della caserma si prevede di lasciare pressoché inalterate le vie di distribuzione, chiaramente adattate ad un viabilità di quartiere, pensandole come strade private; l'unica sostanziale modifica si nota nella strada principale della caserma che collega via Stalingrado a via Ferrarese (ora è aperta solo su via Ferrarese) con l'accesso su quest'ultima però controllato da dissuasori mobili che permettono l'accesso ai soli residenti ed ai mezzi di soccorso. L'accesso su via Stalingrado rimane invece aperto e l'incrocio verrà regolato da un semaforo.

A sud della strada principale del comparto possiamo notare l'estensione del parco precedentemente detto ed una zona residenziale con edifici di tre piani: cinque edifici sono da riqualificare, mentre tre strutture di nuova realizzazione ricalcano il disegno di tre edifici preesistenti creando un gioco di corti interne. Questa zona prevede anche il riutilizzo di una struttura ad un piano solo come garage e rimesse per le automobili.

Oltre che per l'assetto distributivo anche per gli edifici si è infatti scelta una strada progettuale improntata alla riqualificazione, ritenendo che le strutture presenti nella caserma, se opportunamente ristrutturata, siano di particolare interesse. Si è cercato quindi di preservare il maggior numero possibile di

edifici e, qualora non lo fosse, le nuove costruzioni ricalcano la maglia strutturale della caserma apportandole poche modifiche.

A nord della strada interna principale, come a sud, vediamo la divisione in due parti dell'area, ma in modo speculare: a est residenze ed a ovest spazi pubblici. Questa scelta è stata adottata per sfruttare due edifici bassi come opere di urbanizzazione secondaria (una scuola ed una palestra) immergendole nel verde di un parco pubblico; parco pubblico che può essere collegato, tramite una passerella ciclo-pedonale, al parco pubblico presente sull'altro lato di via Ferrarese.

La zona residenziale prevede il riutilizzo completo di tre fabbricati ed il riutilizzo parziale di un quarto, quest'ultimo verrà destinato ad attività commerciali a servizio del comparto e verrà integrato, per la parte demolita, con una struttura residenziale.

Cinque edifici risultano però inutilizzabili ed al loro posto sorgeranno tre fabbricati residenziali che ne rispetteranno l'attuale superficie coperta a favore però di un maggiore numero di piani, l'intento è infatti quello di creare per questa area degli edifici più alti ma più circondati dal verde.

Nonostante il comparto possa sembrare concepito come un quartiere a sé stante, in realtà è precluso esclusivamente al traffico automobilistico (eccetto quello dei residenti e quello per la scuola e la palestra), l'attraversamento ciclo-pedonale è infatti garantito, anche in maggiore sicurezza dato il basso indice di traffico; inoltre la stazione della metro-tranvia garantisce collegamenti veloci con i punti nevralgici della città.