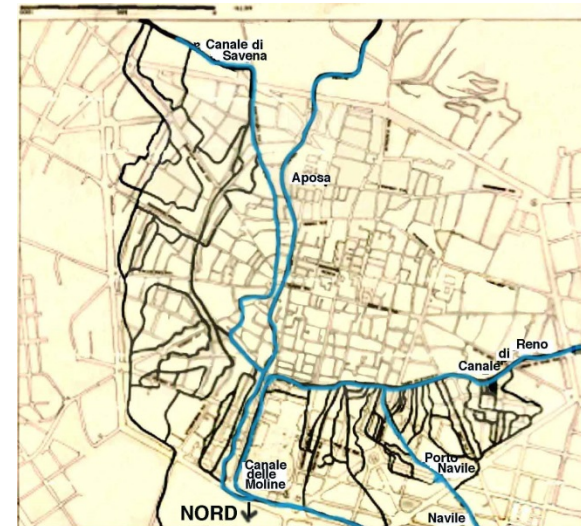
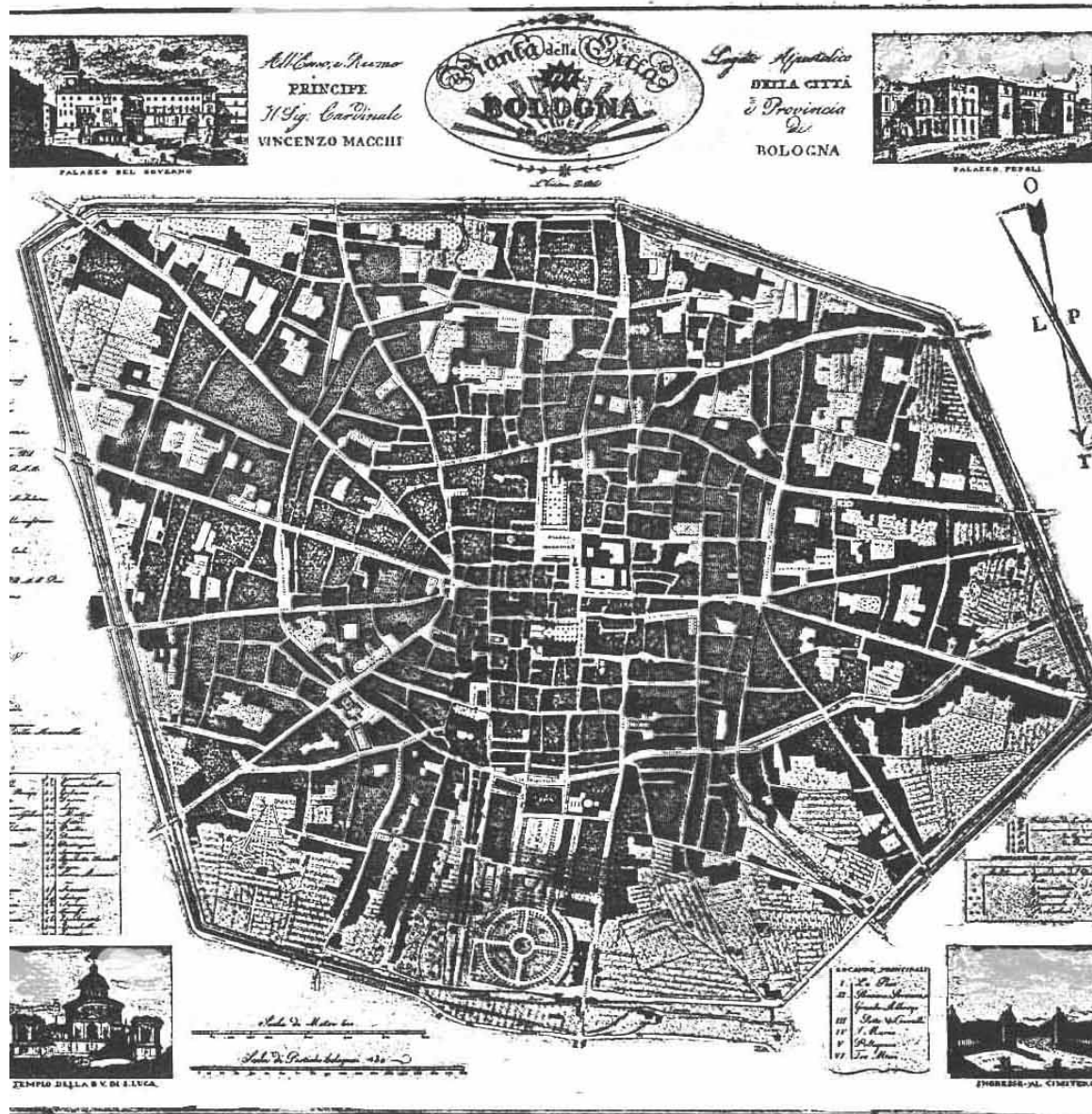




Ichnoscenografia di Filippo Gnudi - 1702



Agli inizi del '700 Bologna è la seconda città dello stato pontificio, con oltre 60.000 abitanti. L'industria della seta (filati, damasco, velluto, raso...) con i mulini serviti da una fitta rete di canali, ha grande peso economico. Alla fine del '500 impiegava 24.000 abitanti su 70.000; nel '600 permise alla città di resistere a crisi economica, carestie, pestilenze; nel corso del '700 diminuiranno gli opifici, cresceranno i telai a domicilio e calerà la qualità dei prodotti; infine nel 1797 sarà soppressa la Corporazione della Seta. Università e cultura scientifica, dopo la crisi del '600, hanno nuovo impulso: Marsili fonda l'Accademia delle Scienze (1711); Papa Lambertini (Benedetto XIV) sostiene lo Studio. Dopo il Portico degli Alemanni (1619-31) si realizza il Portico di S. Luca (1674-1721),



Pianta della città di Bologna 1840 - Incisione a bulino

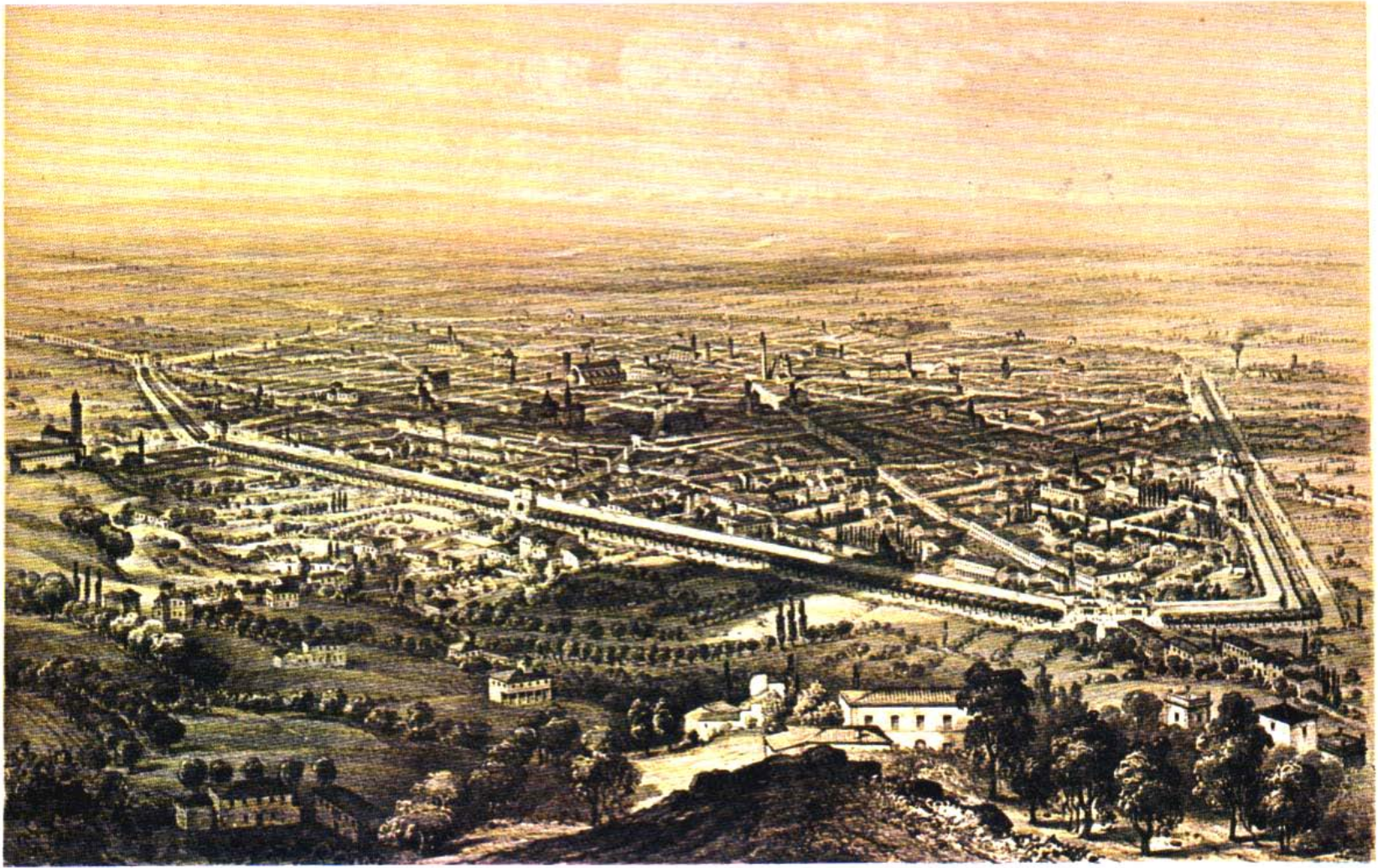
Estratto

La planimetria del 1840 ricorda gli anni di stasi legati alla restaurazione e al dominio austriaco; sono significativi gli ampi spazi ancora verdi entro le mura.

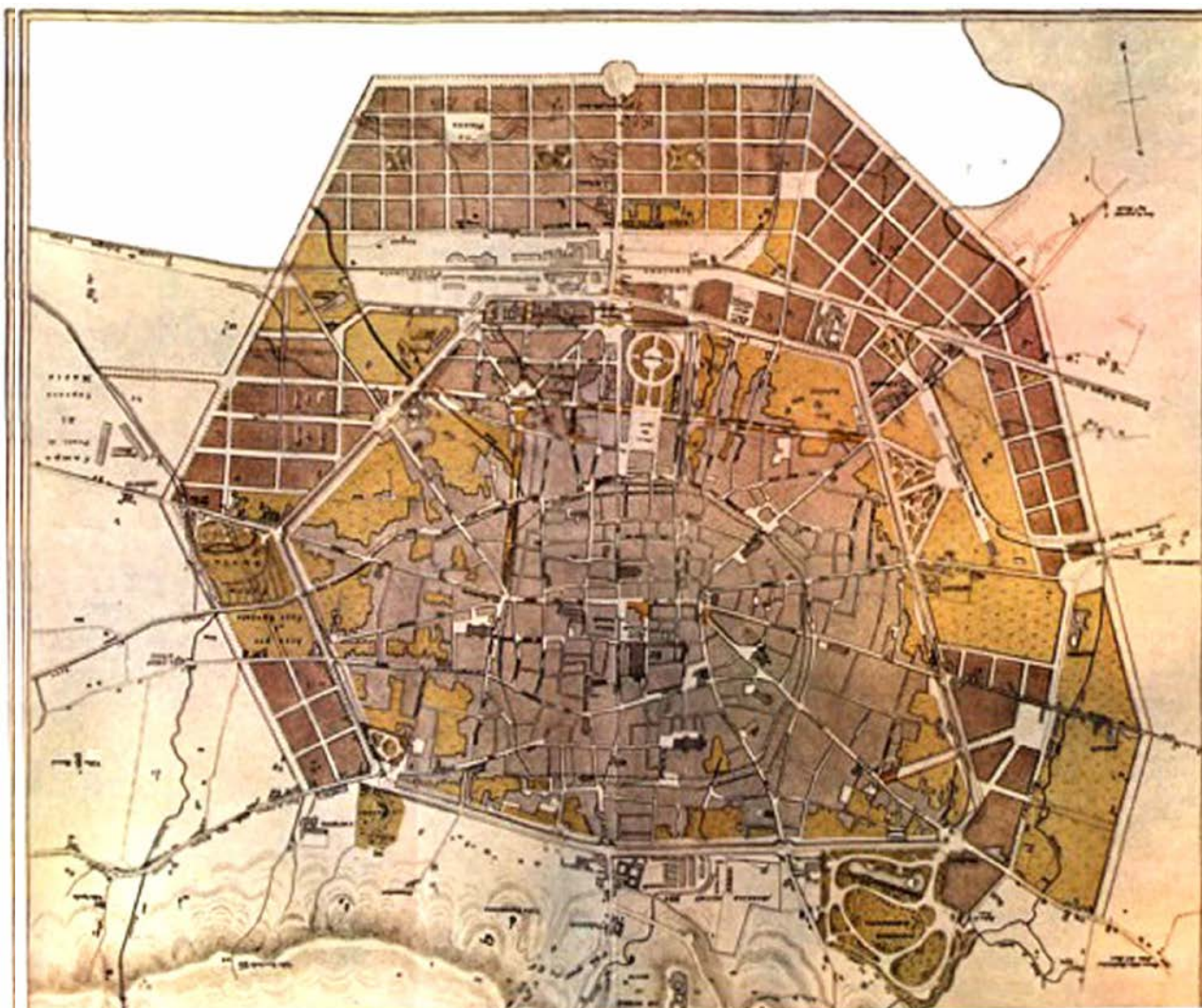
Il periodo napoleonico aveva però avviato forti trasformazioni del tessuto urbano.

Nel 1796 1/6 della proprietà immobiliare della città era ecclesiastica: erano presenti 69 conventi o case religiose. Di questi nel 1815 oltre metà era stata venduta al nuovo ceto borghese e adattata a nuovi usi; molti altri conventi erano stati destinati a uffici e servizi pubblici (ospedali, carceri, caserme e magazzini militari). Erano state soppresse anche numerose chiese minori, che non erano sede parrocchiale. Con la restaurazione gli ordini religiosi furono ricostituiti ma le loro proprietà rimasero in gran parte allo Stato.

I conventi trasformati in caserme furono molto usati nel periodo dell'occupazione austriaca; gli austriaci costruirono anche nuove caserme nella zona fra le porte S.Mamolo e Castiglione.



La città di Bologna in un disegno dell'800



Il Piano Regolatore Edilizio e di Ampliamento del 1889

Dopo l'unità Bologna supera il precedente periodo di stasi e si apre a nuovi rapporti, diventando il nodo centrale delle nuove ferrovie, fra nord e centro. Ci sono anche molte linee locali: per Bazzano ('83), Imola ('86), Budrio e Portomaggiore ('87), Pieve di Cento ('89) e Malalbergo ('91).

Il Piano Regolatore del 1889 è uno degli strumenti di "marketing" e sviluppo della città, insieme alle celebrazioni dell'VIII Centenario dell'Università e all'Esposizione del 1888, dedicata all'agricoltura e all'industria e integrata da una mostra nazionale di Belle Arti.

L'agricoltura si modernizza e promuove industrie collegate (canapifici, alimentari); nasce la Majani; nascono industrie tessili e meccaniche, prime fra tutti le Fonderie Calzoni.

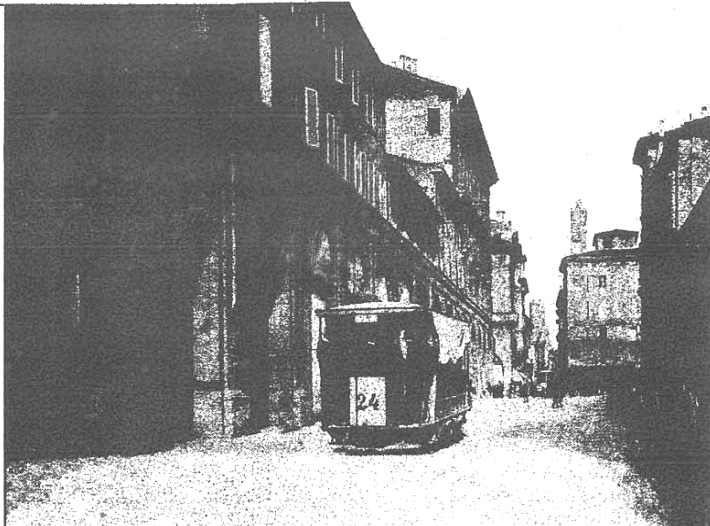
Si aprono le Scuole Tecniche Bolognesi, pubbliche e gratuite (attuali Aldini-Valeriani); con il sostegno di queste Scuole, di Provincia e Comune nel 1877 l'ateneo apre la **Scuola d'applicazione di Ingegneria** in Piazza dei Celestini.



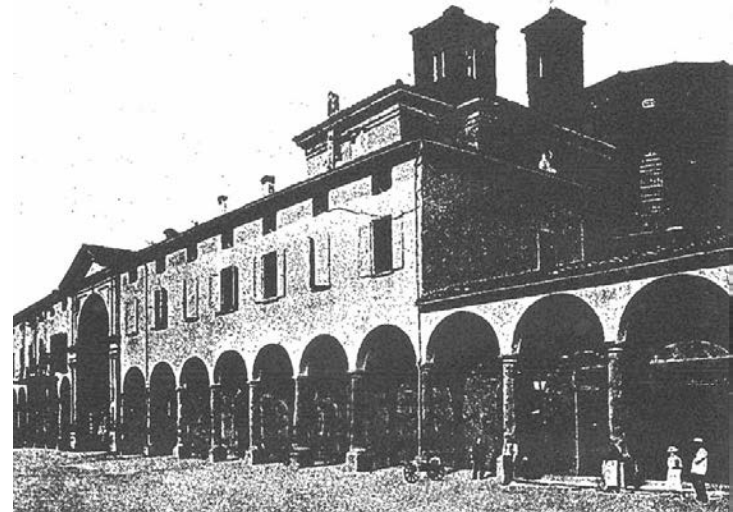
La strada principale prima della realizzazione dell'attuale Via Rizzoli



Piazza del Nettuno (1843 circa)



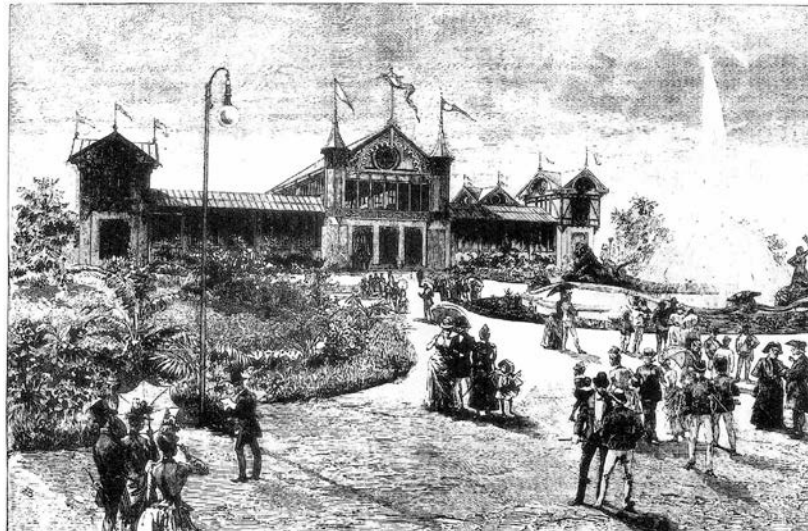
La strada principale prima della realizzazione dell'attuale Via Ugo Bassi



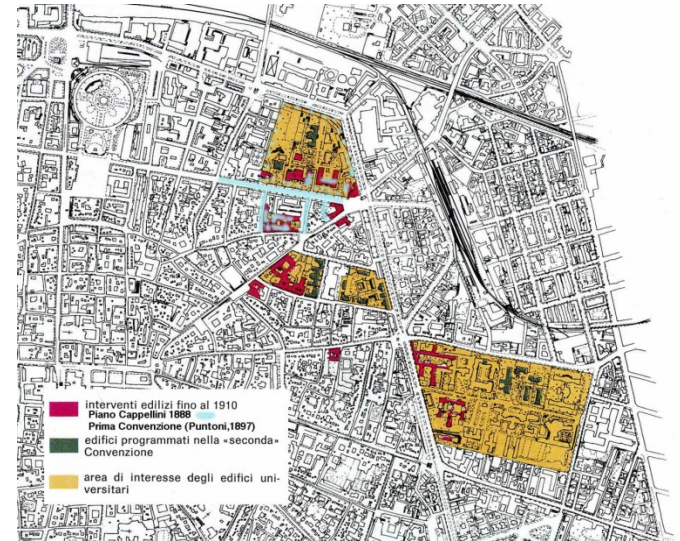
Palazzi e Chiesa di S.Francesco prima delle demolizioni



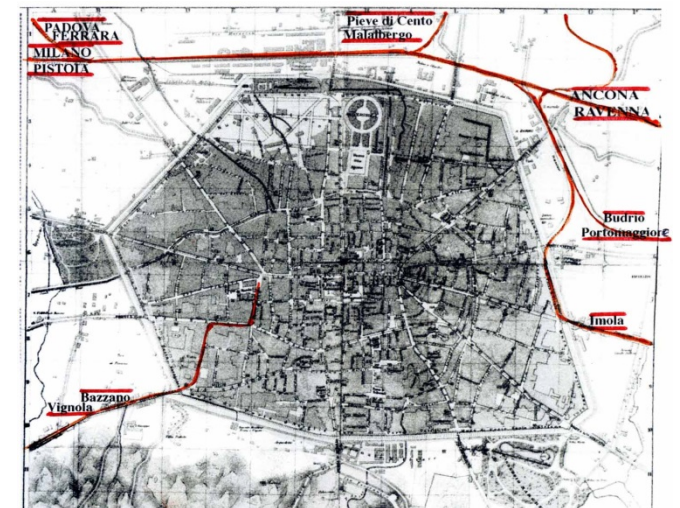
Esposizione del 1888 - Palazzo dell'Industria



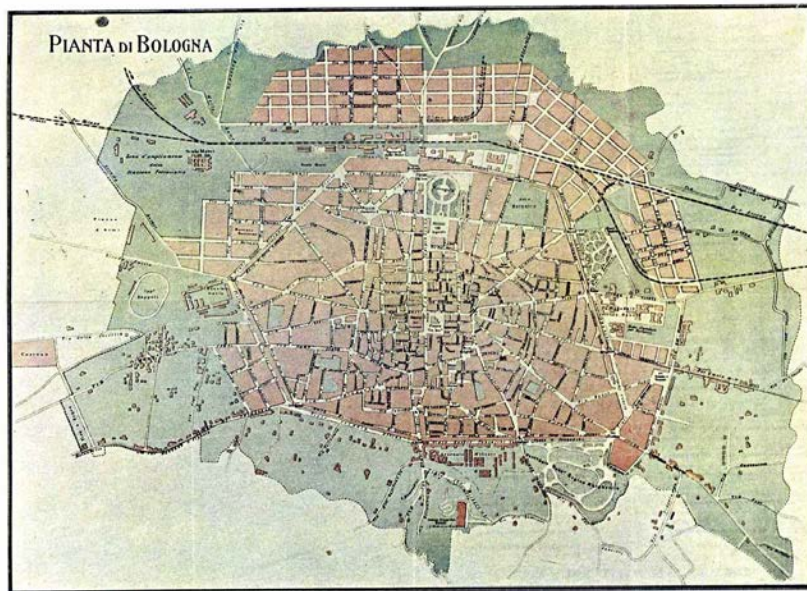
Esposizione del 1888 - Palazzo dell'Agricoltura



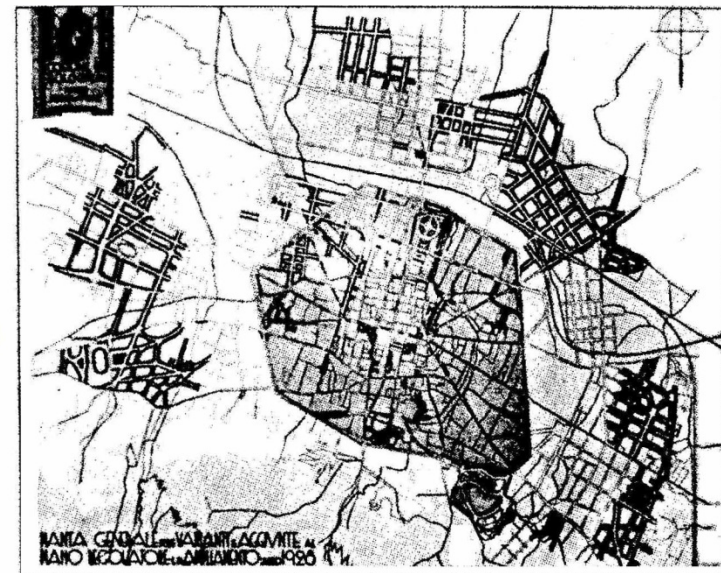
Sviluppo dell'Università dopo il Piano Cappellini (1888)



Nodo ferroviario nazionale e ferrovie locali (1989)



Pianta del 1923



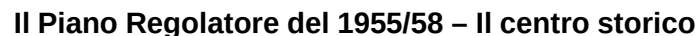
1928 - Varianti e aggiunte al Piano del 1929



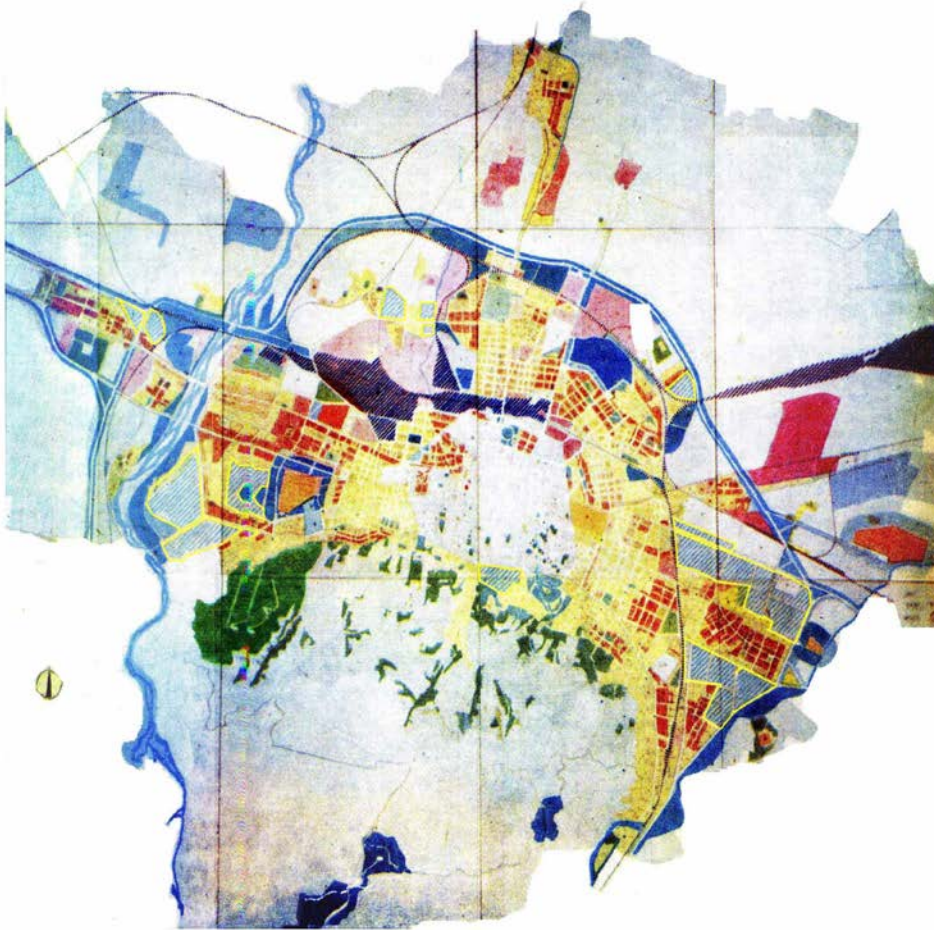
Dal 1889 alla seconda guerra mondiale la città crebbe costantemente, sfruttando il suo ruolo di nodo ferroviario e mercantile strategico, accentuato dall'inaugurazione (1934, dopo trent'anni di lavori) della Direttissima Bologna-Firenze, dalla realizzazione della "cintura ferroviaria" e dall'avvio del nuovo Scalo merci, il più grande del paese. Si costruirono il nuovo Stadio, il mercato ortofrutticolo, blocchi di case popolari. All'aeroporto si inaugurò la linea Bologna-Roma.

Al Censimento del 1936 Bologna registrò 270.000 abitanti; quasi metà degli attivi erano impegnati nell'industria; erano forti anche i trasporti e il commercio.

I bombardamenti del 1943/44 ebbero effetti gravissimi: su 280.000 vani esistenti, 45.000 furono distrutti e 80.000 danneggiati; la stazione era da ripristinare; tutte le strade intorno alla stazione, allo scalo merci e all'ospedale militare erano in pratica rase al suolo.



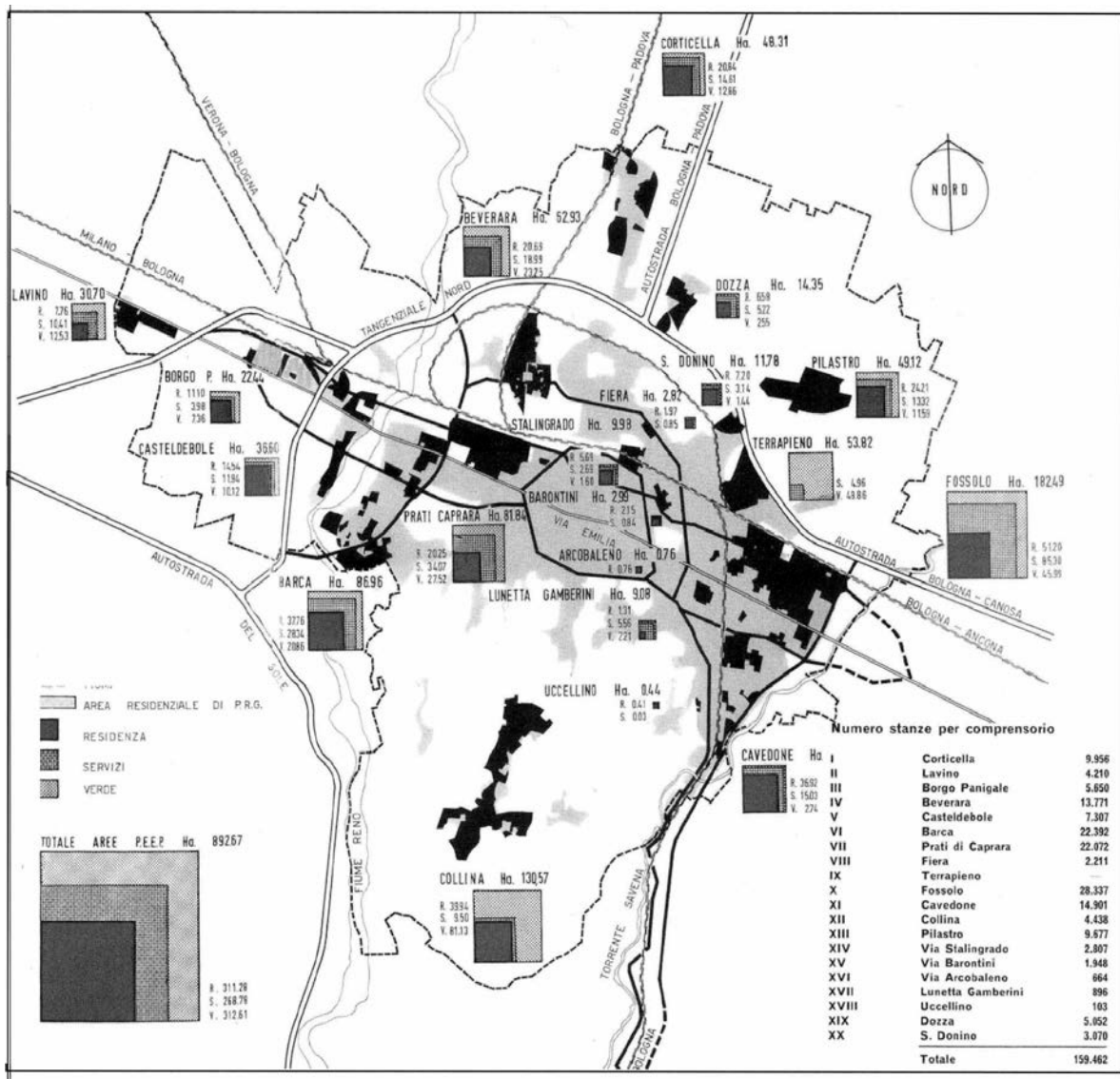
Si ha intanto una forte ripresa produttiva, sostenuta dalla pronta riattivazione delle rete ferroviaria e favorita dalla collocazione della città, al centro delle reti stradali nazionali. Il trasporto merci cresce rapidamente, usando all'inizio molti mezzi lasciati dagli eserciti alleati; per quanto riguarda i trasporti pubblici, si hanno le prime linee di autobus, e si riattiva il collegamento tranviario con San Lazzaro.



PRG adottato nel 1955 - Sintesi della zonizzazione

- Edilizia intensiva di progetto
- Edilizia estensiva di progetto
- Fasce di rispetto stradale - Verde di progetto
- Zone residenziali di espansione da definire con piano particolareggiato

Nel primo dopoguerra numerose industrie riprendono la produzione nella sede precedente, nascono molte attività artigianali spesso in sedi improprie, e vengono fondate o riconvertite industrie che diverranno poi famose: nel 1946, ad esempio, la GD, l'Alcisa, la Ducati che produce il Cucciolo, piccolo motore per le biciclette; nel 1947 i Maserati fondano a San Lazzaro la loro prima fabbrica; in provincia Lamborghini costruisce trattori col riuso di residuati bellici; nel 1948 nascono l'Alfa Wassermann e la Pasta Corticella, nel 1951 la Bonfiglioli Riduttori, nel 1952 la Marposs. Per la carenza alloggi, nel 1949 l'INA-Casa assegna a Bologna (col Piano Fanfani) un importante finanziamento, che avvia la costruzione di quartieri di edilizia popolare (Due Madonne, Borgo Panigale, S. Donnino, Cavedone...) in estrema periferia. Era una scelta obbligata, per il basso costo delle aree, ma rispondeva anche all'idea teorica dei "villaggi autonomi"; di fatto favorì l'edificazione delle aree private intermedie, prevista dal nuovo Piano Regolatore. I progettisti, spesso di grande valore (Benevolo, Gorio, Vaccaro...) realizzarono comunque edifici e spazi urbani di qualità, oggi riconoscibili nella periferia che li ha inglobati, dopo il primo lungo periodo d'isolamento. Nel 1957 Bologna si colloca al primo posto in Italia per la percentuale di nuove costruzioni. E' una città con problemi, ma cresce rapidamente: si prevedeva di raggiungere i 500.000 abitanti entro il 1965. In questo contesto viene approvato il **Piano Regolatore**, fortemente sovradimensionato (consentiva di insediare oltre un milione di abitanti), predisposto per favorire un forte sviluppo dell'edilizia e del traffico privato (indicava già una linea della futura tangenziale e prevedeva sventramenti nel centro storico per allargare le strade) con alti indici di edificabilità, scarsa tutela della collina, bassi standard di servizi pubblici.

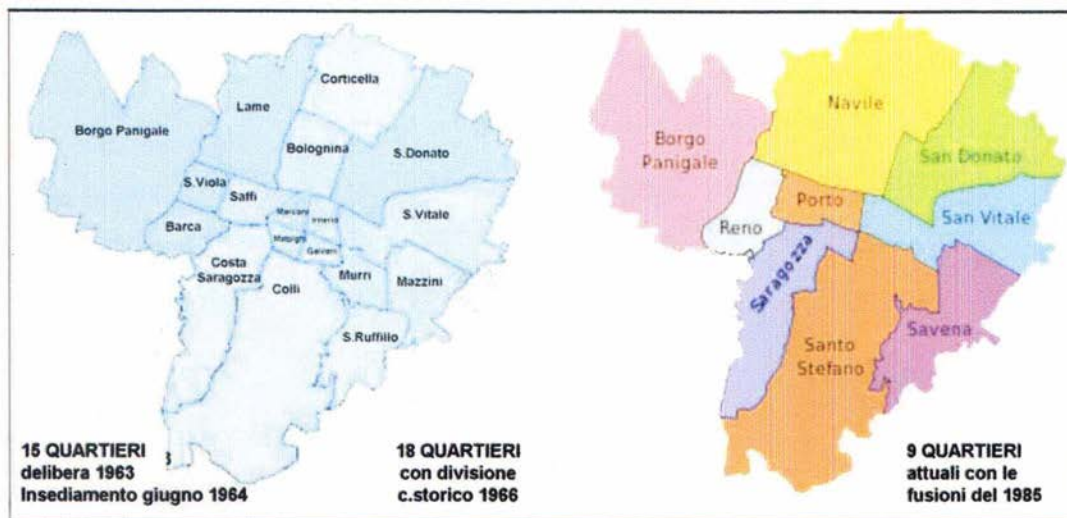


Nel 1959 si era avviato un forte rinnovamento del partito comunista, che governava la città, ed ora puntava al confronto con le associazioni economiche e sociali e con il mondo cattolico. Il futuro nuovo sindaco Fanti chiama ad affrontare i problemi dello sviluppo urbano Campos Venuti, che si circonda di un gruppo di giovani, con importanti consulenti (Benevolo, Insolera..) e promuove studi in tutti i campi, dall'edilizia popolare, al centro storico, ai trasporti, al verde pubblico.

Si ha così una svolta radicale: si comincia (1963) con un **Piano PEEP** di dimensioni imponenti, che assegna all'edilizia pubblica le aree migliori della periferia; si realizzano nuovi modelli di edilizia scolastica, poi adottati in molte altre città; si anticipano le norme nazionali che garantiranno ai nuovi insediamenti spazi verdi e servizi pubblici. Nella periferia orientale si sperimentano nuove tecniche costruttive, occasione formativa per i quadri tecnici di imprese e cooperative di costruzione. Si fa un prezioso lavoro di analisi e classificazione degli edifici del centro storico (Benevolo, Cervellati, Andina, Casini), base del successivo piano.

Dal confronto con le proposte dei cattolici (Ardigò) nascono i **Consigli di Quartiere** (1964) primi organi di decentramento istituiti in Italia. Intanto il Card. Lercaro avvia il programma "Nuove Chiese".

Il primo Piano PEEP del 1963 (notare le previsioni elevate: quasi 160.000 stanze)



I CONSIGLI DI QUARTIERE

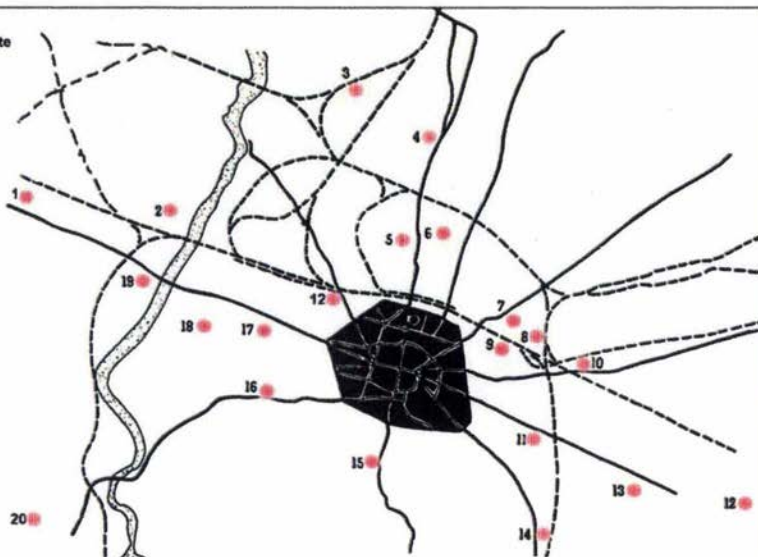
Il decentramento è deliberato nei primi anni '60; i Consigli si insediano nel giugno 1964. Li presiede un "Aggiunto del Sindaco". E' il primo esperimento in Italia; seguiranno altre città e infine nel 1976 con legge nazionale si istituiranno i Consigli di Circoscrizione,

Secondo Ardigo si ponevano tre obiettivi:

- dare risposta a bisogni emergenti di integrazione sociale nelle periferie in corso di formazione;
- creare canali di partecipazione popolare, oltre il sistema dei partiti, per aumentare la legittimazione del governo della città;
- migliorare l'efficienza dell'azione amministrativa, contribuendo alla governabilità complessiva,

CAMPAGNA NUOVE CHIESE terreni acquistati nel 1955 e chiese costruite

1. Cuore Immacolato di Maria Pia Borgo Panigale
G. VACCARO, P.L. NERVI 1956/62
2. N. S. della Pace Via Aeroporto
P. BOLOGNESI, S. PROSPERINI
3. N. S. di Fatima Via del Rosario
non realizzata
4. S. Giuseppe Lavoratore Via Corticella
C. BASSI, G. BOSCHETTI 1967/61
5. S. Cristoforo Via L. Spada
P. FORLAI 1971/73
6. Angeli Custodi Via Ferrarese
G. CEVENINI, G. COCCOLINI
7. S. Vincenz. di Paoli Via dell'Artigiano
F. MONTI 1967/62
8. S. Domenico Savio Via Mondo
G. CEVENINI, G. COCCOLINI 1966/62
9. S. Maria di Suffragio Via S. Vincenzo
I. GASPERI CAMPARI, R. BETTAZZI 1966
10. S. Rita Via Massarini
G. MAZZANTI
11. S. Maria Goretti Via Sigano
G. BOZZATO, G. GUENZI, V. VALERIANI 1962
12. S. Maria Regina Mundi Via Inviti-Via Zanardi
C. MASSETTI 1966/74
13. S. Giovanni Beato Via Bellaria
G. VACCARO 1966/68
14. Madonna del Lavoro Via Girardin
P. SERAFINI, P. PROSPERINI 1967/62
15. SS. Francesco S. e Manolo Via S. Mamolo
L. VIGNALI 1964
16. Sacra Famiglia Via I. Bandiera
R. BETTAZZI, R. BETTAZZI 1966
17. S. Giuseppe Cottolengo Via Mazzabette
M. F. RIGGIERO 1967/62
18. V. Immacolata Via della Cortesia
G. GRESLERI 1966/61
19. S. Pio X Via della Pietra
G. TREBBI 1967/62
20. S. Gamma Galvani Via Castelvole
V. MARTINUZZI, G. BRIGHETTI 1966/62



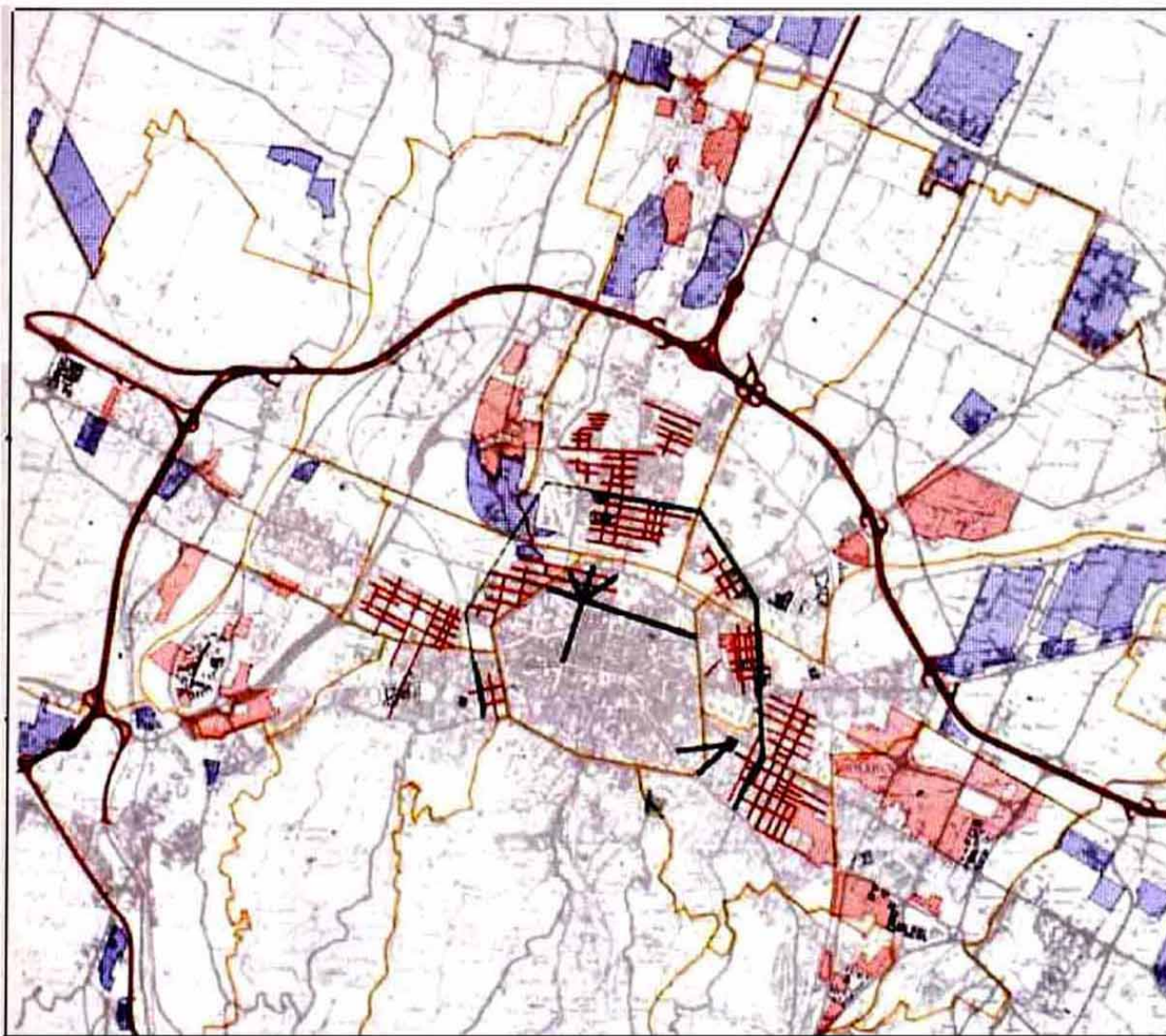
a sinistra:
"cuore luminoso" del 1955
a sostegno della campagna "Nuove Chiese"



a destra:
il "cardellino" del Card. Lercaro
nella periferia di Bologna
il 26 giugno del 1955
(Archivio Dia Domini)
In quell'occasione sa Cardinale
prese possesso a nome delle
comunità delle aree
della nuove chiesa

IL PROGRAMMA DELLE NUOVE CHIESE

Fino dal suo insediamento il Card. Lercaro si era posto l'obiettivo di realizzare nuove chiese nelle periferie in rapida espansione per effetto dell'im migrazione. Nel 1955 si ha un atto di forte effetto, con la "presa di possesso" delle aree in cui sorgeranno le chiese. All'inizio ne erano previste 11; poi diventarono 23 e infine nel 1968 si arrivò a 44 edifici. In molti casi i progettisti furono gli stessi delle aree circostanti di edilizia popolare. Intanto erano istituite le nuove parrocchie, che all'inizio usarono scantinati, negozi, garage. Si sono avute opere dei migliori progettisti italiani e - con iniziative di livello internazionale - si sono aperti collegamenti con grandi architetti, da Alvar Aalto a Kenzo Tange a Le Corbusier. Sostenuto dall'autorevolezza del Card. Lercaro, il gruppo di architetti guidato da Giorgio Trebbi dette vita all'Ufficio Nuove Chiese, a un Centro Studi e alla rivista "Chiesa e Quartiere", che furono il riferimento, anche a livello internazionale, della riforma liturgica voluta dal Concilio e di una nuova collaborazione di rapporti fra Chiesa, architettura e nuove correnti artistiche.



L'EREDITA'

Segni derivanti da atti di progettazione a scala urbana nella periferia bolognese

(da "Paesaggio e struttura urbana"
Gruppo "Città Nuova", Bologna 1970)

Quando parliamo di progettazione a proposito della città in genere ci riferiamo a diversi ordini di oggetti: alla progettazione di edifici, ...di quartieri ed anche, per estensione, alla pianificazione urbanistica.... In questo caso i materiali sono i quartieri storici, le grandi infrastrutture, il verde...

- viali esterni di circonvallazione previsti dal piano del 1889
- interventi sul centro storico
- ## impianto a scacchiera
- ## insediamenti di edilizia economica e popolare tangenziale
- ## zone per insediamenti di edilizia economica e popolare previsti dalla variante al P.R.G.
- ## zone per insediamenti industriali previsti dalla variante al P.R.G.

accanto ai segni progettuali, la periferia di Bologna ha ereditato una bassa densità dell'edificato

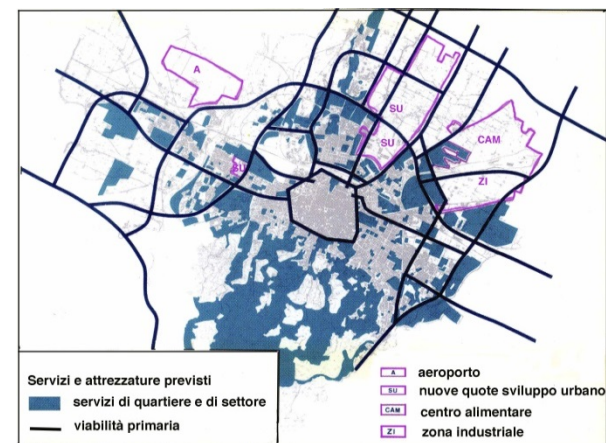
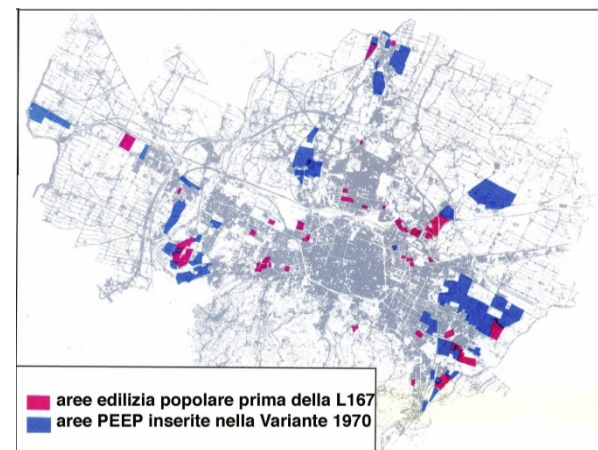
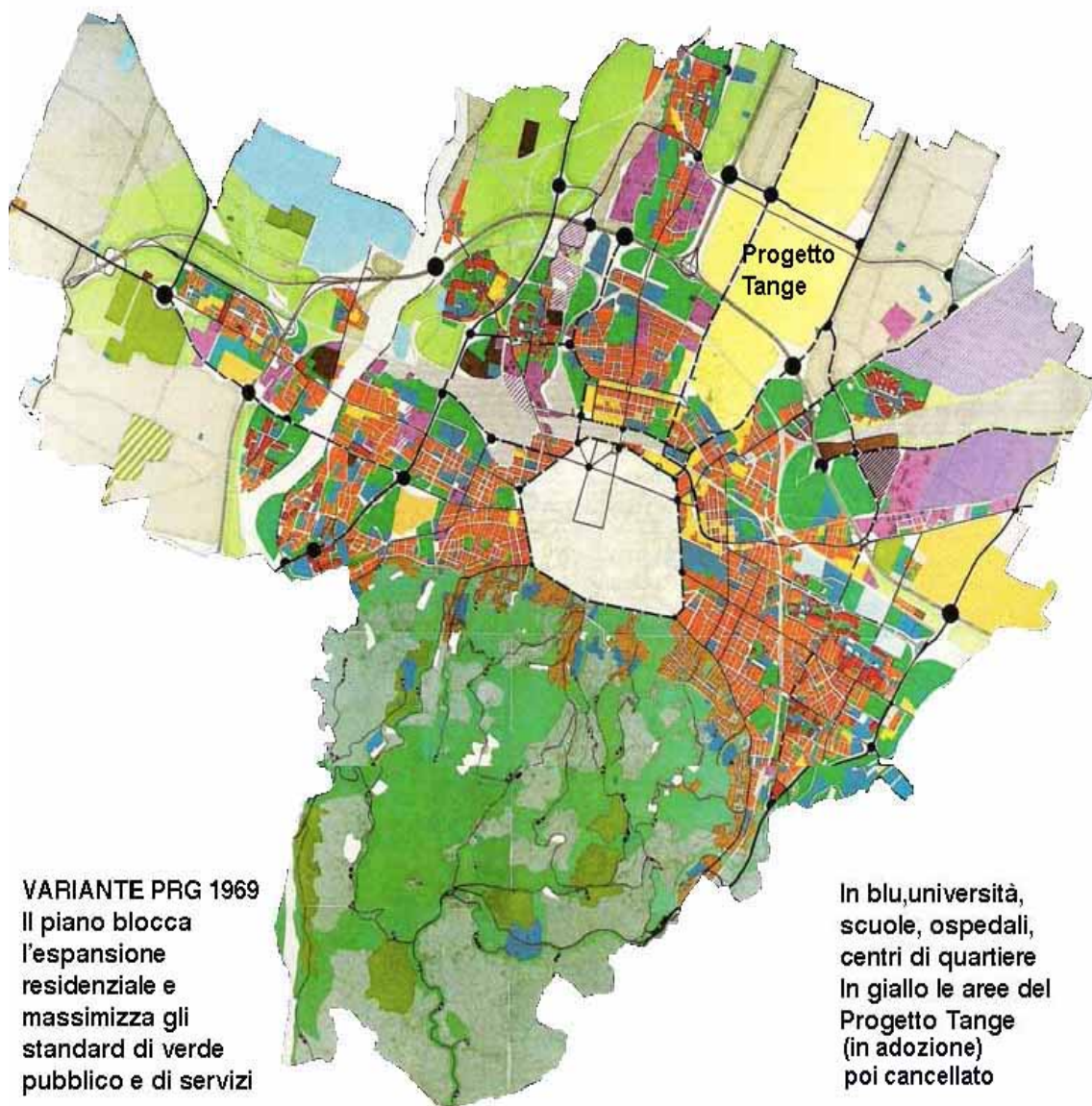
- autostrade e caselli autostradali
- viabilità principale
- parchi intercomunal
- parco dorsale collinare
- sistema direzionale
- servizi amministrativi sovracomunal
- centri funzionali
- servizi amministrativi comunali
- aree per grandi attrezzature:

- | | |
|---|---|
| U | università |
| I | istruzione secondaria superiore |
| M | sistema dei mercati generali |
| F | fiera |
| A | aeroporto |
| T | centro traumatologico |
| ✳ | attrezzature turistico-ricreative, culturali, alberghiere, sportive |
| 🏟 | centro per lo spettacolo sportivo |
| 🎓 | centro sportivo universitario |
| 🔧 | attrezzature di interscambio |
| 📊 | indicatori di livello urbano |

-  centri dell'espansione residenziale intensiva
-  campo di determinazione delle zone residenziali estensive
-  campo di determinazione delle zone turistico-residenziali
-  campo di determinazione per impianti industriali ad integrazione polifunzionale del sistema direzionale e dei mercati generali
-  localizzazioni di impianti industriali
-  zone urbanizzate da razionalizzare
-  zona agricola di pianura
-  zona agricola di scala urbana
-  zona agricola collinare
-  ferrovie

Si imposta anche un forte coordinamento dei piani dei comuni dell'area bolognese. Superando la rigidità della legge vigente e in analogia con le esperienze europee, l'Assemblea dei Sindaci concorda (1967) uno "Schema Direttore" intercomunale, una scelta di decentramento e diffusione di servizi e attività produttive, coerente con i programmi di riequilibrio previsti a livello regionale e nazionale. Si propone un reticolo stradale che riduca la congestione sugli assi storici, radiocentrici; si indicano i centri minori da potenziare, si localizzano le nuove grandi attrezzature urbane con una logica metropolitana. Lo Schema indica la tangenziale (realizzata dal 1962 al '67), l'Aeroporto, in crescita, la Fiera (1964), il nuovo Interporto, il Center Gross, il Centro Alimentare, l'area industriale Roveri e lo Scalo merci anch'esso potenziato, il Centro Direzionale, nuova città a cavallo della tangenziale, il polo Universitario di Ozzano, pensato come centro dei nuovi insediamenti di levante.

E'un programma di ampio respiro, costruito con il contributo di maggioranza e minoranza, forze sociali ed economiche (Camera di Commercio, industriali). Importante il ruolo di scienza e cultura: si realizzano il Radiotelescopio di Medicina e il centro di Montecuccolino, nascono il CINECA e il Centro Ceramico, il Mulino e la Hopkins. Grandi mostre riscoprono tesori artistici, si rinnovano musei, lirica e teatri, si sperimentano nuove forme musicali, crescono gruppi jazz e cantautori; iniziano le attività della Cineteca.



La “Variante del PRG” del 1969 costituisce il punto di arrivo e la sintesi di un decennio di scelte progettate nel futuro e concordate.

LE SCELTE ABBANDONATE: IL DECENTRAMENTO LIMITATO



Progetto Tange
"Bologna 1984"



Direttrice di Levante

aree ottime per
l'insediamento

aree buone

parco del Farneto
e della Croara

verde attrezzato

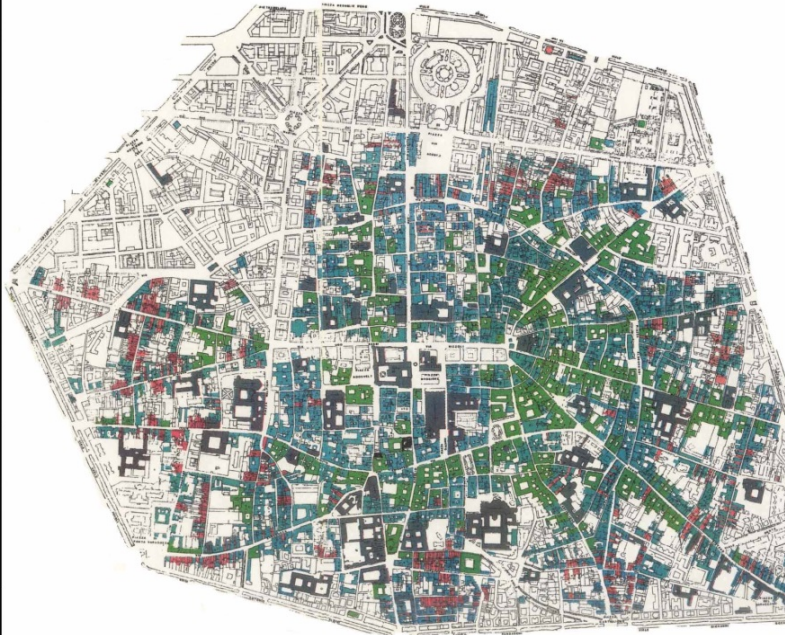
trasporto veloce
su sede propria



LE NUOVE SCELTE - IL RECUPERO DEL CENTRO ANTICO

TIPOLOGIE EDILIZIE

CATEGORIA A Organismo tipico	
Edificio specialistico nodale unico	
Edificio specialistico nodale complesso	
Edificio specialistico nodale semplice	
Edificio specialistico seriale	
CATEGORIA B Organismo tipico	
Corte (10 - 22 m.) associazione seriale	
Associazioni	
Organica	
Seriale	
derivati per assoz.	
Corte (20 - 50 m.) associaz. organica	
CATEGORIA C Organismo tipico	
Case artigiane (da 4 a 8 m.)	
derivati per associazione	
CATEGORIA D	
Edifici storici non classificabili come organismi tipici	



La Grande Variante del 1969 è forse il documento di sintesi più significativo della politica di sviluppo dell'area bolognese. Proprio nel passaggio fra l'adozione e la sua approvazione si ha un netto cambio di obiettivi: si accantona l'idea stessa di un centro direzionale e il progetto di Tange, ritenuto troppo ampio, e si mette in discussione il polo universitario di Ozzano, poco gradito anche a molti docenti. Intanto, con la nascita della Regione (1970) Fanti e Campos Venuti lasciano il Comune ed assume sempre più peso la politica di recupero, che era stata preparata dagli studi degli anni precedenti. Il Piano PEEP per il centro storico (1972-74) si propone come primo grande esempio di intervento sui centri antichi. La sua impostazione di metodo e i suoi meccanismi gestionali vengono studiati ed imitati a livello nazionale ed europeo.

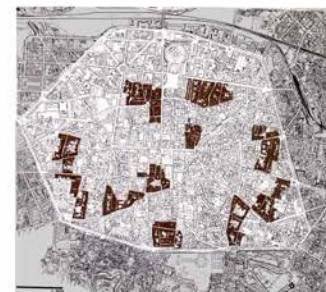
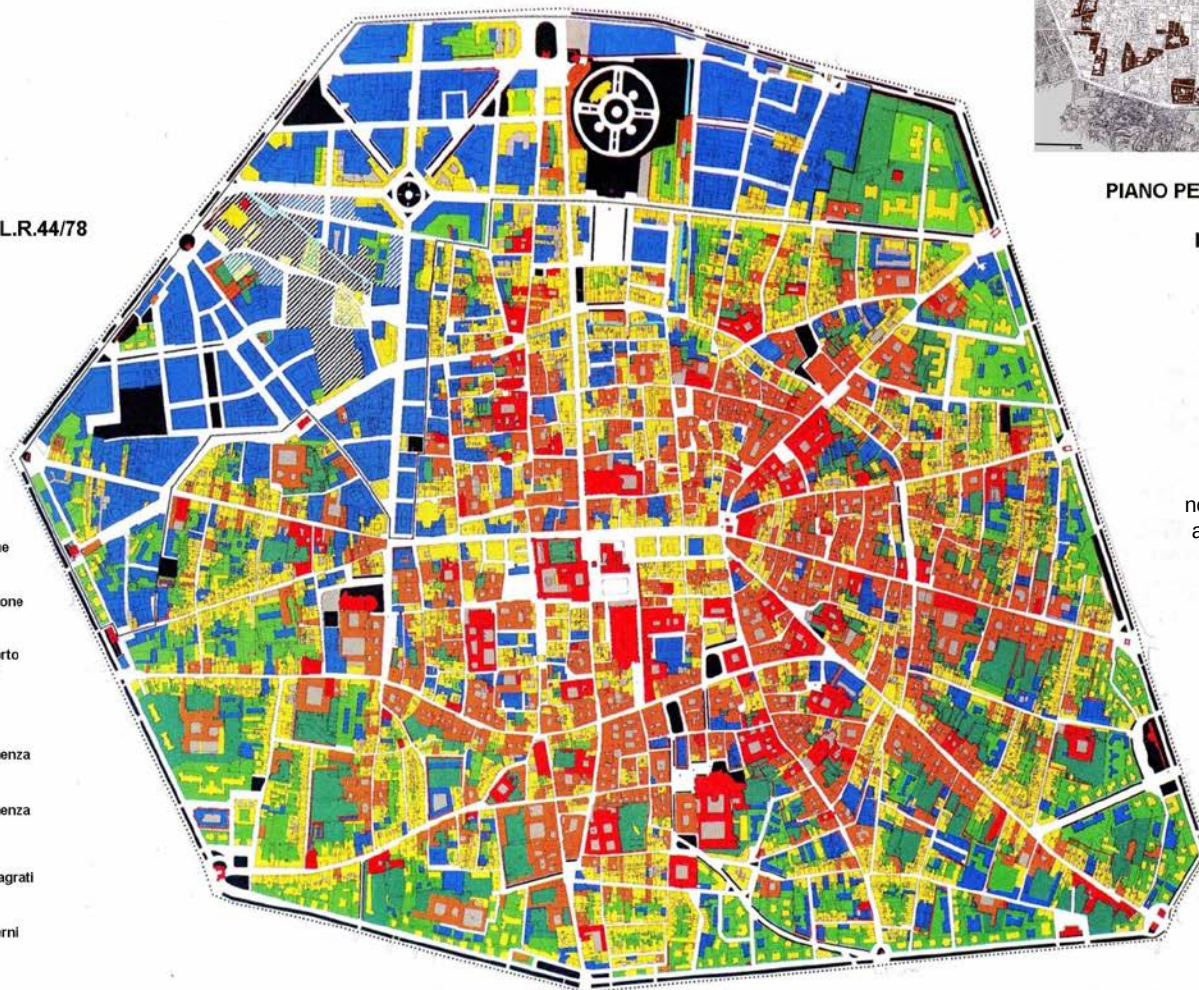
CATEGORIE DI INTERVENTO L.R.44/78

LA COMPAGINE FISICA

- Restauro scientifico
categoria 1a
- Restauro conservativo
categoria 1b
- Risanamento e ripristino
conservativo
categoria 2a
- Ristrutturazione con
vincolo parziale
categoria 2b
- Demolizione con ricostruzione
categoria 3a
- Demolizione senza ricostruzione
categoria 3b
- Ambito P.P.: parco urbano Porto
Navile - Manifattura Tabacchi

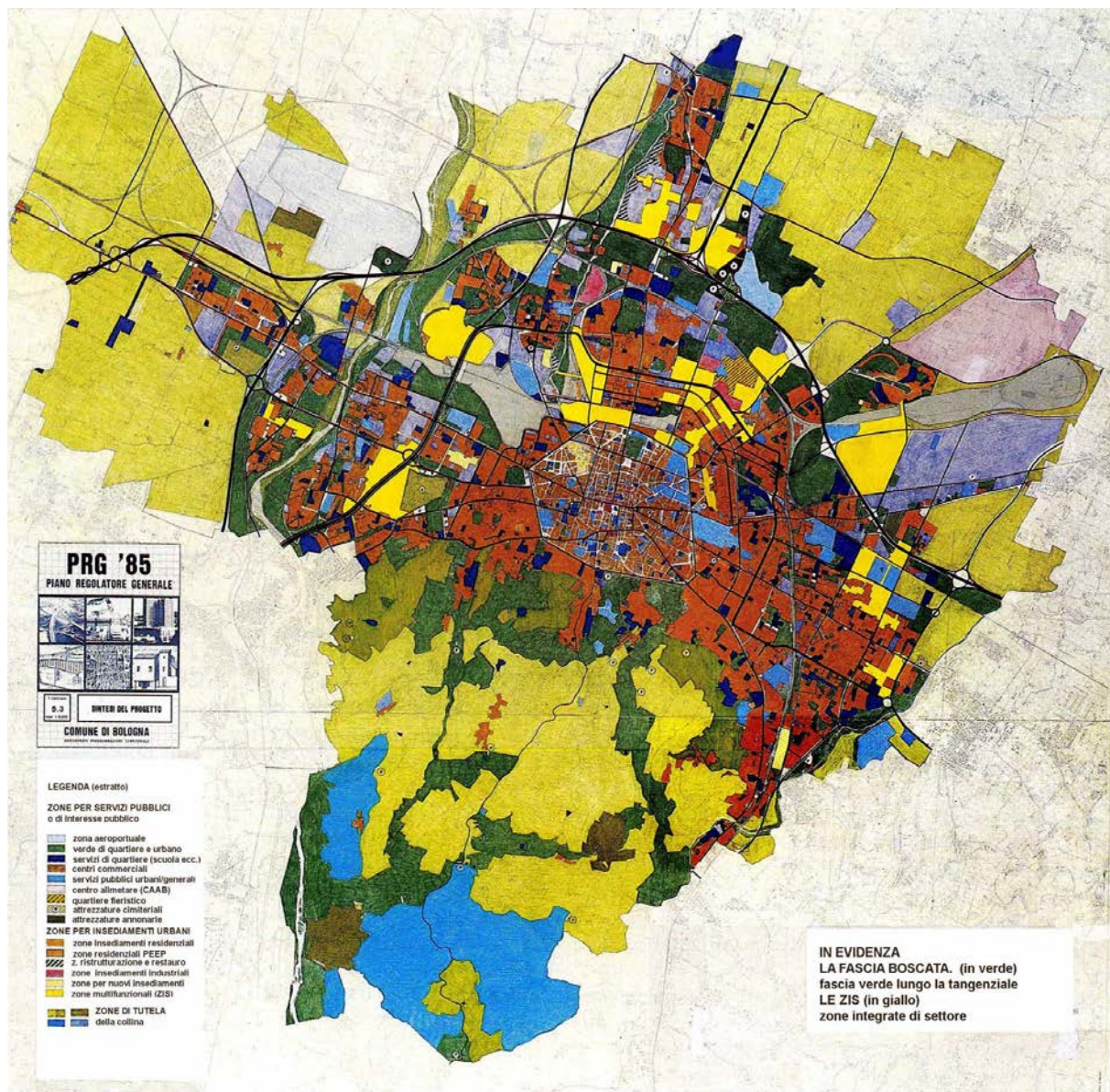
IL SISTEMA DEL VERDE

- orti, giardini, cortili interni di pertinenza
degli edifici di categoria 2a,2b
- orti, giardini, cortili interni di pertinenza
degli edifici di categoria 1a,1b
- chiostri, corti, chiostre, cavedi, sagrati
- viali, parchi e giardini pubblici esterni

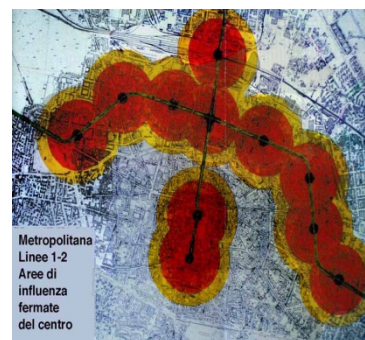
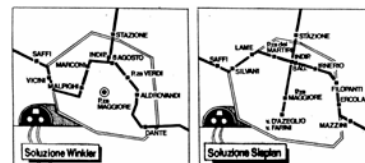
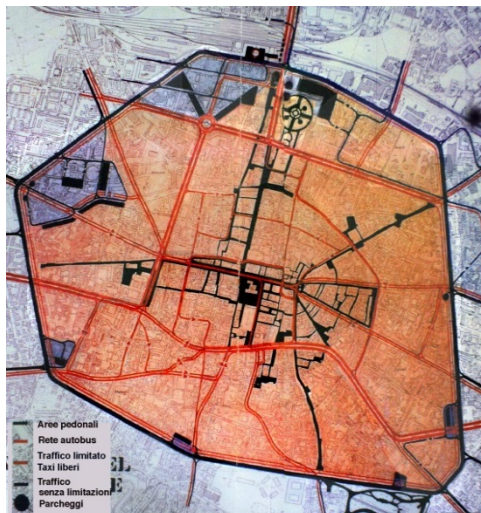
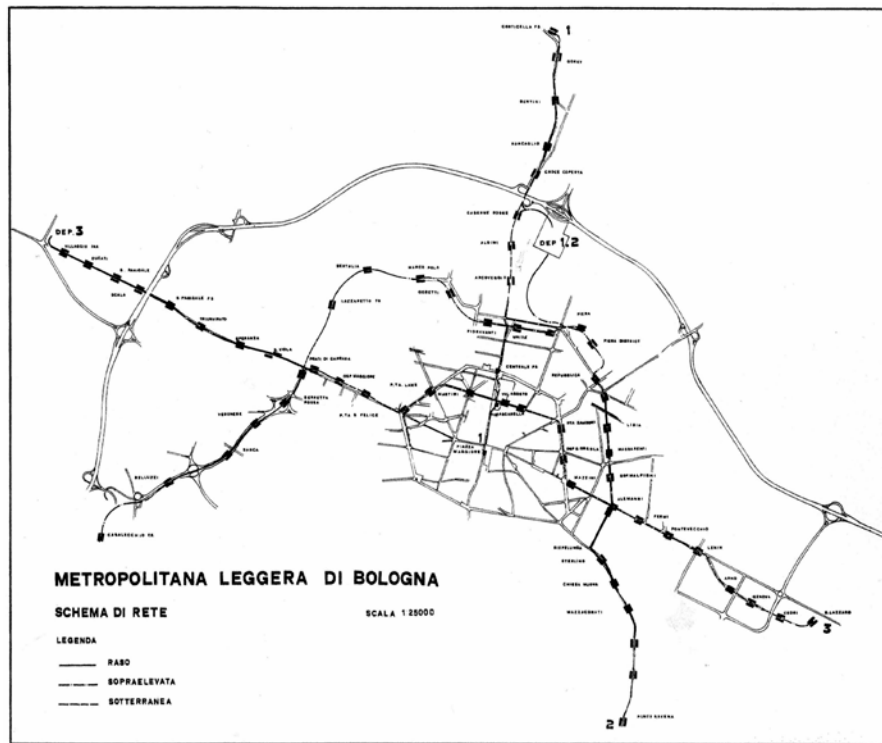


PIANO PEEP C.STORICO
1972/1974
I 13 COMPARTI

La carta riporta la normativa adeguata alle leggi nazionale e regionale che hanno promosso l'intervento di recupero da parte dei privati. Leggi successive hanno poi promosso l'acquisto degli alloggi di proprietà pubblica daparte degli inquilini



Nel 1985 viene adottato il nuovo PRG, consulti gli urbanisti Campos Venuti, Clemente e Portoghesi. Il piano rifiuta nuove espansioni a spese delle aree agricole superstiti e propone di localizzare lo sviluppo residenziale e terziario negli interstizi ineditati della città. Questa scelta è evidenziata da una **fascia boscata**, posta al bordo della tangenziale come limite urbano, e dalle **ZIS, Zone integrate di settore**, aree della media periferia, in parte già urbanizzate, da attuarsi con DUC ("disegni urbani concertati") in cui collaborano strutture private e pubbliche. Si ampliano così gli obiettivi di recupero; si cerca anche di governare la diffusione urbana che aveva seguito il decentramento degli anni '60 e '70, puntando sulla razionalizzazione degli insediamenti attraverso una forte rete di **mobilità su ferro**, per ridurre il consumo di suolo legato al dilagare del traffico su gomma e l'inquinamento derivante. In linea con i più efficaci esempi europei, si propone uno schema di piano territoriale che concentra lo sviluppo dei comuni esterni lungo gli assi ferroviari che portano al capoluogo, e si propone una **metropolitana** per la città (nell'84 era già stato tenuto un referendum contro il traffico nel centro storico). Per quanto riguarda gli insediamenti, l'attuazione delle ZIS è anticipata da "Schede" che progettano gli spazi scoperti (parchi, piste ciclabili..) ma suscitano forti polemiche. Continua intanto il recupero del centro antico, da cui cominciano ad uscire vecchi e nuovi abitanti, attratti da minori costi e nuove soluzioni abitative. La popolazione di Bologna, che aveva quasi raggiunto i 500.000 abitanti, è calata nel 1985 a poco più di 430.000 (-60.000).



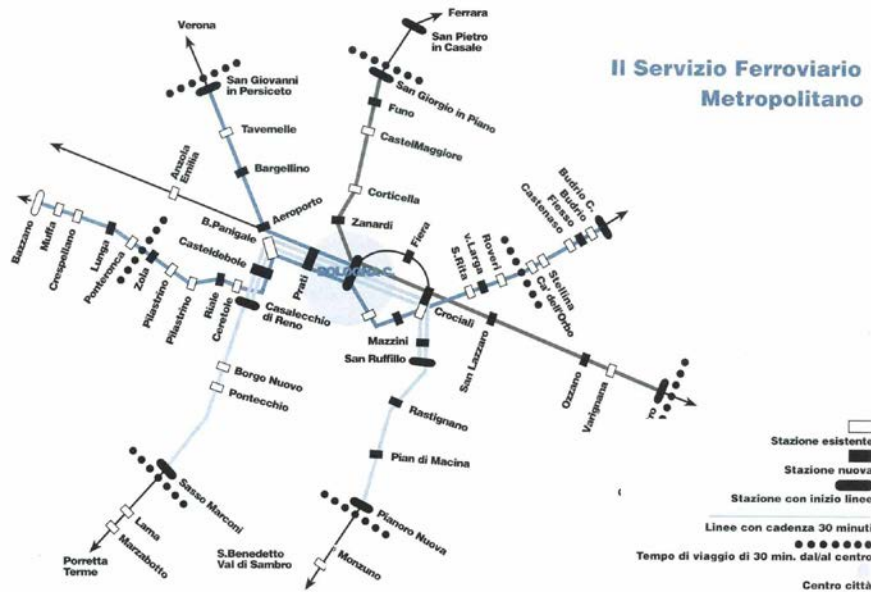
In questa pagina sono riportati il primo schema di progetto della **Metropolitana leggera** di Bologna e lo **schema di mobilità territoriale** che accompagnava il Piano Preliminare (E.Stagni, SISPLAN, 1984/85).

Di fatto l'urbanizzazione dei comuni esterni - in cui intanto si spostavano molti cittadini bolognesi - non seguì queste linee e si diffuse a bassa densità (Cervellati la definì "villettepoli"). Per la metropolitana iniziarono discussioni sulla fattibilità e sul tracciato. Nel 1988/89 il Comune incaricò B.Winkler, autore tra l'altro del piano del centro di Monaco, di progettare un nuovo Piano del Traffico. Il Piano proponeva possibili varianti del tracciato della metropolitana e una soluzione radicale per la pedonalizzazione del centro storico, e non fu attuato. Di fatto inizia un nuovo clima di incertezze e contrapposizioni.

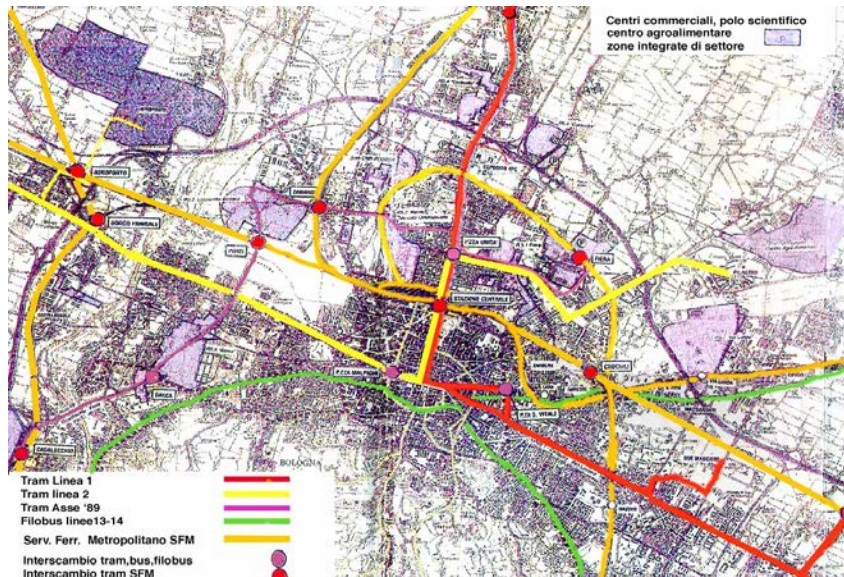


Progetto preliminare PRG 1984
Ideogramma delle linee di forza dello sviluppo territoriale

1995: SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO E LINEE TRAMVIARIE



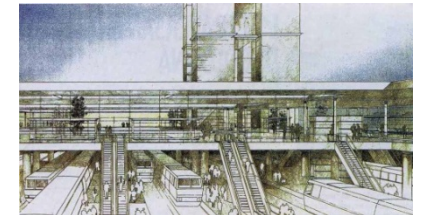
IL PROGETTO DI TRANVIA VELOCE

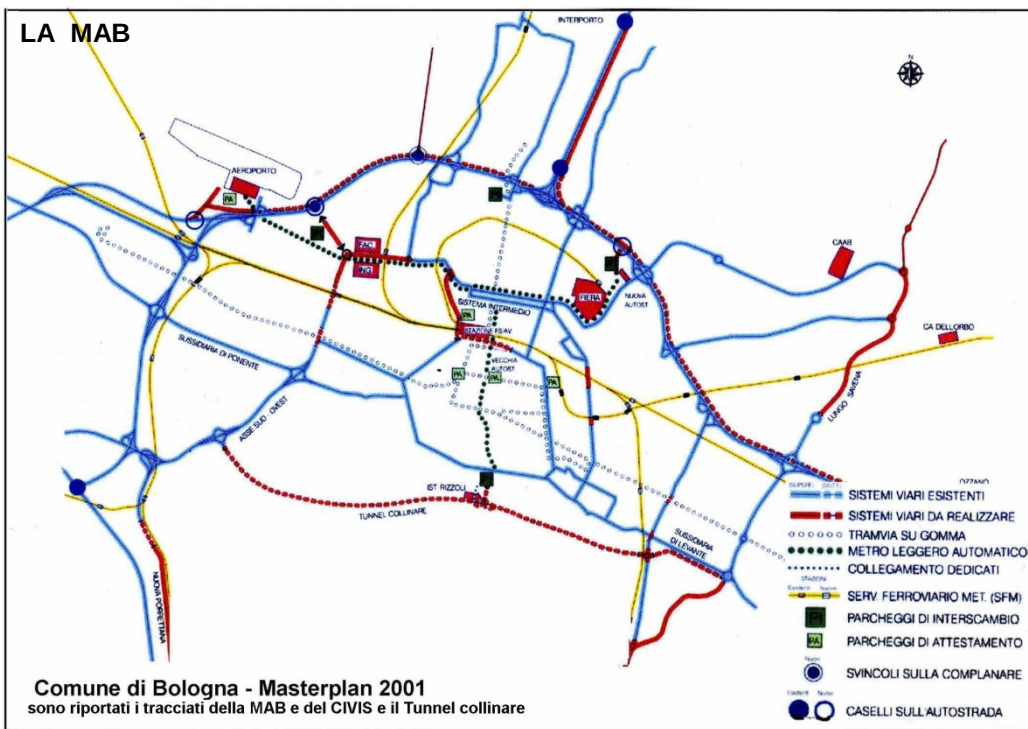


All'inizio degli anni '90, mentre emergono incertezze sui progetti per la mobilità, irrompe sulla scena bolognese la questione **dell'Alta Velocità**. Comune e Provincia concordano con le Ferrovie nel luglio '94 la soluzione di minore impatto sul sistema urbano, e cioè l'interramento. L'aspetto più importante, spesso sottovalutato, è la liberazione dei vecchi binari, utilizzabili per il nuovo, **Servizio Ferroviario Metropolitano**. La città nel frattempo continua a perdere abitanti a favore dei comuni della cintura, e si riduce sempre più la fattibilità economica di una metropolitana tradizionale. Avendo esaminato esperienze di città simili, il Comune affida un nuovo progetto a W. Husler, autore della soluzione adottata a Zurigo. Il progetto collega i nodi del SFM con linee di **tramvia veloce**, lungo gli assi principali della città, integrate dalla rete di autobus. Anche questa proposta suscita dibattiti e polemiche, sia per le soluzioni adottate nel passaggio in centro storico, sia per i disagi provocati dai primi cantieri.

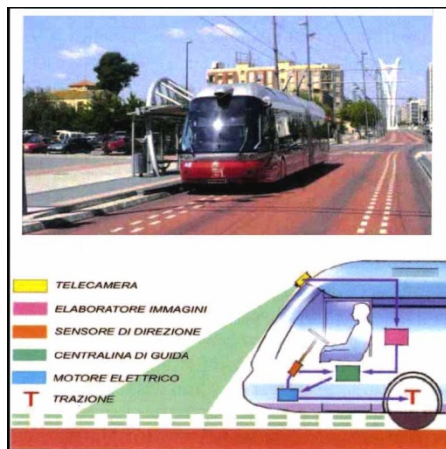
Il passaggio sotterraneo dell'Alta Velocità comporta una forte trasformazione della Stazione esistente, che già era stata oggetto di un concorso di idee non attuato. Il Comune incarica **R. Bofill** di **proporre un nuovo progetto**, che suscita forti polemiche, soprattutto per l'impatto sull'immagine della città, ed è infine ritirato, dopo un referendum con esito negativo.

a lato: sezione
del progetto
Bofill
sotto: vista da
v.le Pietramellara





IL CIVIS

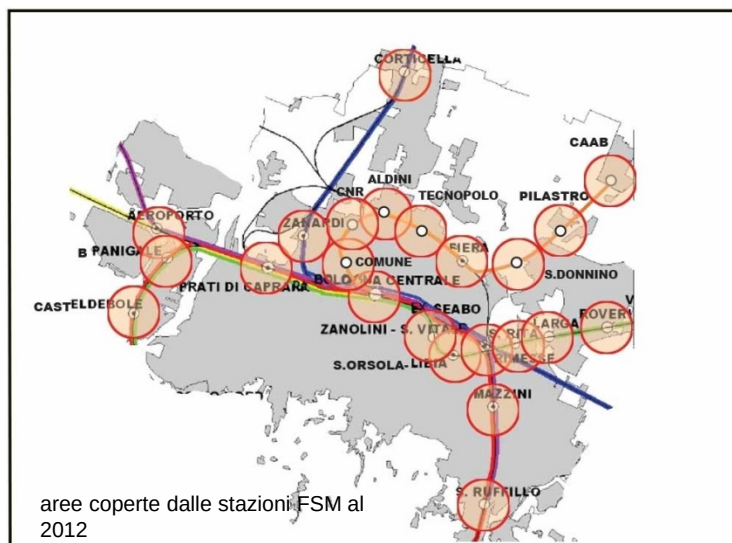


FILOBUS MAN LINEA 13 DI BOLOGNA	FILOBUS A VIA GUIDATA CIVIS DI BOLOGNA
LUNGHEZZA: 17,775 m.	LUNGHEZZA: 18,430 m.
LARGHEZZA: 2,500 m.	LARGHEZZA: 2,550 m.
ALTEZZA: 3,465 m.	ALTEZZA: 3,400 m.
PASSEGGERI: 140	PASSEGGERI: 145
PESO TOTALE (a pieno carico): 27,9 Ton.	PESO TOTALE (a pieno carico): 30 Ton.

Nel 1999 cambia la maggioranza; la nuova Giunta comunale decide di riproporre una **metropolitana leggera**, ma di tipo **automatico** per rendere accettabili i costi di gestione. Il tracciato della "MAB" è a T, con una linea Aeroporto-Fiera e un ramo Nord-Sud fino alla STAVECO, area già destinata a parcheggio, prevista come terminale di un **tunnel collinare**, la "tangenziale sud" fino ad allora rifiutata da Comune e Provincia, per il peso che assegnava all'automobile e per il timore che portasse nuove costruzioni sulle colline, in deroga alle norme di tutela. Si riduceva l'interesse per il Servizio Ferroviario Metropolitano, e si accantonava la rete tranviaria, puntando tutte le risorse disponibili sulla metropolitana e su un **nuovo mezzo di trasporto**, il **CIVIS**, filobus a guida assistita, con fermate a raso ma per lo più viaggiante su corsia riservata e non su sede propria, separata. Pur con questi limiti, al CIVIS si affidava il compito impegnativo di garantire gli spostamenti di massa est-ovest. Come è noto, i forti contrasti e le polemiche fra Comune, Provincia e Regione fermarono l'attuazione di questi progetti; l'unica opera su cui si giunse ad faticoso accordo oggi contestato fu il "**Passante Nord**", alternativo al potenziamento in sede della tangenziale, congestionata. Il CIVIS fu anche bloccato da rilievi tecnici pesanti, e fu poi oggetto di vicende giudiziarie.

IL PASSANTE NORD





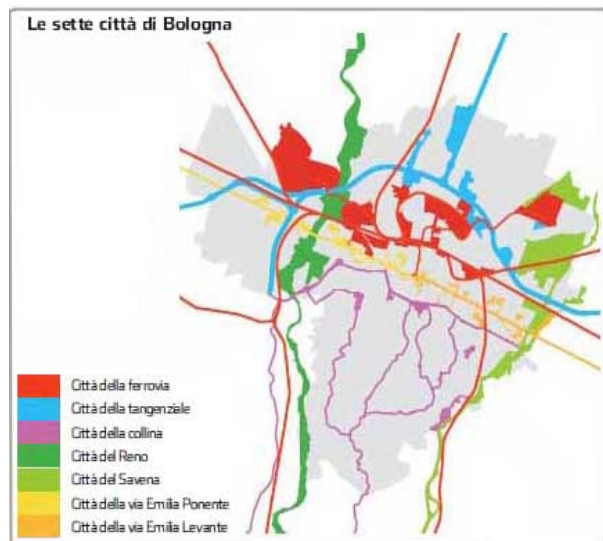
La realizzazione del progetto del Servizio Ferroviario Metropolitano prosegue, ma lentamente. Molte stazioni sono già funzionanti, ma sono ancora poco usate, essendo poco note, anche perché la rete di autobus TPER non ne tiene conto.

Intanto però si erano ottenuti importanti **finanziamenti**; nel 2004 la nuova maggioranza comunale si pose il problema di salvare quei fondi, ma modificando ancora i progetti precedenti.

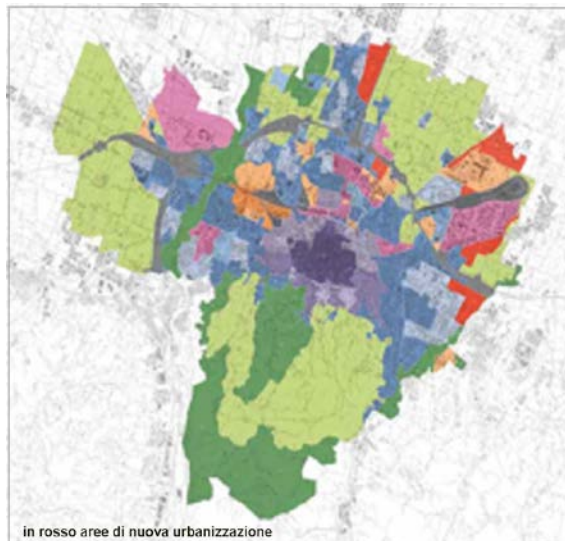
Cominciò così un'infinita trattativa per uscire dal contratto del CIVIS (risolta solo da poco, con altro modello, equivalente, di filobus, il CREALIS); si sostenne, senza troppa decisione, e con pochi risultati, il programma del Servizio Ferroviario Metropolitano senza dare spazio a proposte di integrazione a servizio dell'aeroporto e della fiera. Ma si riconobbe che erano esigenze reali; da un'iniziale idea di collegamento a basso costo fra l'aeroporto e la Stazione nacque la proposta di un nuovo mezzo di trasporto veloce (automatico, su monorotaia), il **People Mover**, tuttora in discussione, sia per il tracciato, che si vorrebbe prolungare fino alla Fiera, sia per le modalità di gestione, che prevedono una forma di *project financing* tipicamente italiana, molto favorevole ai privati.

In definitiva, si può osservare che le vicende della mobilità bolognese negli ultimi 20 anni sono state segnate dall'incapacità di coesione a livello pubblico e da una costante pressione di privati - pensiamo ad esempio al Passante nord - per costruire comunque nuove opere. Per effetto del clima politico e culturale il tema della mobilità è stato quasi sempre discusso con ottica miope e settoriale: il disegno delle infrastrutture è stato sovrapposto all'esistente, senza collegarlo alle decisioni sulle attività da servire, sulla qualità delle aree attraversate e sul modello di sviluppo proposto per la città. Spesso è prevalsa l'idea che certe infrastrutture sono necessarie come occasioni di lavoro e di investimenti, anche rischiando che siano inutili o sovradimensionate, e quindi impongano per il futuro costi di gestione insopportabili.

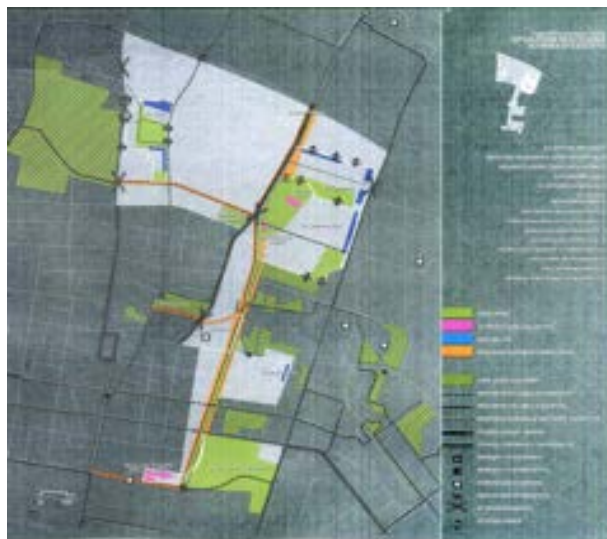
IL NUOVO PIANO STRUTTURALE COMUNALE DI BOLOGNA (2009)



La qualità urbana e ambientale - le “sette città”



La classificazione del territorio



Il POC dell'area Bolognina



Le indicazioni del Laboratorio progettuale

Mentre i progetti per la mobilità segnavano il passo, si realizzava un importante adeguamento degli strumenti urbanistici.

Il PRG vigente risaliva a 20 anni prima; per certi aspetti la sua attuazione era ancora in corso (ad esempio nelle zone del Navile e del Lazzaretto) ma dovevano essere certamente rivisti gli obiettivi di fondo. Inoltre, dal 2000 era decisamente cambiata l'impostazione degli strumenti di pianificazione. La L.R. n.20, come molte altre leggi regionali e in analogia con le consolidate esperienze europee, ha stabilito che i tradizionali Piani Regolatori **siano articolati in due strumenti, il PSC (Strutturale) e il POC (Operativo)** garantendo con il primo un quadro stabile di scelte a lungo termine, e con il secondo una ragionevole flessibilità operativa.

Il nuovo PSC di Bologna è stato l'occasione per stabilire nuovi obiettivi prioritari, di **qualità urbana** (sintetizzati nelle indicazioni per le “sette città” di Bologna), di **qualità ambientale**, di **recupero** e di **partecipazione**.

Un esempio di partecipazione è documentato nelle immagini a lato, che mostrano i risultati del “Laboratorio urbano” che ha coinvolto cittadini, associazioni ed enti interessati nella progettazione del POC nell'area “Bolognina”.



Istituto De Gasperi

Nel 2010 l'Istituto De Gasperi ha presentato la ricerca:
**“La convivenza tra città compatta e città diffusa:
criticità ed opportunità a Bologna e nel suo territorio**

La ricerca, condotta da C.Monti e C.Lamedica e finanziata dalla Fondazione CARISBO, si poneva come orizzonte **l'istituzione della Città metropolitana** e si proponeva di indicare **le prospettive di medio e lungo termine** su cui costruire un consenso ampio, un **“patto per la città”** come insegna l'esperienza dei paesi europei più evoluti. Il sistema urbano bolognese è stato studiato usando il metodo di analisi SWOT, legato al concetto di pianificazione come *GOVERNANCE*. Il metodo valuta i **punti di forza** della città (Strengths), i **punti di debolezza** (Weaknesses), **le opportunità** (Opportunities) e **le minacce** (Threats), da esaminare per impostare un piano o un programma.

Fra **punti di forza** del sistema bolognese si sono analizzati **l'università, il sistema sanitario, la fiera, l'aeroporto, i settori produttivi della meccanica ed automazione, dell'ICT, il sistema della cultura e del turismo**. Nel 2010, Università, Fiera, Aeroporto e sistema Sanitario interessavano (compreso l'indotto) circa un terzo del settore terziario (occupati e PIL) e circa un quinto degli occupati e del PIL dell'economia provinciale.

Fra i **punti di debolezza** si segnalavano

- **la dimensione demografica** non elevata, che pone limiti oggettivi, e la popolazione invecchiata;
- la **solidarietà sociale**, il senso di identità e appartenenza in calo. Si ha una grande diffusione di associazioni di volontariato, ma si è frammentato l'insieme; sembra una “fuga nel privato”, non individuale ma di gruppo;
- **la perdita di attività produttive caratterizzanti**, accompagnata più che in altre città, da una conversione in investimenti a minore rischio. Da una generazione di imprenditori ad una di redditieri o speculatori;
- **la carenza di forti istituti di credito radicati nella città**: la trasformazione del sistema bancario ha portato altrove i centri decisionali più importanti, e di fatto questo riduce il sostegno diretto alle attività locali;
- **il ritardo nell'adeguamento del sistema infrastrutturale** alle esigenze di competizione internazionale;
- **il sempre minore riconoscimento del ruolo di capitale regionale** da parte dell'area emiliana (Modena, Reggio, Parma), forte di una crescita maggiore in molti settori, non solo produttivi.

Le **Opportunità** e le **Minacce** facevano riferimento soprattutto ai probabili effetti della crisi economica allora già in atto, e al possibile impatto sull'economia della città; non tenevano conto dell'inevitabile rallentamento dei programmi dovuto al commissariamento del Comune.

Da allora sono trascorsi quattro anni, e la crisi economica ha certamente modificato la situazione, ma le conclusioni di quella ricerca sembrano ancora utili per valutare le prospettive della città, soprattutto sembra ancora utile l'approccio integrato, intersettoriale, ai problemi. Di seguito le riportiamo sinteticamente.

1. Il primo punto è preliminare ad ogni altro: per Bologna non si possono immaginare nuovi scenari di crescita "fisica", di case e infrastrutture, e si deve invece puntare **sulla qualità e sulla messa in rete dei suoi punti di forza.**

2. Attività produttive, innovazione e ricerca, politiche per i giovani: accanto alle attività terziarie tradizionali, si deve puntare su nuove attività produttive, che trattengano in città i giovani, neolaureati ed immigrati. Ciò comporta, fra l'altro, un nuovo rapporto con l'Ateneo, che la città spesso tratta come un inquilino da sfruttare, sperando che non dia troppo fastidio. *Qualcosa si sta facendo (CIRI, Tecnopolo, FICO) ma non c'è ancora una politica per i giovani, in particolare per la casa.*

3. Traffico, trasporto pubblico, qualità della vita: innanzitutto si metteva in dubbio l'interesse di Bologna a concentrare tutto il traffico pesante di passaggio fra nord e centro sud (vedi Passante Nord). Per la città diffusa si affermava il ruolo del **Sistema Ferroviario Metropolitano**, asse portante del trasporto pubblico con cui coordinare le linee di filobus, la rete di autobus, il People Mover; per il centro storico l'estensione delle zone pedonali e la razionalizzazione del trasporto merci.

4. Il centro storico: residenti e studenti, traffico e inquinamento, commercio e turismo: si notava che è utopico immaginare che il centro storico ritorni ad essere una grande zona residenziale, ma si deve comunque cercare di consolidare la popolazione residente stabile, garantendo i servizi commerciali diffusi che stanno scomparendo, cercando di regolare i rapporti fra gli studenti e i residenti, promuovendo iniziative per la valorizzazione e la messa in sicurezza degli edifici, razionalizzando le linee degli autobus anche per ridurre l'inquinamento, studiando modi per migliorare l'offerta turistica.

5. Università, cultura, turismo: la ricerca notava che non si mettevano in rete tutte le iniziative capaci di attrarre turisti, in particolare sottovalutando il ruolo dell'ateneo come produttore iniziative culturali; notava poi che albergatori, ristoratori e commercianti sembravano quasi non gradire il turismo, limitandosi ad alzare i prezzi in occasione delle Fiere per i clienti a rimborso spesa, ormai in via di estinzione. *Di recente la situazione è cambiata, anche per l'aumento di presenze legato al boom dei voli low cost, ma ancora non si è arrivati ad una gestione efficace delle grandi potenzialità turistiche di Bologna.*

6. Città metropolitana, equilibrio fra città compatta e città diffusa: per molte città è stata definita una tipica sequenza evolutiva: concentrazione, diffusione, riconcentrazione, diffusione concentrata; Bologna è probabilmente alla fine della fase di diffusione, ma forse non è in grado di riconcentrarsi, per invecchiamento della popolazione e carenza di forti iniziative, e sembra passare direttamente all'ultima fase, anche perché i centri minori hanno molto elevato la qualità urbana e i servizi.

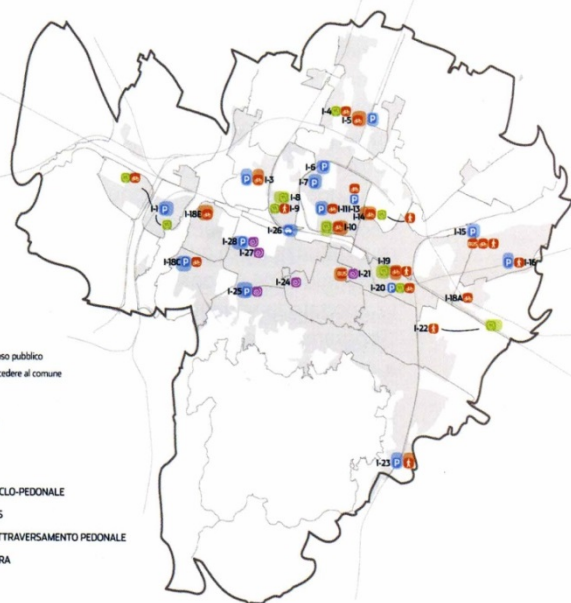
La città è comunque grande e multietnica; è un'area urbana in cui convivono città compatta e città diffusa.

Perché questa convivenza funzioni occorrono da un lato efficaci strumenti di **politica metropolitana** (per i trasporti, l'ambiente, l'energia...), dall'altro occorre valorizzare le differenze, la specificità di ogni luogo e comunità e metterle in rete; e questo vale in primo luogo per il centro storico di Bologna, che dovrebbe essere un motore di rinnovamento e non un'area fisicamente ben recuperata, ma marginale nella vita della città.

La crisi economica ha fermato l'attuazione del POC del 2009 nelle nuove aree (Corti-cella, Croce del Biacco ecc.); inoltre molti alloggi realizzati sono invenduti.

Il Comune oggi punta su tre grandi iniziative di recupero (STAVECO, Tecnopolo, FICO) e un nuovo POC, **p. operativo di qualificazione diffusa**. E' un concreto esempio di **rigenerazione urbana**, in linea con le esperienze di altre città europee che recuperano insieme tessuto fisico e tessuto sociale, ad esempio Colonia (C.Schaller)

IL POC DIFFUSO



STAVECO



TECNOPOLO



FICO



PROGRAMMI E PROGETTI DI OGGI

Le immagini di questa pagina mostrano l'intenzione del Comune e di altri operatori pubblici (Università, Regione, CAAB...) di **pensare al futuro della città** riprendendo il metodo, efficace in passato, del coordinamento delle iniziative.

A loro volta, gli interventi diffusi di riqualificazione urbana mostrano che ci sono ancora privati disponibili ad investire risorse, in iniziative che non rendono tanto e subito come certe operazioni immobiliari del passato.

La crisi di questi anni ha messo in luce la fragilità del mercato dell'edilizia, drogato da quelle operazioni che consentivano forti guadagni senza miglioramenti dei processi produttivi e organizzativi del settore.

Più In generale, la crisi ha mostrato la fragilità di un'economia fondata sulla speculazione finanziaria, disancorata dalla produzione di beni reali, e sulla crescente divaricazione fra ricchi e poveri.

All'inizio della crisi ci fu chi disse che in un paese ci può essere solo una generazione ricca e stupida; quella successiva sarà intelligente o povera.

Bologna può ancora avere prospettive degne del suo importante passato, se le forze culturali, economiche e sociali avranno l'intelligenza di lavorare insieme per il futuro.