

The background of the entire page is a grayscale aerial photograph of a city, likely Bologna, showing building footprints, streets, and a river. A large, semi-transparent red rectangle is positioned in the upper half of the image, containing white text. In the lower-left quadrant, there is another smaller red rectangle, also containing white text. The overall aesthetic is clean and architectural.

Progettare la città compatta: una proposta per il quartiere Navile a Bologna

Tesi di Laura Golfieri
Relatore Simona Tondelli
Correlatore Elisa Conticelli

ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA

Corso di laurea magistrale in Ingegneria Edile - Architettura

**Progettare la città compatta:
una proposta per il quartiere Navile a Bologna**

Tesi di laurea in Tecnica Urbanistica

Relatore
Prof.ssa Simona Tondelli

Presentata da
Laura Golfieri

Correlatore
Ing. Elisa Conticelli

Anno Accademico
2017 | 2018

Sommario

Introduzione	7
La rigenerazione urbana	9
Verso la città compatta	11
Periferie	13
La strategia della rigenerazione	16
Evoluzione del metodo	17
Principi del metodo	20
Da riqualificazione a smart city	21
La rigenerazione nelle periferie	22
Una città policentrica e reticolare	23
Riconnettere e rianimare	24
Densificare, miscelare, contaminare	25
La periferia di Bologna: il quartiere Navile	27
Storia ed evoluzione del quartiere	30
Dinamiche demografiche e sociali	32
Trasformazioni in corso sul territorio	34
Mobilità	42
Il Lungo Navile	51
Tessuto urbano	56
Un'analisi del territorio	59
Carta unica del territorio	60
Edifici soggetti a tutela	68
Uso del suolo	70
Barriere	80
Poli di attrazione	84
L'opinione dei cittadini	90
Deduzioni	91
La proposta	93
Buone pratiche	96
Concept	98
Il progetto	104
Percorsi pedonali e ciclabili	108
Percorsi carrabili	110

Destinazioni d'uso	112
Altezze dei volumi	114
Parcheggi	116
Sistema del verde	118
Uno spazio di socialità e rigenerazione	120
Orti urbani	124
Conclusioni	129
Bibliografia	131
Sitografia	131

Introduzione

Negli ultimi anni gli studi in campo urbanistico confermano la necessità di un ritorno alla *città compatta*: essa rappresenta infatti l'unico modello urbano capace di rispondere adeguatamente alle esigenze della sostenibilità, sia sul fronte ambientale, sia su quello sociale.

Decenni di piani urbanistici proiettati all'espansione della città hanno portato all'annullamento dei confini e alla generazione di periferie discontinue nei cui vuoti si lascia spazio all'insorgere del degrado. Si avverte quindi l'esigenza di nuovi piani che mirino al modello della compattezza.

Nel primo capitolo di questa tesi si individua nella rigenerazione urbana il metodo migliore per progettare interventi urbanistici nell'ottica di un ritorno alla città compatta; si approfondisce inoltre la concezione di periferia e si analizza come la rigenerazione possa essere applicata alle periferie stesse.

Il secondo capitolo costituisce un'analisi generale di un quartiere periferico di Bologna: il quartiere Navile. Il territorio viene indagato prima dal punto di vista storico, demografico e culturale e poi ne vengono studiati gli aspetti più prettamente urbanistici come l'evoluzione urbana, la rete della mobilità ed il tessuto. Da questa analisi emerge l'esistenza di aree di discontinuità sui cui si è scelto di orientare il progetto.

Nel terzo capitolo si approfondisce l'indagine, concentrando l'attenzione sull'area definita per la proposta d'in-

tervento. Lo studio si articola nell'analisi dei vincoli e delle tutele agenti sull'area, dell'uso del suolo, sul rilievo delle barriere presenti e dei punti di attrazione del territorio, riportando anche le esigenze avvertite da chi quel territorio lo vive.

Il quarto capitolo infine rappresenta la proposta progettuale, della quale si offre una visione complessiva e un'analisi dettagliata di tutte le tematiche affrontate, aggiungendo due ulteriori approfondimenti su quelle principali.

La rigenerazione urbana

Verso la città compatta

Dopo decenni di studi sulla città-territorio, di riflessioni sulla dispersione degli insediamenti e sullo sprawl, si è tornati ad affermare esplicitamente la necessità di una consistenza fisica concentrata e ad alta densità per gli insediamenti urbani. La rivincita della densità segna una nuova sfida per il futuro delle nostre città, più compatte, sostenibili, tecnologiche. “Il ritorno alla città” è visto infatti come una delle chiavi di volta della sostenibilità. La città è più ecologica della campagna? si domanda retoricamente Owen David, giornalista e autore statunitense, sostenendo che “non si deve pensare di rendere la città più simile alla campagna rendendola meno densa, ma semmai il contrario”.

La città compatta è una città concentrata con relazioni complesse ma ridotte, che permette una più semplice gestione della mobilità, con conseguente diminuzione di sprechi energetici e abbattimento dei consumi. Sempre più cruciale è il problema di come combattere il consumo di suolo: perché una città sia sostenibile occorre che cresca “su se stessa”. Siamo quindi assistendo in quest’epoca ad un mutamento delle città da “isole entropiche” (Arpae ER, 2017) ad aggregati più leggeri e autonomi.

Ci troviamo cioè in una fase di sviluppo urbano nella quale l’attenzione non è più rivolta all’espansione, ma piuttosto alla revisione del costruito e alla progettazione dei vuoti. Tema in primo piano è quindi quella della continuità tra progettazione architettonica e urbana: interscalarità, densità, rapporto interno -

esterno e spazi aperti di interrelazione. Il progetto delle città si deve basare sulla demolizione, integrazione o ricostruzione di volumi ed isolati incompleti, sulla riconversione della trama urbana di spazi residuali o sull’assorbimento di interventi sporadici in nuovi spazi connettivi e di aggregazione.

È pertanto necessario comprendere come una strumentazione urbanistica adeguata possa favorire l’evoluzione di città più sostenibili, innovative aperte alla socialità: il futuro della città dipende quindi dalla capacità di trasformare l’uso degli spazi, coniugando interessi e opportunità diversi, talvolta contrapposti.

Questo bisogno di rinnovare le strategie in campo urbanistico deriva dal fatto che ormai alcuni cambiamenti culturali e sociali non possono più essere trascurati. Prima di tutto l’imprescindibile contrasto al consumo di suolo. Sebbene l’importanza del miglioramento della gestione del territorio sia stata ribadita dalla Commissione europea, che nel 2011 fissò il traguardo della crescita zero entro il 2050, in Italia il consumo di suolo urbanizzato continua ad aumentare, attestandosi a circa 50 ettari al giorno.

Lo sviluppo delle città non può più ricorrere allo sfruttamento di nuove aree, ma deve confrontarsi con il rinnovamento delle strutture urbane esistenti, cooperando con chi quelle strutture le vive. La città che ci troviamo davanti è una città diversa da quella con cui si è sempre lavorato: non è più la città degli operatori

immobiliari o delle imprese di costruzioni, come era la città in espansione, né la città delle grandi e piccole aziende, come era la città da riqualificare, ma è piuttosto la città “della gente”, che la vive e che con la sue necessità la trasforma costantemente.

Non si tratta più di “fare la città” ma di “fare con la città”; di sollecitare una nuova urbanità e creare sinergie, di riconquistare degli spazi un tempo urbanizzati (ristrutturazione immobiliare, riqualificazione e rinnovamento urbano) che richiede di armonizzarsi con i territori e le popolazioni che vi abitano, in breve, con il loro capitale sociale, culturale e patrimoniale (Arpae ER, 2017).

Date queste premesse si può capire che nell'ambito delle strategie urbanistiche future ciò che assume un ruolo di primo piano sono le periferie. Le strutture urbane ai margini della maggior parte delle città europee, infatti, è costituita da insediamenti residenziali, che presentano notevoli problemi proprio di natura economica, sociale ed ambientale. Al forte e rapido degrado di questi quartieri, realizzati per lo più nella seconda metà del XX secolo, hanno contribuito i modelli insediativi, le tipologie abitative, le condizioni sociali degli abitanti e le caratteristiche degli edifici: tutto ciò ha reso queste aree una grave emergenza tecnica e sociale.

Le periferie non sono tutte uguali: ogni sistema urbano genera, in base alle proprie caratteristiche strutturali, i propri modelli di periferia. Tuttavia si possono trovare molti aspetti comuni nel concetto di *condizione periferica*. Tra essi c'è sicuramente il modello di valutazione di tale condizione, basato sul confronto/contrapposizione tra centro e periferia: tra qualità architettonica e degrado estetico, tra concentrazione di valori identitari e assenza di identità, tra l'efficienza funzionale e la carenza di servizi e infrastrutture, tra la ricchezza e la mancanza di offerta culturale, ecc. Sebbene quindi ogni sistema urbano dia origine al proprio "modello di periferia", ciò che rimane riscontrabile in generale è una qualità urbana inferiore, alla quale spesso si aggiunge un diffuso disagio sociale. Ciò dipende sia da fattori che causano direttamente disagio e degrado, sia fattori

che, esprimendo valori positivi, generano degrado dove sono assenti o non riescono ad esprimere la propria influenza. È proprio la condizione di mancanza che favorisce l'identificazione delle condizioni del disagio, inteso appunto come carenza o assenza di valori, opportunità, servizi.

Seguendo l'analisi che Roberto Di Giulio compie nel suo testo *Paesaggi periferici*, si vanno a considerare tutti i fattori che contribuiscono alla definizione di condizione periferica, osservando per ogni aspetto ciò che genera disagio.

Identità

L'identità di un luogo urbano, centrale o periferico, dipende molto dal modo o dall'intensità con cui viene percepita la sua immagine pubblica, costituita dalla sovrapposizione di molte immagini individuali (Lynch, 1960). L'assenza o la rarefazione degli elementi che definiscono questa intensità, rappresenta un fattore di disagio o scarsa qualità di un'area urbana. Lynch, nel suo testo *The Image of the City* indicava tra gli elementi che definiscono la percezione dell'immagine della città i *margini*, i *percorsi*, i *nodi* e i *referimenti*.

La percezione del margine, inteso come limite che dà forma e dimensione ad un comparto urbano, caratterizza in maniera particolare i centri storici.

Qui i limiti sono elementi fisici chiaramente

te individuabili, come ad esempio resti di antiche cinte murarie, assi stradali o ferroviari, elementi naturali: separando una zona da un'altra o marcandone i confini, essi permettono di identificare una parte di città e di rafforzare la possibilità, per chi vive quel luogo, di percepirne il carattere, la specificità, la consistenza.

Nei centri urbani, riferimenti e percorsi sono ben integrati, facilitano l'orientamento consentendo una rassicurante percezione dell'interconnessione dei luoghi, rendendoli più facilmente raggiungibili. Nelle periferie, dove il paesaggio diventa più rarefatto, invece, si perde questa integrazione e le relazioni spaziali e funzionali tra i percorsi e il tessuto urbano si indeboliscono. In generale quindi, l'assenza di un limite impedisce la formazione delle linee di forza che animano il tessuto delle zone centrali: percorsi, nodi, relazioni tra spazi urbani si dissolvono di pari passo alla densità urbana.

La percezione degli elementi che permettono di definire l'identità di un'area svanisce mano a mano che diminuiscono i fattori con cui si creano le immagini individuali di cui parla Lynch.

Gerarchie

Un elemento che contribuisce ad aumentare la perdita di identità delle zone periferiche è l'assenza di gerarchie nella struttura urbana. Il tessuto dei centri urbani- e in particolare quello dei centri storici- è un sistema di luoghi organizzato secondo relazioni e regole rispetto alle quali la tipologia dei percorsi, a loro volta regolati da gerarchie, diventa-

no determinanti. Nel diradamento della trama del tessuto urbano, le strade delle periferie smettono di essere "percorsi", perdono il loro carattere di luoghi e diventano infrastrutture: gli assi viari collegano due punti separando tutto ciò che attraversano e il passaggio dall'asse di grande scorrimento alla viabilità interna è repentino, regolato da uno svincolo. Questa condizione impedisce la formazione di spazi urbani "di mediazione" e, quindi, la percezione della rete di "connettori urbani" che nel centro della città mette in relazione spazi, percorsi ed edifici. All'assenza di gerarchie tra luoghi, edifici e percorsi corrisponde un basso livello di informazioni che gli spazi urbani riescono a "comunicare" a chi li attraversa, a chi li utilizza e a chi li abita. Questo provoca disorientamento e una deprivazione del senso di appartenenza.

Funzioni

Altro fattore determinante nella formazione dei caratteri del paesaggio periferico è la natura monofunzionale degli insediamenti, ovvero la sproporzionata prevalenza di edifici residenziali nella miscela di destinazioni d'uso.

La sovrapposizione tra una struttura urbana a bassa densità edilizia, ma a elevatissima densità abitativa, genera spazi privi di forma e di riferimenti le cui prospettive alimentano il senso di estraneità, deprivazione e disagio sociale.

Pur non costituendo di per sé un fattore di degrado, l'assenza di un mix di funzioni articolato e diffuso è un elemento

di debolezza nel sistema delle connessioni e delle relazioni.

La concentrazione di servizi o infrastrutture attenua questa condizione, senza però risolverla; i grandi centri commerciali, i multisala cinematografici ed altre grandi strutture tipiche delle aree periferiche possono diventare meta di flussi e diventare una nuova "polarità" alla scala del sistema urbano. Tuttavia essi non attivano processi di crescita di altre polarità nel tessuto su cui sono stati innestati. La rete di connessione ha bisogno di spazi intermedi, gerarchie tra le parti e di luoghi di mediazione che le mettano in relazione. Questo accade nella struttura dei centri urbani anche grazie alla presenza di un sistema diffuso e diversificato delle funzioni e delle destinazioni d'uso.

Paesaggi

Se si analizza il paesaggio suburbano alla scala del tessuto edilizio si può rilevare una evidente alterazione negli equilibri su cui si basano i rapporti e le connessioni tra percorsi, spazi urbani ed edifici.

Ciò che contribuisce maggiormente a questo disequilibrio sono la bassa densità edilizia, che dilata le proporzioni degli spazi pubblici, la scarsa qualità architettonica e l'uniforme ripetitività del paesaggio. Queste condizioni impediscono la formazione e il consolidamento di un tessuto connettivo fatto di luoghi in grado di mediare il rapporto tra spazi privati e spazi pubblici. Negli spazi interstiziali, cioè nei punti di discontinuità del *suburban sprawl*, l'impercettibilità

del limite e l'assenza del tessuto connettivo genera delle vere e proprie "faglie urbane" (Clemente 2005).

Contrasti e salti di scala sono spesso accentuati dalla presenza di grandi strutture di servizio dimensionate per un bacino di utenza ben più grande del quartiere periferico in prossimità del quale sono collocate. Le modalità di accesso a questi luoghi non è quasi mai agevole per i flussi pedonali, l'aspetto architettonico è riconducibile all'edilizia industriale, i prospetti fronteggiano vaste aree di parcheggio che circondano l'edificio, spazi pubblici e aree verdi sono in realtà "aree non edificate" con l'aggiunta di qualche seduta, erba e qualche albero.

Queste condizioni generano disagio e il disagio genera incuria e disinteresse per la qualità urbana e il decoro degli spazi comuni. La conseguenza è un'accelerazione dei processi di degrado di per sé già gravi a causa della scarsa qualità delle costruzioni.

La strategia della rigenerazione

Data dunque la necessità di nuovi strumenti urbanistici che rispondano direttamente alle necessità delle città in trasformazione, si può comprendere la rigenerazione urbana sia ritenuta la metodologia ideale con cui intervenire, essendo quella che meglio mantiene una visione d'insieme.

Ma cosa si intende esattamente con *Rigenerazione*?

Una definizione di rigenerazione urbana, per quanto la sua natura di attività mutevole e in costante evoluzione ne renda difficile una catalogazione, potrebbe essere quella proposta nel testo *Urban Regeneration*, nel 2017:

visione d'insieme e azione integrata mirata risolvere i problemi della città e apportare un duraturo miglioramento alle condizioni economiche, fisiche, sociali e ambientali di un'area che è stata soggetta di cambiamento o che offre opportunità di progresso.

Alcuni autori la descrivono come il risultato del processo di progressivo rinnovamento degli obiettivi, del campo di azione e degli strumenti, ma la riflessione disciplinare sembra proporre un significato ed un ruolo più profondo e pervasivo della rigenerazione. Non si tratta più, infatti, di elaborare innovativi piani di riqualificazione di ambiti più o meno estesi della città, né di un'operazione di "riempimento dei vuoti" del tessuto urbanizzato della città sempre più numerosi, estremamente eterogenei fra di loro

(aree industriali dismesse, impianti tecnologici divenuti obsoleti, aree residenziali degradate, spazi inedificati urbani in attesa di riconoscimenti di rendita, spazi agricoli sopravvissuti in contesti urbani, ecc.).

Si tratta piuttosto di elaborare progetti che mentre risolvono le problematiche urbane emergenti, introducono di nuovi approcci: nella concezione dell'intervento urbano, nella relazione tra piani settoriali e progetti circoscritti; nella costruzione di reti di attori, al di fuori dei ruoli convenzionali riconosciuti o meno; nell'introduzione di nuovi modi di concepire l'abitare, l'uso degli spazi pubblici, la dotazione ma soprattutto l'offerta di servizi; la mobilità dove cambiano le modalità e anche le ragioni dello spostamento; l'introduzione di nuovi sistemi di rete ed infrastrutture immateriali. Il tutto coniugato con nuove tecnologie la cui applicazione spinge ad un diverso uso e consumo delle risorse ambientali, alla riduzione degli impatti, ma innanzitutto ad una organizzazione urbana completamente diversa, in cui il primo fattore di cambiamento sono stili di vita e pratiche sociali.

In questo senso, "rigenerare" è infinitamente più complesso di "riqualificare". La rigenerazione introduce una logica del progetto urbano che punta sul disegno e la gestione dei processi, sulla qualità sociale e sull'innovazione funzionale, sulla costruzione di sinergie pubblico-privato e sull'integrazione delle politiche. Confrontarsi con la rigenerazione urbana significa confrontarsi con questa com-

plessità nel tentativo di elaborare sistemi d'intervento articolati e multidimensionali, capaci di rispondere a obiettivi molteplici, a esigenze e opportunità espresse da un ambiente urbano e dagli attori che in esso agiscono. L'obiettivo è quindi far trovare coerenza a tutti gli aspetti formulando nuovi scenari integrati di sviluppo e trasformazione, dove la multiscalarità degli interventi, l'intersettorialità, la temporalità, appaiono diversi.

Con la rigenerazione quindi non si è più in presenza di nuove terminologie per strumenti urbanistici, ma di una diversa e nuova "cultura di governo delle trasformazioni urbane".

Evoluzione del metodo

Facendo riferimento al testo di Peter Roberts, Hugh Sykes e Rachel Granger *Urban Regeneration*, del 2017, si può tracciare un breve excursus sullo sviluppo della teoria e della pratica della rigenerazione, basato sulla testimonianza della storia della trasformazione e della politica urbana.

La tabella traccia alcuni dei maggiori cambiamenti apportati al metodo, e al contenuto, della politica e della pratica in urbanistica dagli anni Cinquanta ad oggi.

Periodo	anni Cinquanta	anni Sessanta	anni Settanta
Politica	Ricostruzione	Rivitalizzazione	Rinnovo
Strategia principale e orientamento	Ricostruzione ed estensione delle più antiche aree urbane spesso basata su un 'masterplan'; espansione suburbana	Proseguimento delle politiche degli anni Cinquanta; crescita suburbana e periferica; primi tentativi di riabilitazione	Attenzione al rinnovo <i>in situ</i> e alle strategie di quartiere; ancora sviluppo delle periferie
Soggetti e stakeholder	Governo nazionale e locale; promotori e appaltatori privati	Verso un migliore equilibrio tra il settore pubblico e quello privato	Crescente ruolo del settore privato e decentramento ai governi locali
Livello spaziale dell'attività	Principalmente livello locale e del sito	Comparsa del livello regionale dell'attività	Inizialmente livello regionale e locale; poi più rilevanza al livello locale
Aspetto economico	Investimenti del settore pubblico con qualche coinvolgimento del settore privato	Si continua come negli anni Cinquanta con una maggiore influenza degli investimenti privati	Risorse limitate nel settore pubblico e crescita dell'investimento privato
Aspetto sociale	Miglioramento degli standard abitativi e di vita	Miglioramento sociale e del welfare	Azioni su base locale e miglior potenziamento
Aspetto fisico	Cambiamento di aree centrali e sviluppo periferico	Qualche continuazione degli anni Cinquanta con parallela riabilitazione di aree esistenti	Rinnovi più estensivi di aree urbane più vecchie
Aspetto ambientale	Progettazione di giardini e inverdimento	Miglioramenti selettivi	Miglioramento ambientale con qualche innovazione

Periodo	anni Ottanta	anni Novanta	primi anni Duemila
Politica	Riqualificazione	Rigenerazione	Rigenerazione
Strategia principale e orientamento	Molti piani di sviluppo e riqualificazione; progetti <i>flagship</i> ; progetti fuori dalla città	Una forma di politica e pratica più onnicomprensiva; attenzione alle politiche e agli interventi integrati	Limitazioni a tutte le attività con qualche facilitazione nelle aree di crescita
Soggetti e stakeholder	Attenzione al settore privato e alle organizzazioni speciali; crescita delle <i>partnership</i>	Collaborazione come approccio principale con crescente numero di organizzazioni governative	Più importanza ai finanziamenti privati e all'impegno dei volontari
Livello spaziale dell'attività	Prima attenzione al sito; poi a livello locale	Reintroduzione di prospettive strategiche; crescita di attività e interventi regionali	Inizialmente attività più locali con sviluppo sub-regionale
Aspetto economico	Prevalenza del settore privato con fondi pubblici selettivi	Miglior equilibrio tra pubblico, privato e finanziamento volontario	Settore privato dominante con finanziamenti governativi selettivi
Aspetto sociale	Auto aiuto della comunità con supporto statale molto selettivo	Molta importanza al ruolo della comunità	Attenzione alle iniziative locali e incoraggiamento di parti terze
Aspetto fisico	Importanti piani di sostituzione e nuovi sviluppi; piani <i>flagship</i>	Inizialmente più modesto rispetto agli anni Ottanta e poi in crescente estensione; attenzione al patrimonio	Piani generalmente di scala inferiore, ma progetti di resa più vasta
Aspetto ambientale	Aumento di interesse per un più ampio approccio verso l'ambiente	Introduzione di un'idea più vasta di ambiente nel contesto dello sviluppo sostenibile	Accettazione generale del modello di sviluppo sostenibile

Principi del metodo

Seguendo la definizione proposta prima, si possono identificare i principi che, riflettendo le sfide della trasformazione della città, caratterizzano questo metodo.

La rigenerazione deve

- basarsi su una dettagliata analisi della condizione di un'area urbana;
- puntare all'adattamento simultaneo del tessuto fisico, le strutture sociali, la base economica e la condizione ambientale di un'area urbana;
- tentare di eseguire questo compito di simultaneo adattamento attraverso la generazione e l'implementazione di una strategia globale e integrata che affronti la risoluzione dei problemi in modo bilanciato, ordinato e positivo;
- assicurare che la strategia e i risultanti programmi di implementazione siano sviluppati in accordo con lo scopo di sviluppo sostenibile;
- allineare la strategia di rigenerazione con altre iniziative a livello locale;
- fissare chiari obiettivi operativi che dovrebbero, ove fosse possibile, essere quantificati;
- fare il miglior uso possibile delle risorse naturali, economiche, umane e altre potenzialità, inclusa la terra e le qualità dell'ambiente costruito;
- cercare di garantire il consenso attraverso la partecipazione più ampia possibile e la cooperazione di tutti gli *stakeholder* con un legittimo interesse nella rigenerazione di una area urbana; questo può essere realizzato attraverso la *partnership* o altre modalità di lavoro e attraverso l'impegno attivo dei residenti;
- riconoscere l'importanza della misura dell'evoluzione della strategia verso il raggiungimento di obiettivi specifici e del monitoraggio della natura mutevole dell'influenza di forze interne ed esterne che agiscono sulle aree urbane;
- accettare la probabilità che gli iniziali programmi di sviluppo avranno bisogno di essere corretti in linea coi cambiamenti avvenuti;
- riconoscere che i vari elementi del piano probabilmente si svilupperanno a diverse velocità; questo potrebbe richiedere il rinvio di risorse o la fornitura di ulteriori risorse per mantenere un saldo equilibrio tra gli obiettivi inclusi in un piano di rigenerazione urbana e il possibile raggiungimento di tutti i propositi strategici;
- ammettere l'importanza di fare previsioni per la gestione a lungo termine di un'area rigenerata - questo implica il bisogno di un piano di successione e di accordi di progresso.

Oltre a questi principi c'è la necessità di riconoscere e accettare l'unicità dell'area e l'esigenza di un particolare modello di rigenerazione urbana da calibrare in base alle circostanze entro cui opera. Ciò implica, per esempio, che uno schema specifico di rigenerazione urbana dovrebbe sia riflettere le più ampie circostanze e bisogni della città o regione in cui è collocata, sia tentare di ridurre l'esclusione sociale e accrescere la reintegrazione economica delle aree urbane svantaggiate, sia incorporare elementi che rappresentino il carattere del luogo.

Da riqualificazione a smart city

Le strategie di rigenerazione urbana tendono ad assumere valenze multidisciplinari per il carattere complesso delle problematiche in gioco, nelle quali il ruolo di regia degli operatori pubblici si integra a quello dei soggetti privati. Lo stesso ruolo dei cittadini, non più considerati semplici utenti ma diventati progressivamente soggetti interagenti nei processi di trasformazione, pone in evidenza il tema della partecipazione e condivisione delle scelte strategiche e degli obiettivi.

Molteplici esperienze internazionali evidenziano il carattere integrato delle trasformazioni in corso, che si connotano in maniera diversa: in ambito europeo le problematiche sono essenzialmente incentrate sui processi di rigenerazione urbana, mirati a una profonda trasformazione dei diversi fattori che sottendono le strutture territoriali; scenari diversi si delineano negli Stati Uniti, dove in città industriali ambiti progressivamente dismessi subiscono processi di ruralizzazione, o nei paesi asiatici dove i processi consistono in insediamenti di nuova fondazione. In Europa il carattere integrato dei diversi obiettivi è ben riconoscibile nel concetto di *smart city*, che riassume la definizione di luogo in cui si vive bene secondo numerosi parametri di valutazione, dove l'obiettivo della miglior qualità di vita possibile è perseguito riducendo al minimo il consumo di risorse energetiche e ambientali.

Gli ambiti compresi nel concetto di *smart city* sono: *economy* (un sistema economico flessibile e disponibile all'innovazione, che include e si relaziona con gli aspetti socio-culturali), *people* (si valorizzano

i fattori di carattere sociale e umano, dell'identità e delle specificità dei luoghi e delle tradizioni), *governance* (processi di partecipazione dei cittadini e sviluppo di politiche di comunicazione, valorizzazione di conoscenza e turismo), *mobility* (sistemi di trasporto sostenibili, sviluppo di infrastrutture ICT - Information Communication Technology, mobilità intelligente e a basso impatto sull'ambiente), *environment* (piani di sviluppo e riqualificazione ambientale sostenibili, riduzione dei fattori inquinanti e gestione efficace delle risorse) e *living* (qualità integrata della vita, sviluppo di tecnologie informatizzate di supporto alle attività).

La rigenerazione nelle periferie

Le aree periferiche sono organismi in continuo mutamento. Dove non si verificano cambiamenti nella trama e nella consistenza degli edifici, si assiste comunque a variazioni della struttura urbana dovute all'inserimento o alla trasformazione di infrastrutture, spazi pubblici o servizi. La mancanza di tessuto consolidato lascia spazio a trasfigurazioni del paesaggio urbano e alterazione degli equilibri sociali. Si creano così fratture e soluzioni di continuità nel sistema urbano, accentuando i fenomeni di marginalizzazione e disagio sociale.

Gli obiettivi delle strategie di rigenerazione mirano a ricomporre queste fratture mediante la riattivazione del sistema di relazioni tra i luoghi, operando sui punti di discontinuità, sugli elementi di cesura, sulle barriere. Piani e progetti devono pertanto essere in grado di creare un reticolo multiforme e diversificato di funzioni, attività e destinazioni d'uso tra loro integrate in un tessuto connettivo fatto di luoghi, percorsi, nodi e riferimenti. Gli equilibri che le strategie di rigenerazione mirano a creare o a ripristinare sono il risultato di processi basati su dinamiche e regole che è possibile identificare ma non omologare: questo rende quantomeno inadatte, se non dannose, le strategie basate su modelli e schemi standard. Gli interventi, come detto in precedenza, devono infatti essere mirati alla specificità del contesto su cui devono intervenire. L'analisi delle cause del degrado (funzionale, architettonico, tecnico, sociale), la verifica delle esigenze e soprattutto, la valutazione delle priorità che gli abitanti attribuiscono a que-

ste esigenze, devono essere la base di partenza per la definizione di una strategia di intervento. Lo studio del contesto, della morfologia e delle dinamiche di sviluppo e trasformazione della struttura del tessuto urbano deve poi tradurre i dati del fabbisogno in criteri e regole per la progettazione alla scala urbana e architettonica.

Una città policentrica e reticolare

Analizzando i fattori legati all'identità, alle gerarchie e alle funzioni, si nota un elemento comune legato alla carenza o alla totale mancanza, nelle periferie, di centri di interesse, ovvero, dal punto di vista architettonico, di "punti focali" e "connettori" che possano creare gerarchie, trame e identità in un tessuto urbano amorfo.

Nella definizione di periferia come elemento complementare al centro urbano, inteso come luogo di concentrazione di "funzioni centrali" (istituzionali, economiche, culturali, ricreative, ecc), i fattori di marginalizzazione derivano proprio dall'assenza di quelle funzioni sommate all'assenza di valori morfologici e identitari.

Le strategie di rigenerazione delle periferie mirano quindi alla creazione di "nuove centralità" e quindi a un progressivo riequilibrio del rapporto periferia-centro che superi quello stato di subordinazione. Il metodo diventa quello di un'evoluzione policentrica e reticolare della città. L'inserimento di elementi nodali e di "nuove centralità" è senza dubbio il motore di dinamiche di rigenerazione, purché si crei allo stesso tempo un sistema di "luoghi di mediazione", che si intervenga sulle componenti strutturali del tessuto urbano come gli spazi pubblici e i percorsi, la densità e il riequilibrio nel mix delle destinazioni d'uso. Si devono cioè individuare gli assi e le linee di forza che riconnettono le parti attraverso la congiunzione dei nuovi "poli di attrazione" (funzione, spazi urbani, architetture): in questo modo il loro inserimento nel tessuto urbano indistinto delle periferie può

generare linee di forza in grado di creare connessioni, percorsi, riferimenti capaci di generare una "trama" nel tessuto urbano. Gli interventi di ricucitura concentrati sulle zone interstiziali tra centro e periferia assumono, in questo senso, un ruolo determinante.

Riconnettere e rianimare

Le aree su cui intervenire con la ricucitura del tessuto connettivo, ridefinendo i limiti e ristabilendo un equilibrio sono le zone in cui il tessuto urbano perde continuità. Si tratta spesso di luoghi in disuso, marginali, sia per l'assenza di funzioni sia per il basso valore immobiliare. Tali luoghi assumono configurazioni differenti in relazione al tipo di periferia di cui fanno parte, alle dimensioni della città e alla loro posizione. Possono essere punti di contatto e di contrasto tra zone soggette a fenomeni di edificazione ed espansione differenti, aree adiacenti a grandi infrastrutture, zone limitrofe ad aree industriali dismesse.

Gli interventi devono mirare a generare un sistema di connessioni spaziali e funzionali delle infrastrutture urbane, dei servizi, degli spazi pubblici, dei percorsi. Inoltre devono operare sulle condizioni sociali di marginalità intese, nell'ambito della condizione di vita periferica, come "non partecipazione" ai beni - culturali e simbolici oltre che economici- della città e di conseguenza della comunità urbana nel suo complesso.

Le strategie devono tentare, quindi, di rianimare le periferie e i loro abitanti. Rianimare inteso come ritrovare l'anima delle città, spesso persa anche nei centri urbani, all'interno di quartieri periferici e comunità che riescano a promuovere forme di aggregazione sociali e iniziative culturali, spazi di innovazione e sperimentazione, anche in contesti urbani e architettonici di scarsa qualità.

La permanenza e la stabilità dell'architettura e il suo legame inscindibile con il contesto in cui è costruita sono condizioni

che contribuiscono alla creazione o alla restituzione dell'identità ai luoghi. Occorre però tener conto allo stesso tempo dei punti focali delle dinamiche sociali, bisogna definire strategie e politiche di rigenerazione che sappiano far agire e valorizzare il "capitale sociale" disponibile, ovvero le risorse connaturate nelle dinamiche sociali capaci di azionare la rete di relazioni sociali indispensabili per il successo di qualsiasi strategia, politica e progetto di rigenerazione urbana. (Paesaggi periferici, Di Giulio, 2013)

Densificare, miscelare, contaminare

La densità urbana è uno dei principali elementi che caratterizzano il centro delle città, conferendo loro quell'identità che manca alle periferie, dove la rarefazione del tessuto urbano e l'assenza degli elementi nodali che legano le parti rendendo sfumate le trame, precari gli equilibri e le gerarchie tra le parti.

La densificazione può attuarsi come maggiore concentrazione e diversificazione delle funzioni e nel consolidamento delle connessioni tra le centralità esistenti e i nuovi poli inseriti negli spazi interstiziali. È di fondamentale importanza la sinergia tra la riqualificazione degli spazi pubblici e la maggior varietà di funzioni delle destinazioni d'uso. Nella maggior densità l'articolazione del mix funzionale consente di ristabilire i legami e i ruoli tra vuoto ed edificato, pubblico e privato, conferendo nuovi significati allo spazio pubblico.

Le periferie sono organismi dinamici in grado di trasformarsi: a differenza delle aree centrali, spesso vincolate, le periferie sono capaci di concepire trasformazioni anche profonde, divenendo così il terreno ideale per la sperimentazione. Le indagini sull'architettura delle periferie urbane, al di là dei connotati negativi esposti, hanno sottolineato le potenzialità delle aree suburbane in termini di sviluppo e di sperimentazione di nuove forme urbane.

Alcuni studi hanno inoltre esplorato i linguaggi dei processi di "autocostruzione" della periferia, rilevando che in molti casi il degrado e il basso livello di qualità architettonica viene modificato o alterato da operazioni spontanee o au-

togestite: queste iniziative, spesso rivolte a strutture e spazi comuni, sono finalizzate a consolidare le relazioni sociali e a creare un senso di appartenenza a un luogo. L'attenzione a queste forme di partecipazione e alle "contaminazioni" che esse possono produrre sul paesaggio delle periferie si è tradotto nell'analisi e nella sperimentazione di strategie di riqualificazione e valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico mediante tecniche di addizione e sostituzione.

Le politiche di rigenerazione non devono comunque fermarsi agli interventi sugli edifici e sugli spazi pubblici, ma devono svilupparsi secondo modelli che favoriscano la partecipazione e lo sviluppo di relazioni sociali. Solo una strategia in cui la ricucitura del tessuto urbano e l'inserimento di nuove funzioni e servizi contribuiscano a creare le condizioni per lo sviluppo di reti di relazione e di socializzazione, può avviare un vero e proprio processo di rigenerazione delle periferie urbane.

La periferia di
Bologna:
il quartiere
Navile





Di tutto l'ampio panorama periferico di Bologna, in questa tesi si è deciso di concentrare l'analisi sul quartiere Navile. L'interesse per questo ambito nasce dal fatto che il quartiere, pur essendo adiacente al centro cittadino, si trova chiaramente in quella condizione periferica analizzata nel capitolo precedente. Al suo interno si trovano infatti numerose aree, soprattutto aree industriali e produttive dismesse, ma anche terreni agricoli abbandonati, da riqualificare e rifunzionalizzare che hanno reso il quartiere un esempio significativo delle trasformazioni che hanno investito Bologna negli ultimi tre decenni.

Storia ed evoluzione del quartiere

Il quartiere assunse la propria denominazione nell'anno 1985, nel contesto della riforma dell'assetto cittadino che ridusse il numero di circoscrizioni da 18 a 9: i territori di Corticella, Bolognina e Lame furono riuniti in un unico grande quartiere, di 21,875 kmq di superficie. Esso prende il nome dal canale che lo attraversa nella sua interezza e che rappresenta la principale testimonianza del sistema idrico artificiale che ha segnato per secoli il paesaggio urbano di Bologna. Le tre zone originarie, nascendo in momenti diversi e in contesti diversi, presentano tutt'ora caratteristiche piuttosto dissimili e vanno pertanto analizzate separatamente.

Bolognina

Nato in seguito al Piano Regolatore del 1889, la Bolognina è uno dei rioni storici di Bologna, situato nell'immediata periferia nord della città, immediatamente alle spalle della stazione ferroviaria centrale. La sua vicinanza alla stazione è all'origine della sua vocazione manifatturiera: qui si svilupparono numerose aziende legate alla meccanica e alla costruzione di materiale ferroviario.



Assieme agli imponenti stabilimenti industriali, che si addensavano lungo la ferrovia, si cominciarono a costruire gli alloggi per gli operai e i ferrovieri, che andarono a costituire il tessuto sociale della zona. Una vera e propria comunità che, ora come alle sue origini, si caratterizza per la sua continua attività e unione. La zona Bolognina è sicuramente l'area più nota del Quartiere Navile per le varie connotazioni storico-simboliche: dalla Resistenza, evocata in numerosi luoghi, alla "svolta" del Partito Comunista nel 1989.

Lame



Bologna - Lungo il Navile fuori Porta Lame, Fondo Brighetti

È una frazione di pianura del comune bolognese, che si estende per circa undici chilometri quadrati, dal centro fino all'estrema periferia. Una piccola porzione di questo territorio, quella più vicina al centro, è entrata a far parte del quartiere Porto, mentre la restante è stata appunto incorporata nel quartiere Navile. Le sue origini sono molto antiche e già nel '500 d.C. la sua popolazione era abbastanza stabile.

Questo territorio è stato paludoso e acquitrinoso, come testimoniano i nomi di vie e rioni (Borre, Beverara, Pescarola),

ma anche lo stesso nome "lame" che significa proprio "terreno paludoso che si forma in pianura per il radunarsi di acque di piena". L'acqua era un elemento fondamentale per questa zona, attraversata dal fiume Reno e dal canale Navile, lungo i cui corsi si possono vedere ancora oggi le cave e le fornaci, che hanno rappresentato una delle principali fonti di lavoro per la popolazione locale.

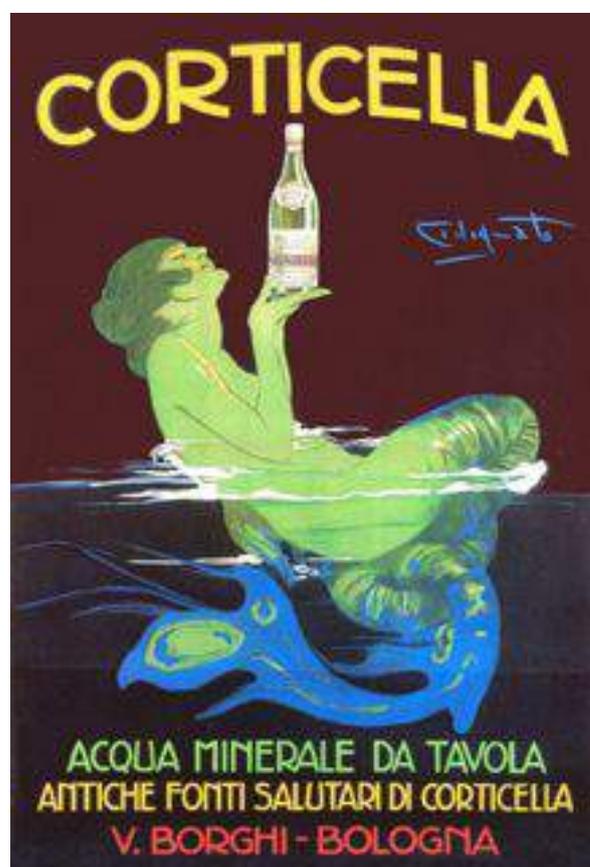
Corticella

Della presenza di insediamenti in quest'area, situata a cinque chilometri a nord dalla cinta muraria, si hanno le prime informazioni nel periodo dell'Alto medioevo, anche se si pensa che la zona fosse abitata già in epoca romana. Il nome "Corticella" deriva dal diminutivo del termine *curtis*, che nell'economia agraria medievale indicava fondo dominante da cui ne dipendevano altri, ovvero un'area coltivata e comprendente magazzini e laboratori. L'origine del suo nome ne descrive bene la sua natura di area rurale parzialmente coltivata, che, pur essendosi evoluta nel tempo, si mantiene ancora oggi.



Veduta di Corticella, Fondo Brighetti

Il quartiere assunse negli ultimi secoli anche connotazioni differenti che la resero nota ben oltre i limiti cittadini, prima come meta turistica poi come sede di importanti industrie. Nel 1829 un farmacista della zona scoprì una sorgente di acqua solforosa, capace di offrire effetti terapeutici: venne così creato un parco sulle sponde del canale Navile. Rimaste attive fino ai primi decenni del secolo scorso, delle fonti rimane oggi soltanto il nome della via in cui erano ubicate.



Publicità, risalente agli anni Venti, dell'acqua imbottigliata dalla società che gestiva il complesso termale

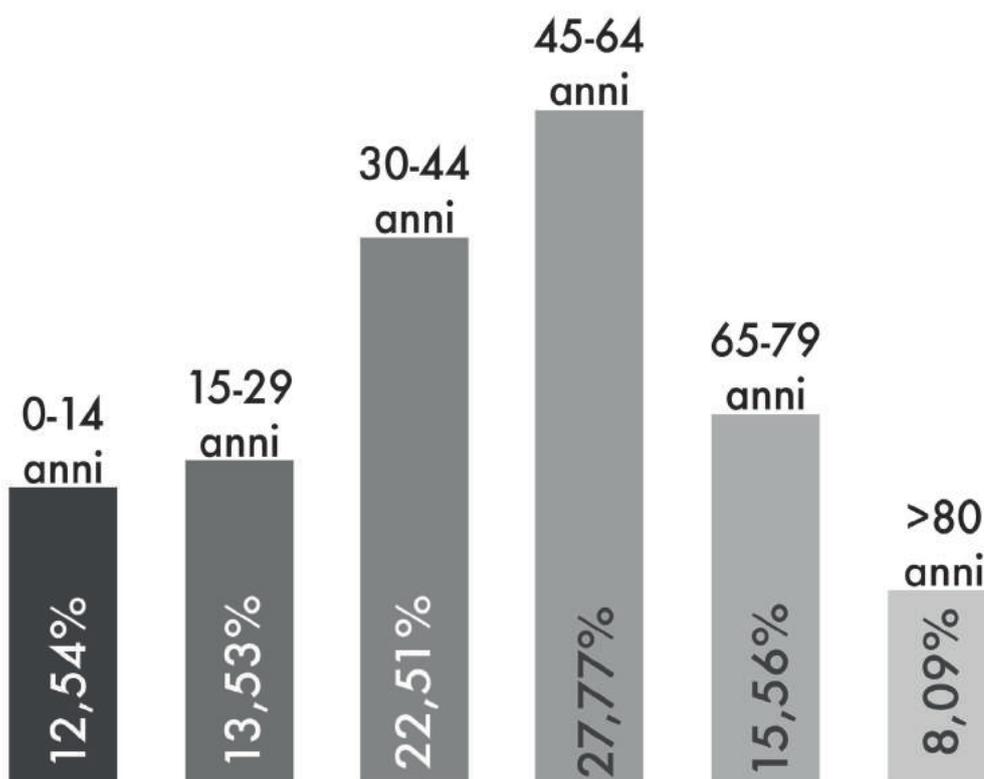
Corticella vide poi negli anni Quaranta un rilevante sviluppo industriale: nel 1948 nacque la Molini e Pastifici Corticella, la cui massima espansione si ebbe negli anni Novanta. Lo stabilimento, dopo l'ingresso del marchio in un gruppo svizzero, ha cessato la produzione nel 2011.

Dinamiche demografiche e sociali

Il quartiere presenta elementi di particolare interesse nel panorama cittadino anche dal punto di vista delle dinamiche della popolazione insediata. Le tendenze demografiche in atto sono rappresentative delle dinamiche che si evidenziano per l'intera città: popolazione in calo

negli anni Ottanta e poi in aumento negli ultimi due decenni.

Si rileva in primis una crescita della natalità, pur rimanendo le classi di età tra i 30 e i 44 anni e tra i 45 e i 64 quelle più numerose, con una forte presenza degli over 65.





Gli incrementi demografici sono d'altronde attribuibili in larga parte anche all'immigrazione, come in tutta la città, sebbene nell'ultimo anno la crescita dei residenti stranieri nel comune di Bologna si sia frenata.

Dagli studi demografici risalenti a fine dicembre 2017, la Bolognina risulta essere di gran lunga la zona più multietnica, con una percentuale di stranieri (26%) di oltre 10 punti sopra la media comunale (15,3%). La presenza di stranieri è molto

alta in tutto il quartiere Navile, dove vive il 24,9% della popolazione non italiana di tutto il comune.

Dall'insieme dei dati sui movimenti di popolazione emerge l'avvio, negli ultimi decenni, del processo di riorganizzazione di Bologna che non riguarda solo i centri storici e i ceti elevati, ma interessa alcune aree limitrofe, caratterizzate da alto numero di servizi e costi inferiori delle abitazioni e persone con profili socio-economici molto eterogenei.

Trasformazioni in corso sul territorio

Esaminando il vasto contesto territoriale del quartiere, notiamo come tutte le aree delle vecchie circoscrizioni, pur mantenendo nature molto diverse, si trovino in una condizione di declino urbano che necessiterebbe di interventi di recupero. Tuttavia, esaminando le proposte di riqualificazione e rigenerazione attuate in questo ambito, si può facilmente notare che la maggior parte, se non la totalità, dei progetti si colloca nell'area della Bolognina. È qui che si trovano infatti le vaste aree industriali abbandonate per cui sono stati elaborati progetti di trasformazione urbana, conseguenza diretta delle profonde mutazioni economiche e produttive della città negli ultimi decenni e, in particolare, dei processi di decentramento e delocalizzazione delle attività industriali.

Ex Mercato

Uno dei principali esempi di estesa area dismessa sottoposta a rifunzionalizzazione è l'ex Mercato ortofrutticolo comunale, dopo che la struttura è stata trasferita in un'area più esterna della città (ovvero al Centro Agro-Alimentare Bologna - CAAB). Il progetto di riqualificazione di questo vasto comparto, la cui elaborazione si è conclusa nel 2007, ha avuto come primo obiettivo la cresci-

ta del quartiere in termini di qualità urbana e di servizi. L'area rigenerata ha previsto infatti, oltre alla realizzazione di alloggi, la creazione di attrezzature di uso pubblico e di vaste aree di verde che si integrano agli edifici residenziali in un sistema continuo di spazi aperti e fruibili, in continuità con il tessuto urba-

no della Bolognina storica. Dopo aver già completato la nuova sede degli uffici comunali, il poliambulatorio e parte degli edifici residenziali, si andranno ad aggiungere altre funzioni ricettive e commerciali, come la Piazza coperta, sotto la Pensilina Nervi, un polo scolastico ed uno studentato nell'area ex Telecom.

Masterplan del progetto di trasformazione dell'ex Mercato, *Fondazione Innovazione Urbana*



Bolognina Est

Nel 2010 è stato poi avviato il processo di trasformazione, accompagnato da un laboratorio partecipativo che ha coinvolto la cittadinanza, che ha interessato l'area della Bolognina Est con l'obiettivo di orientare la trasformazione, qualificando lo spazio pubblico e riuscendo a gestire il lungo periodo di transizione avviato dalle dimissioni industriali e militari. Sono infatti presenti sul questo territorio numerose aree in cui erano insediate imprese industriali, come quella dell'ex Sasib, della ex Manifattura Tabacchi, dell'ex Cevolani e dell'ex Casaralta e trovava sede anche la Caserma Sani.

Il punto di partenza del progetto è stata la realizzazione, completata nel maggio 2013, di un parco lineare che, collegando il Dopo Lavoro Ferroviario all'ex Manifattura Tabacchi rappresenta la spina verde su cui basare la riqualificazione dell'intero quartiere: "non una semplice pista ciclabile, ma una rete di percorsi verdi che collegheranno fra loro gli spazi e le attrezzature pubbliche del quartiere", riporta il sito web della fondazione innovazione urbana del Comune. La sua realizzazione si è dimostrata di fondamentale importanza, per mantenere la continuità del territorio, soprattutto nelle fasi in cui la riqualificazione delle singole aree dismesse è avanzata molto lentamente, più di quanto previsto.

Nell'area ex Sasib, ancora oggi una delle principali aziende metalmeccaniche della provincia bolognese che, a seguito

della crisi, nel 2003 fu ceduta e trasferita a Castelmaggiore, il progetto di rigenerazione prevede una prima fase, già conclusa, destinata alla realizzazione di edifici a funzione direzionale, amministrativa e commerciale e una seconda fase di completamento con edifici residenziali.

La Cevolani Spa è un'altra delle principali imprese costruttrici di macchine automatiche di packaging della provincia di Bologna, che è stata trasferita nel 1999. L'intervento prevede la demolizione degli edifici esistenti e la creazione di un complesso destinato ad ospitare uffici, studi professionali, sedi e attrezzature per attività culturali e associazioni, attività sportive, esercizi commerciali e attività artigianali di servizio. Inoltre, parte rilevante del progetto consiste in una serie di alloggi (le ormai note P-House e P-Tower) di elevata qualità estetica e tecnologica, dai consumi ridotti che ne fanno un ottimo esempio di architettura sostenibile.

La Casaralta, azienda di costruzioni meccaniche e apparecchi elettromeccanici, ha chiuso la sua attività nel 2003, rendendo così necessaria la bonifica del sito dismesso come azione preliminare alle operazioni di trasformazione, a causa dell'utilizzo dell'amianto in molte fasi della produzione. Il progetto è stato suddiviso in due subcomparti: il primo, che si affaccia su via Stalingrado, ha visto la realizzazione di edifici a destinazione commerciale e direzionale, mentre per il secondo era stata avanzata una propo-

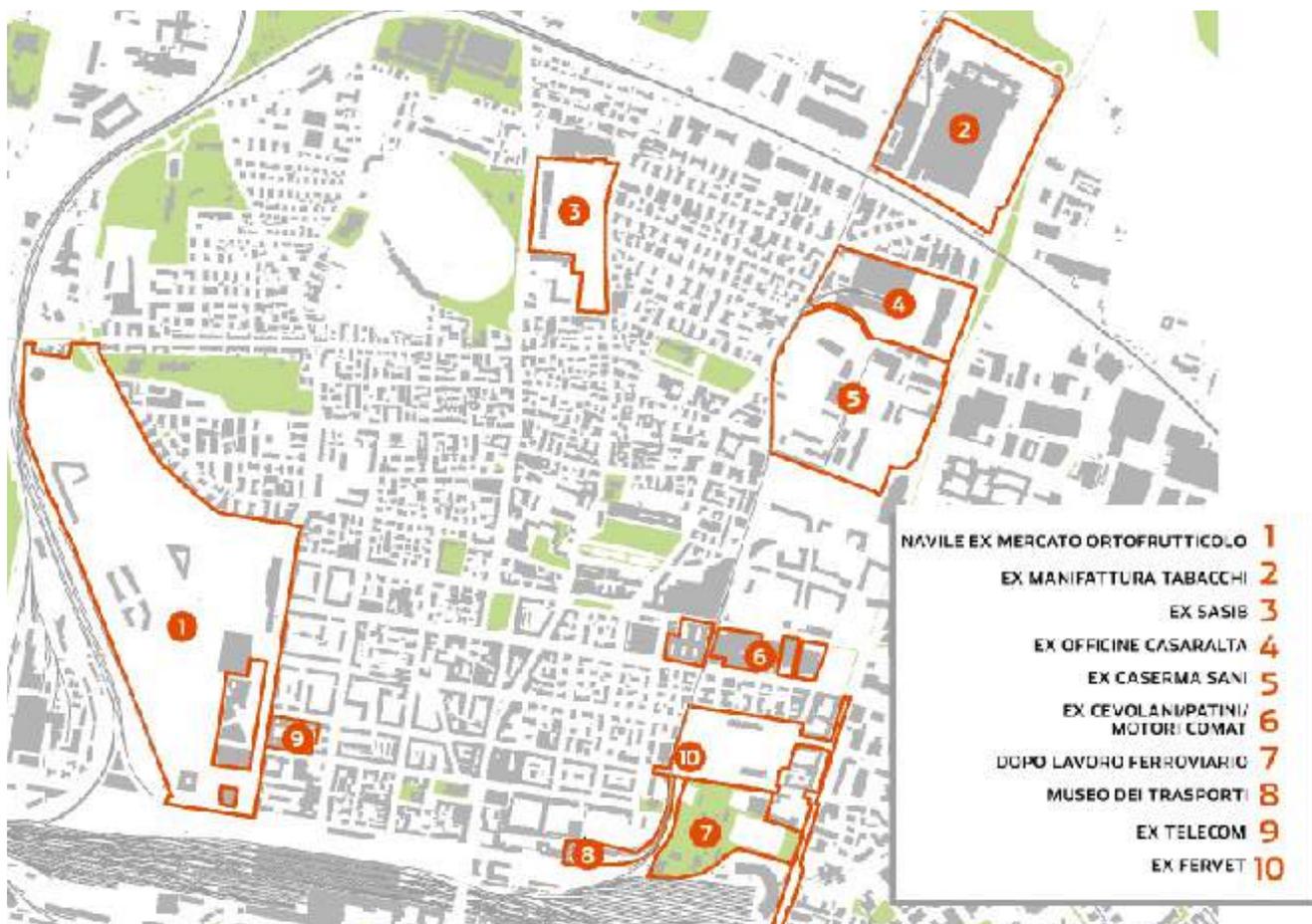
sta nell'ambito del bando per la riqualificazione diffusa.

Nell'area contigua a quella dell'ex Casaralta, sorgeva la Caserma Sani: il sito è parte del patrimonio delle aree militari dismesse che a seguito del Piano Unitario di Valorizzazione, siglato da vari accordi tra il Comune di Bologna, l'Agenzia del Demanio e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, può essere restituito alla città. L'area è stata inserita nel Poc rigenerazione patrimoni pubblici approvato a marzo 2016 e per gli spazi pubblici intorno all'ex Caserma è già stato approvato patto di collaborazione per la condivisione partecipata. Il progetto prevede edifici i cui usi saranno alloggi, uffici, attività commerciali e attrezzature pubbliche di integrazione a

quelle già presenti nel quartiere, come ad esempio la realizzazione di aree verdi, edifici scolastici e altri edifici pubblici, attraverso non solo la realizzazione di nuove strutture, ma anche il recupero di 3 fabbricati.

Il complesso immobiliare dell'ex Manifattura Tabacchi fu realizzato negli anni Cinquanta, tra via Ferrarese e via Stalingrado, tra l'asse ferroviario e quello autostradale, su progetto l'ingegnere Pier Luigi Nervi e terminò la sua attività nel 2007, divenendo di proprietà della Regione Emilia-Romagna. In quest'area il progetto è quello di far sorgere il maggior centro di ricerca tecnologica della regione, il Tecnopolo di Bologna. Il progetto, esito di un concorso internazionale di progettazione, mira alla costruzio-

Planimetria del quartiere Bolognina con i riferimenti alle aree di progetto, *Fondazione Innovazione Urbana*



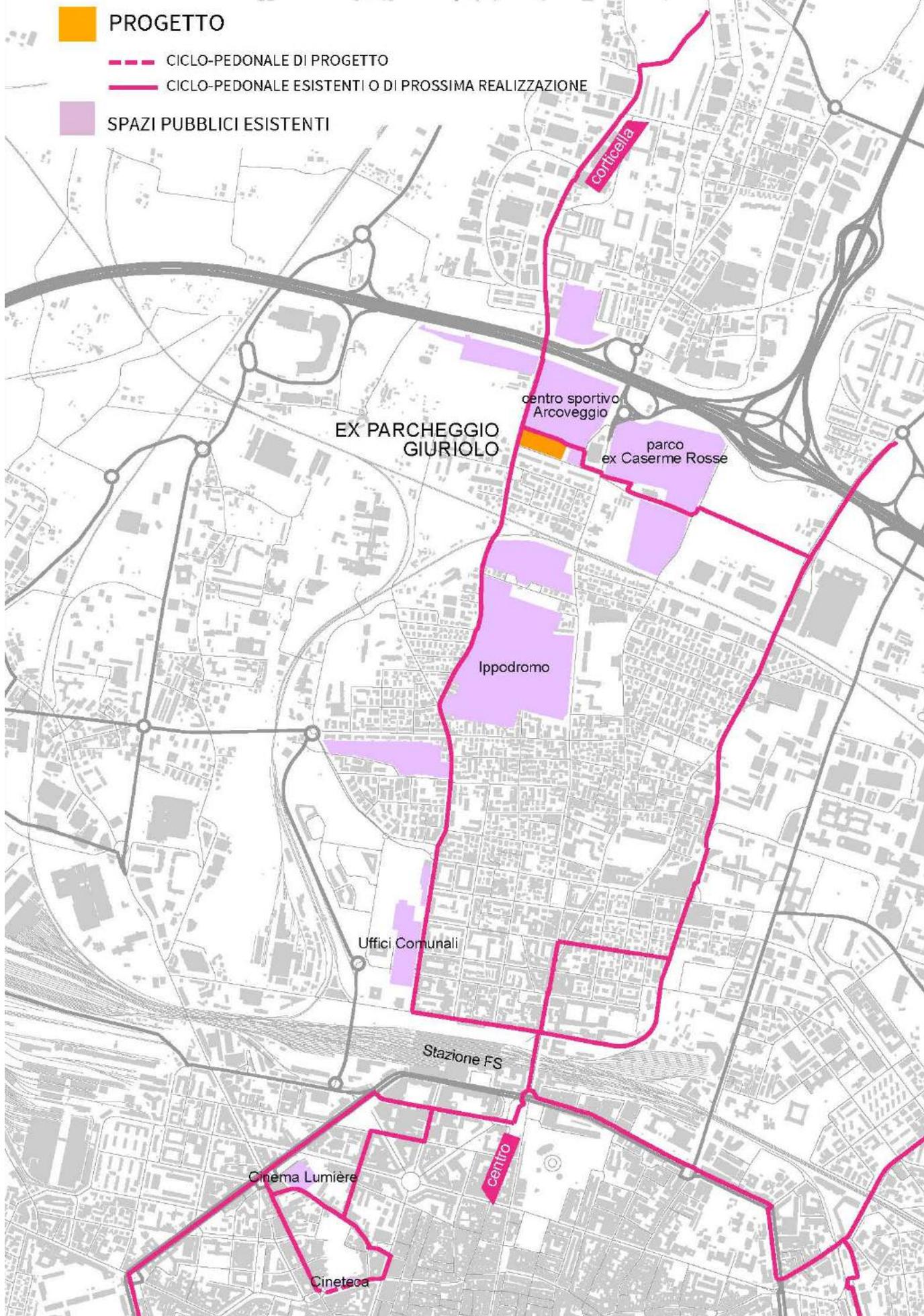
ne di un centro per l'innovazione e la sperimentazione che rientra nella strategia regionale per la ricerca industriale e il trasferimento tecnologico, parte anche del Piano Strategico Metropolitano di Bologna. L'intervento include opere di demolizione degli edifici e delle strutture più fatiscenti che consentano di scoprire la ricchezza delle architetture esistenti e di integrarle con le nuove. Il progetto complessivo prevede all'interno del Tecnopolo l'insediamento di istituzioni e laboratori di ricerca (come agenzie della Regione, l'Enea, l'Aster, l'Istituto Ortopedico Rizzoli e l'Università di Bologna), un centro per la comunicazione scientifica e il Centro europeo per le previsioni meteorologiche a medio termine.

È interessante ricordare che tutte queste aree, sia quelle dell'ex Mercato sia quelle di Bolognina Est, sono state oggetto di laboratori di urbanistica e progettazione partecipata, promossi e organizzati dal Comune durante la realizzazione del Piano Strutturale per coinvolgere i Quartieri, le associazioni del territorio e i cittadini nel disegno e nella nuova definizione di alcune zone di trasformazione. Queste esperienze, nelle quali hanno avuto ruoli importanti l'Urbana Center Bologna e altre associazioni che hanno coordinato i lavori, hanno coinvolto tecnici dell'amministrazione comunale, politici dei quartieri, associazioni di abitanti delle zone e hanno prodotto pareri e indicazioni, attraverso diversi momenti di discussione in merito alle destinazioni dei nuovi spazi. Di quanto è emerso si

è tenuto conto nella redazione sia del nuovo piano per l'area dell'ex Mercato, approvato nel 2006, sia del Piano Operativo riguardante la Bolognina Est, del 2009.

Ulteriori progetti

Più recentemente si sono avviati altri processi, alcuni di matrice pubblica ed altri privata, che potranno portare cambiamenti in positivo all'interno del tessuto urbano e sociale del quartiere. Pur rimanendo all'interno dello stesso contesto questi interventi si collocano in un'area più periferica rispetto alla Bolognina (e a Bologna in generale) di quanto fossero i precedenti, ma più centrale rispetto al quartiere Navile, essendo in una zona contigua sia a Corticella sia a Lame: della rivitalizzazione, di cui questi progetti possono costituire un input, ne potrà giovare l'intero quartiere.



A metà del 2018 si sono conclusi i lavori in quello che è stato chiamato Arco Campus: il progetto si sviluppa nello spazio verde antistante la palestra Porelli,



dove ha sede la Virtus Pallacanestro. Si tratta di un investimento privato su suolo pubblico, il cui obiettivo è la creazione non solo di un alloggio per i giocatori, ma piuttosto di un punto di aggregazione per la comunità del quartiere. Oltre al restyling della attuale palestra e alla ristrutturazione della foresteria, il progetto curato dallo studio lascone, prevede infatti la costruzione di un playground e un'area giochi pubblici che andranno ad arricchire la proposta sportiva e di svago che il quartiere Navile offre ai suoi residenti.

A fine dicembre 2016, invece, il Comune di Bologna e la Città Metropolitana hanno ottenuto il finanziamento richiesto partecipando al Bando per la riqualifi-



cazione urbana delle periferie promosso dalla Presidenza del Consiglio. Tra gli interventi candidati dal Comune di Bologna uno riguarda l'area Arcoveggio con il recupero dell'ex parcheggio Giuriolo, costruito nel 1990 ed oggi in disuso. Il progetto, anch'esso affidato allo studio lascone, prevede di convertire il parcheggio multipiano in polo di conservazione e restauro delle pellicole cinematografiche conservate e recuperate dalla Cineteca di Bologna. Oltre all'archivio delle pellicole potrà essere trasferito il

laboratorio di restauro cinematografico, già punto di riferimento a livello internazionale. L'intervento si propone inoltre di avviare un processo di miglioramento e rivitalizzazione delle zone intorno all'edificio, oggi caratterizzate da situazioni di degrado (abbandono, vandalismo e conseguente incuria del patrimonio edilizio pubblico e privato).



Rimanendo nello stesso contesto, infatti, lo studio lascone sta portando avanti un progetto nell'area in cui attualmente si trova una sede di ENEA (Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile) che però presto si trasferirà nel Tecnopolo, liberando così una superficie di circa 8'000 metri quadrati. Avendo i progettisti intuito la vocazione prettamente residenziale del sito, inserito in un contesto abitativo, la proposta è il mantenimento di due edifici residenziali del comparto e la creazione di nuovi che contengono sempre alloggi. La particolarità del progetto è la sua funzione connettiva all'interno del tessuto circostante: gli edifici nuovi hanno infatti una struttura peculiare



re che lascia l'area permeabile, "un cortile presidiato" per tutti gli abitanti del quartiere.

Il lotto diventa così una zona di passaggio e soprattutto di aggregazione, raggiungendo così l'obiettivo dei progettisti di creare un luogo attrattivo che generi attività per rianimare la zona.

Mobilità



- Autostrada e tangenziale
- Autostrada
- Strada principale
- Strada secondaria
- Strada interquartiere
- Strada locale

Si è visto quanto i percorsi siano fondamentali per definire la condizione di un'area periferica in rapporto al resto

della città e come rete connettiva dei suoi luoghi. L'iter analitico del quartiere Navile parte infatti dalla mobilità.

In primo luogo si è valutata la mobilità carrabile, con il supporto delle indagini effettuate nel 2006 dal Piano Generale del Traffico Urbano.

Gli elementi che per primi risaltano sono i tratti autostradali che attraversano il quartiere, tagliandolo in tre parti: il tratto della A14, percorre trasversalmente la zona da est a ovest ed è affiancata dalla tangenziale cittadina, e il primo tratto della A13.

Dall'osservazione del flussogramma della rete comunale nell'ora di punta (tra le 8 e le 9 di mattina), nonché dall'effettiva dimensione delle strade, si possono poi suddividere i vari percorsi in base alla loro importanza.

Si possono individuare in questo ampio quartiere cinque strade principali, essenzialmente percorsi radiali che mettono in collegamento il centro città e la perife-

ria più alcuni tratti trasversali: esse sono, da sinistra verso destra, via Zanardi, via Marco Polo (che dopo l'incrocio con via della Beverara diventa via Cristoforo Colombo), via di Corticella, via Ferrarese e via Stalingrado (SS64).

Un'altra radiale, che però risulta inferiore come dimensioni e afflusso di traffico rispetto alle principali, è via Fioravanti, che diventa poi via dell'Archeggio e attraversa tutto il quartiere fino ai limiti di Corticella.

Scendendo poi alla scala delle strade interquartiere e locali, appare chiaro come la maglia di connessioni, che è molto fitta nelle immediate vicinanze del centro urbano (a sud - est), si vada diradando man mano che ci si sposta verso la periferia, lasciando molte e ampie aree prive di collegamenti anche all'interno della zona circoscritta dall'autostrada.



- Ferrovia
- Stazioni ferroviarie esistenti
- Stazioni ferroviarie previste
- Marconi Express
- Stazioni del Marconi Express

La seconda tematica analizzata è la mobilità su rotaia. La ferrovia, come detto, è stata fondamentale per la nascita e lo sviluppo di quest'area. Esso sorge alle spalle della Stazione Centrale ed è attraversato da numerosi assi ferroviari, sia longitudinalmente sia trasversalmente. L'asse radiale principale è una linea di trasporto passeggeri, che connette Bologna a Ferrara e poi a Padova, che fa parte del servizio ferroviario metropolitano di Bologna. Questa linea, aperta nel 1864 a semplice binario e divenuta a doppio binario nel dopoguerra, comprende all'interno del quartiere una stazione storica, quella di Corticella e la previsione di una nuova stazione in zona Zanardi.

L'asse ferroviario che invece percorre trasversalmente il quartiere Navile è un tratto della Linea di Cintura. Essa è l'insieme di binari e quindici bivi di smista-

mento, per un totale di circa cinquanta chilometri, che si è sviluppato, tra gli anni Venti e gli anni Quaranta del Novecento, da est a ovest della città, passando a nord. Fu concepita per consentire al traffico merci di evitare la stazione di Bologna Centrale, che, essendo penalizzata da un piazzale di dimensioni limitate, quando le città principali furono collegate incrementando notevolmente il traffico incanalato dalla stazione stessa, risultò ben presto satura. Nel territorio del quartiere sono presenti il Bivio Battiferro, che smista parte del traffico merci della linea Padova verso il Bivio Ravone, il Triplo Bivio Beverara, per consentire lo smistamento verso Castelmaggiore e quindi Padova e verso Bivio Calderara, e, in posizione centrale rispetto alla superficie del quartiere, il Bivio Arcoveggio, che distribuisce il traffico in arrivo da San Ruffillo.



— Rete di trasporto pubblico

Si è affrontata poi la mobilità sostenibile, declinata prima nella forma di trasporto pubblico su gomma e poi come rete di infrastrutture ciclabili.

Per quanto riguarda la rete di trasporto pubblico, si nota come il quartiere sia ben servito. Ogni radiale principale è attraversata da una linea portante e tutte le linee hanno una frequenza di passaggio, teorica, inferiore ai dieci minuti. In particolare vediamo come dalla Bolognina si diramano tre delle linee principali, la linea 11, la linea 27 e la linea 25, che poi, diramandosi a loro volta, raggiungono la zona di Pescarola (linea 11A), la zona Arcoveggio (linea 11C), la zona di Corticella (linee 27A, 27B), la zona Croce Coperta (linea 27C) e la zona Dozza (linea 25). Da via Zanardi invece passano le linee 17 e 18, che raggiungono rispettivamente la zona di via del Sostegno e la zona Noce, oltre l'asse autostradale.



-  Percorsi ciclabili principali
-  Percorsi ciclabili secondari
-  Percorsi ciclabili naturalistici

Da ultimo si è analizzata la mobilità ciclabile. A seguito della sempre crescente attenzione alla tutela ambientale e al miglioramento della qualità dell'aria, il Comune di Bologna, grazie ai finanziamenti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ha realizzato nel corso degli ultimi anni numerosi interventi che hanno ampliato la rete ciclabile, portandola dai 146 chilometri del 2013 ai 163 del 2015.

Alcuni di questi interventi hanno interessato anche il quartiere oggetto di questa analisi. In quest'area erano già presenti da tempo due importanti itinerari ciclabili di collegamento al centro città. Partendo da est vediamo l'itinerario "Dozza" che collega il Quartiere Navile (zone Dozza e Croce Coperta) alla cerchia dei viali e quindi al centro storico, nella zona di Porta Mascarella. In corrispondenza delle vie Carlo Porta e Marziale avviene la connessione con l'itinerario "Arcoveggio". Esso, detto anche "Radiale nord", collega le zone Corticella e Arcoveggio alla cerchia dei viali e quindi al centro, passando per via Fioravanti e per la stazione centrale. Completata nel 2008 con la realizzazione degli ultimi 700 m di pista ciclabile tra Via Arcoveggio e Via Fioravanti, la ciclabile collega tra loro polarità urbane molto differenti per epoca e funzione: la nuova sede degli Uffici Comunali, il nucleo storico dell'Arcoveggio, l'Ippodromo e diverse zone residenziali.

Tra gli interventi più significativi, non solo a livello distrettuale, ma dell'intero contesto bolognese, trova posto l'itinerario "Lungo Navile" che si sviluppa in

direzione grossomodo parallela all'itinerario "Arcoveggio", lungo gli argini del canale Navile, appunto. Inaugurato nel luglio 2015, si tratta di un percorso naturalistico, di forte interesse ambientale e cicloturistico., lungo circa 6 chilometri, nato dalla riqualificazione delle sponde del Navile, inclusa la riapertura dell'antico Porto della Bova e la messa in sicurezza di alcune connessioni con la rete viaria. L'opera si inquadra in un più ampio intervento di interesse ciclopedonale, il "Lungo Reno Navile", finanziato dalla Fondazione del Monte, che collega Casalecchio e Castel Maggiore sfruttando sia la rete ciclopedonale esistente, sia gli argini delle vie d'acqua.

Tuttavia, come sottolinea il Comune stesso all'interno delle mappe illustrative degli itinerari ciclabili, il percorso presenta ancora numerose ed ampie lacune: è privo di protezioni, di segnaletica e spesso di illuminazione; presenta inoltre punti di discontinuità e pertanto deve essere utilizzato con la massima cautela.

Oltre a questi percorsi principali all'interno del territorio sono dislocati anche brevi tratti, talvolta con funzione connettiva tra i percorsi portanti, altre volte completamente isolati.

In generale si può quindi affermare che il quartiere sia ben attrezzato dal punto di vista delle infrastrutture ciclabili, ma la rete presenta comunque grosse lacune che fanno abbassare il livello del servizio offerto.

Il Lungo Navile

Partendo proprio dall'analisi del sistema della mobilità, attraverso questo itinerario particolare si può approfondire la conoscenza della storia economico-produttiva del quartiere e dell'intera città. Il Navile, lungo il quale si snoda il percorso appunto, ha infatti rappresentato un'importante via di collegamento per i traffici commerciali marittimi, poiché grazie a tutti i "sostegni" (sinonimo di chiusa) e le opere idrauliche costruite lungo il suo percorso, era navigabile fino al mare. Il canale rimase in uso fino al secondo dopoguerra e lungo le sue rive sorgevano gli insediamenti produttivi, che sfruttavano l'energia data dall'acqua con le ruote a pale, come le fornaci, i mulini e le piccole centrali elettriche, i cui resti restano tuttora ben visibili.

Il progetto del Parco Lungo Navile, rendendo percorribile questo sistema idrico che tocca diversi comuni, permette di raggiungere agevolmente tutte le opere di rilievo storico e punti di interesse ambientali delle aree circostanti. Nel tratto bolognese a cielo aperto del Navile, dal Parco di Villa Angeletti sino al borgo di Corticella e al confine comunale con Castel Maggiore il ripristino, attuato ma migliorabile, del percorso lungo il canale rappresenta la fase iniziale di un più articolato progetto che mira a valorizzare questo comparto sfruttando proprio le molteplici potenzialità insite nell'area. Dal sito di Fondazione innovazione urbana si legge infatti *"Il progetto, che si inserisce in un'ottica più complessiva di recupero e valorizzazione anche in chiave turistica della "Bologna delle acque", prevede alcuni miglioramenti nella pri-*

ma parte dell'itinerario (quella che fiancheggia il canale di Reno e attraversa il centro storico, in buona parte già strutturata) e diversi interventi di riqualificazione del sistema del verde e di recupero delle componenti storico-architettoniche nell'area che si estende tra il Parco di Villa Angeletti, l'antico borgo di Corticella e il comune di Castel Maggiore. Il ripristino del percorso lungo il canale è il primo passo di un'ambiziosa ipotesi di riqualificazione che vede nel Navile e nel suo ricchissimo patrimonio culturale e ambientale l'asse privilegiato per il recupero e lo sviluppo del settore urbano ad esso adiacente" (Febbraio 2014).

Numerosi sono dunque i punti d'interesse che questo itinerario mette in collegamento. Portando l'attenzione al tratto centrale del percorso, si nota come lungo le sponde del canale, siano concentrate opere architettoniche di diversa natura. Le più frequenti sono senza dubbio i sostegni (chiusure), ovvero opere idrauliche che consentivano la navigazione delle barche, solitamente trasportanti merci.

Il primo che si incontra provenendo dal centro città (quindi da sud) è il Sostegno del Battiferro. In origine costruito in legno, su progetto di Pietro Brambilla, è stato poi terminato in muratura dal Vignola nel 1548 e più volte modificato. È un'importante sistema idraulico che consentiva alle barche provenienti dal mare di superare i forti dislivelli sul Canale Navile e giungere fino in città: al centro e a sinistra le paratoie regolavano il livello dell'acqua e sulla destra si può vedere la conca a due portoni per la navigazione. Il termine "Battiferro" fa riferimento ad un antico opificio adibito alla battitura del ferro e altri metalli: i pesanti magli erano messi in movimento dalla corrente del canale. Il Battiferro si trova nel punto di biforcazione tra il Canalazzo e il canale Fossette. La casa di manovra ha subito una radicale ristrutturazione nel 1914; in una nicchia della facciata rivolta a sud presenta una lapide in arenaria, incorniciata a rilievo, che rievoca i lavori realizzati nel Navile nel 1548 per volere del papa Paolo III.

Dal 2012 il sostegno è tornato un edificio vivo: presso l'isola del Battiferro è stato infatti inaugurato l'omonimo locale, con uno spazio all'aperto destinato a concerti, spettacoli, esibizioni e letture. Le iniziative, organizzate in una rassegna estiva a cadenza annuale dal titolo "Battiferro finché caldo", sono gestite dall'Associazione Vitruvio, in collaborazione con l'Agenzia Traccia e il bar Gesetto Spirit.

Sulla sponda destra si trovano i resti di una pila da riso, mentre sulla sinistra si può ancora vedere la prima centrale

termoidroelettrica di Bologna, entrata in attività l'1 Gennaio 1901, che utilizzava energia idraulica e vapore ed è rimasta in funzione fino al 1961.

Proseguendo di poco, sempre sulla sinistra del Battiferro, troviamo l'ex Fornace Galotti, costruita nel 1887 con Forno Hoffmann a ciclo continuo, produceva mattoni, tegole marsigliesi e laterizi cotti lavorando argilla di ottima qualità presente in abbondanza nell'area. Alla fine del secolo l'espansione della ditta Galotti portò alla costruzione di un altro Forno Hoffmann di cui restano tracce sul terreno del giardino interno. Dopo un periodo di abbandono seguito alla cessazione delle attività nel 1966, l'edificio è stato acquisito dal Comune di Bologna e ristrutturato tra il 1984 e il 1990. La Fornace è stata poi completamente ristrutturata ed attrezzata per accogliere il Museo del Patrimonio Industriale ed altre attività e istituzioni.

Più avanti si incontra il Sostegno detto "del Torreggiani" risalente agli anni Sessanta del Cinquecento, quando i sostegni costruiti dal Vignola si erano rilevati non del tutto sufficienti. Il nucleo è oggi composto dalla casa di manovra, dalla conca di navigazione e da alcuni edifici residenziali. Fino ad una ventina d'anni fa la casa di manovra che affiancava la conca, un tempo abitata dal custode, non presentava problemi strutturali e sfondamenti dei coperti, ma oggi l'opera risulta invasa dalla vegetazione e transennata poiché pericolante. Inoltre fino a pochi anni fa riportava un rilievo

Ponte della Bionda



Sostegno del Grassi



Sostegno del Landi



Ex Fornace "la Giostra"

Sostegno del Torreggiani



Ex Fornace Galotti
Museo del Patrimonio Industriale



Sostegno del Battiferro



in cotto raffigurante una Madonna col Bambino: purtroppo oggi ne rimane solo la cornice in cotto in seguito ad un atto vandalico.

Sulla sponda opposta a questo sostegno, un po' più a nord, si trova la Fornace chiamata "la Giostra". Questo edificio dalla forma singolare, risalente alla metà del XIX secolo, è visibile anche dalla tangenziale e ben riconoscibile per la sua ciminiera. Si tratta probabilmente della più antica della zona con forno rotondo, ragione della sua denominazione, rappresentando quindi un interessante esempio di architettura industriale storica. Nonostante questo, dopo un lungo periodo di abbandono, negli anni Cinquanta l'edificio è stato convertito ad uso residenziale e suddiviso in più appartamenti.

Dopo l'asse autostradale si trova il Sostegno "del Landi", detto anche "Sostegnazzo". La conca di navigazione, ancora intatta, è a pianta esagonale e la casa di manovra, novecentesca, presenta lo stesso stile architettonico del suo contemporaneo Sostegno Torreggiani. Pur trovandosi lo stabile ancora in buone condizioni, la zona ad esso antistante viene purtroppo utilizzata come una sorta di discarica a cielo aperto, dove si accumulano detriti e rifiuti. Alla sinistra della chiusa è visibile una cartiera del Settecento rimasta attiva fino a metà dello scorso secolo. Era una cartiera del "recupero", che si occupava cioè del riciclo della carta e produceva carta gialla e azzurra usata per gli incarti e che

naturalmente traeva la forza motrice dal canale.

Un ulteriore edificio che possiamo incontrare procedendo lungo le sponde del Navile è il Sostegno del Gassi, anche chiamato "Sostegnino". Quest'opera, contemporanea del sostegno del Battiferro, fu anch'essa realizzata dal Vignola dove fino a cinquant'anni prima si trovava uno sbarramento di legno, costruito da Pietro Brambilla da Gorgonzola alla fine del XV secolo.

Poco più a nord si trova il Ponte della Bionda, o Ponte Nuovo: si tratta di un antico manufatto in laterizio, a schiena d'asino che scavalca il Canalazzo, ramo non navigabile del canale, presso la confluenza con l'altro ramo. Costruito alla fine del Seicento, consentiva il passaggio dei cavalli che trainavano verso la città i barconi che venivano dalla Bassa, a volte anche dal mare. Nel giugno del 2004 è stato riaperto al pubblico dopo che alcune parti sono state ricostruite filologicamente ed è stata rifatta il selciato di sassi di fiume (la salghè), divenendo una nota meta delle passeggiate dei bolognesi.

Nell'area compresa tra il Sostegno Grassi e il ponte ha trovato sede l'associazione culturale "Il Ponte della Bionda", nata in conseguenza lavori di restauro operati sul ponte stesso. Dal 2005 l'associazione riunisce un gruppo di persone che hanno preso a cuore le sorti di quella parte del canale Navile prossima al ponte, provvedendo a mantenere l'ordine e

la pulizia della zona e trasformandola in un'arena-spettacoli estivi, facendone un punto di riferimento per migliaia di cittadini.

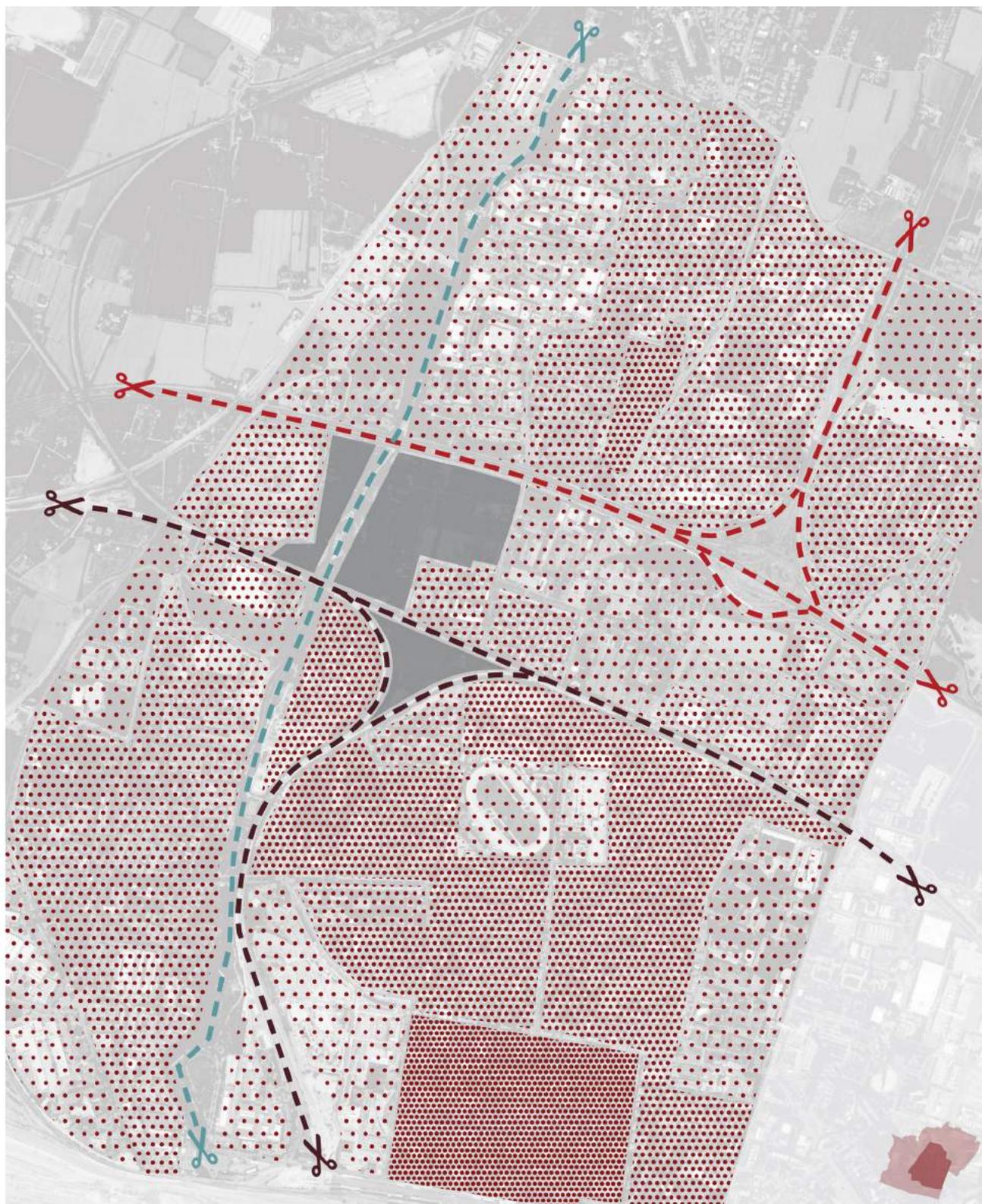
La ciclabile mette in collegamento tutte queste opere definendo così un percorso naturalistico e culturale. Le potenzialità di quest'area, come si è visto, sono molteplici, ma al momento sono state solo parzialmente sfruttate. Buona parte dei manufatti risulta invasa dalla vegetazione e coperta da detriti e rifiuti di ogni genere, facendo così perdere appetibilità a tutto l'itinerario. Sarebbe quindi auspicabile che tutte le strutture fossero recuperate e valorizzate per rendere veramente efficace il progetto del Parco Lungo Navile.



Le immagini mostrano l'effettivo stato di abbandono e incuria in cui si trovano oggi questi edifici.

Nella foto a sinistra vediamo il Sostegno del Landi, davanti al quale si accumulano rifiuti e legname. Nelle due foto in alto si vede il Sostegno Torreggiani invaso dalla vegetazione, in stato di avanzato degrado in cui versa l'edificio, sia nei paramenti sia nella struttura, come sottolineano le transenne.

Tessuto urbano



-  Tessuto urbano storico denso (>0,5 mq/mq)
-  Tessuto urbano compatto (0,35 - 0,5 mq/mq)
-  Tessuto urbano rado (0,15- 0,35 mq/mq)
-  Tessuto urbano discontinuo (0,025 - 0,15 mq/mq)
-  Vuoti del tessuto urbano (<0,025 mq/mq)

L'analisi si è poi concentrata sulla composizione del tessuto urbano del quartiere, concentrando l'attenzione nella parte centro - orientale, compresa tra i binari della linea ferroviaria Bologna - Padova e via Stalingrado (limite distrettuale).

Appare chiaro che la maglia risulta molto più concentrata in prossimità del centro storico (a sud), dove infatti il tessuto, definito dal PSC un ambito storico, presenta una densità edilizia (ottenuta rapportando la superficie edificata alla superficie totale del comparto) superiore a 0,5 mq/mq.

Come si può osservare essa cala in maniera graduale procedendo verso i limiti settentrionali della città. e va via via diradandosi verso nord. Questo fenomeno rientra nella definizione di dispersione (o diffusione) urbana: è un modello di urbanizzazione dilatato fino ai margini estremi di una regione metropolitana, caratterizzato da edilizia discontinua che si diffonde inizialmente lungo le infrastrutture di trasporto, occupando disordinatamente ampie porzioni di suolo. Esso ha come cause principali la diffusione dell'automobile e il suo essere preferibile come mezzo di spostamento, la trasformazione demografica delle società industrializzate e politiche per l'abitazione che hanno sostenuto una crescita in orizzontale come soluzione al degrado e al sovraffollamento. Oggi esso non produce più i vantaggi sociali che poteva avere inizialmente e anzi porta numerosi danni in termini sia sociali sia ambientali ed è proprio ciò che si tenta di combattere con il ritorno al modello di città.

Il fatto che l'utilizzo dell'automobile sia una delle cause principali della diffusione urbana lo si nota bene anche dall'analisi del tessuto del quartiere: dove la maglia comincia a perdere compattezza, si vede che la concentrazione aumenta attorno agli assi stradali principali, in particolare lungo via dell'Arcoveggio e via di Corticella.

Si può invece notare come il canale Navile rappresenti una sorta di limite alla concentrazione urbana: attorno ad esso il tessuto appare rado già nella zona più prossima al centro storico, diventando poi addirittura discontinuo.

È inoltre interessante sottolineare come anche la presenza dell'autostrada e della cintura ferroviaria abbiano generato nella fascia tra loro compresa una forte diminuzione di densità: queste infrastrutture hanno agito come dei veri e propri tagli nella maglia urbana creando una grossa discontinuità.

Si nota in particolare che in questa fascia centrale, le aree ai lati del canale e nel triangolo tagliato dal bivio ferroviario, presentando una densità edilizia inferiore ai 0,025 mq/mq, sono a tutti gli effetti dei vuoti del tessuto urbano.

È quindi proprio su queste aree che si è scelto di impostare il progetto, inteso come proposta di densificazione, avendo come obiettivo il raggiungimento della città compatta.

Un'analisi del territorio

Definita l'area di progetto, il percorso è iniziato da un'attenta analisi dell'area stessa. La ricerca ha compreso lo studio delle cartografie comunali, dal PSC al

RUE, un rilievo del territorio, per mostrarne l'uso effettivo, un'analisi delle barriere dell'area e la ricerca dei principali punti d'interesse della zona.

Carta unica del territorio

Questo documento è costituito dalla pianificazione urbanistica comunale (PSC, POC, RUE) che recepisce e coordina integralmente le prescrizioni relative alla regolazione dell'uso del suolo e delle sue risorse ed i vincoli territoriali, paesaggistici ed ambientali che derivano dai piani sovraordinati, ai sensi dell'articolo 19 della Lr 20/2000.

Sul testo della normativa comunale si legge:

“Le tutele sono volte alla salvaguardia delle risorse naturali, paesaggistiche e storiche dell'intero territorio comunale e riguardano:

- risorse idriche e assetto idrogeologico;
- stabilità dei versanti;
- elementi naturali e paesaggistici;
- testimonianze storiche e archeologiche;
- rischio sismico.

I vincoli interessano le aree la cui trasformazione può modificare il grado di funzionalità e di sicurezza delle infrastrutture territoriali esistenti e previste e riguardano:

- infrastrutture, suolo e servitù;
- infrastrutture per la navigazione aerea;
- elettromagnetismo.

La Tavola dei vincoli è lo strumento conoscitivo nel quale sono rappresentati tutti i vincoli e le prescrizioni che precludono, limitano o condizionano l'uso o la

trasformazione del territorio.

La Carta unica del territorio riporta inoltre [...] il perimetro del territorio urbanizzato del Psc, costituito dal perimetro esterno dell'involuppo degli Ambiti del Territorio urbano strutturato e da strutturare con esclusione degli Ambiti per i nuovi insediamenti”.

Dall'analisi di questa perimetrazione appare ancora più evidente il fatto che l'area progettuale rappresenta una discontinuità del territorio.

Si vede infatti che essa è in larga parte esclusa dal perimetro urbanizzato. Esso viene definito come la parte del territorio composta da ambiti da riqualificare, ambiti consolidati di qualificazione diffusa, ambiti in via di consolidamento, ambiti pianificati consolidati e ambiti storici. L'area di studio rientra invece, per la maggior parte della sua superficie, tra gli ambiti del territorio rurale. Essa in particolare viene definita ambito agricolo di rilievo paesaggistico, ovvero un'area dove l'uso agricolo è ancora determinante nella strutturazione del paesaggio e per l'attività economica.



Perimetro territorio urbanizzato

Si passa poi alla cartografia relativa alle tutele. Quella che interessa l'area in esame è la tavola delle risorse idriche.

Risorse idriche e assetto idrogeologico

Il canale Navile rientra nella definizione, data dalla normativa, di alveo attivo, ovvero l'insieme degli spazi normalmente occupati, con riferimento ad eventi di pioggia con tempi di ritorno di 5-10 anni, da masse d'acqua in quiete od in movimento, delle superfici che li delimitano, del volume di terreno che circoscrive tali spazi e che interagisce meccanicamente od idraulicamente con le masse d'acqua contenute in essi e di ogni elemento che partecipa alla determinazione del regime idraulico delle masse d'acqua medesime.

Le fasce di tutela fluviale, ai lati del canale, comprendono le aree significative ai fini della tutela e della valorizzazione dell'ambiente fluviale, del mantenimento e recupero della funzione di corridoio ecologico, o della riduzione dei rischi di inquinamento.

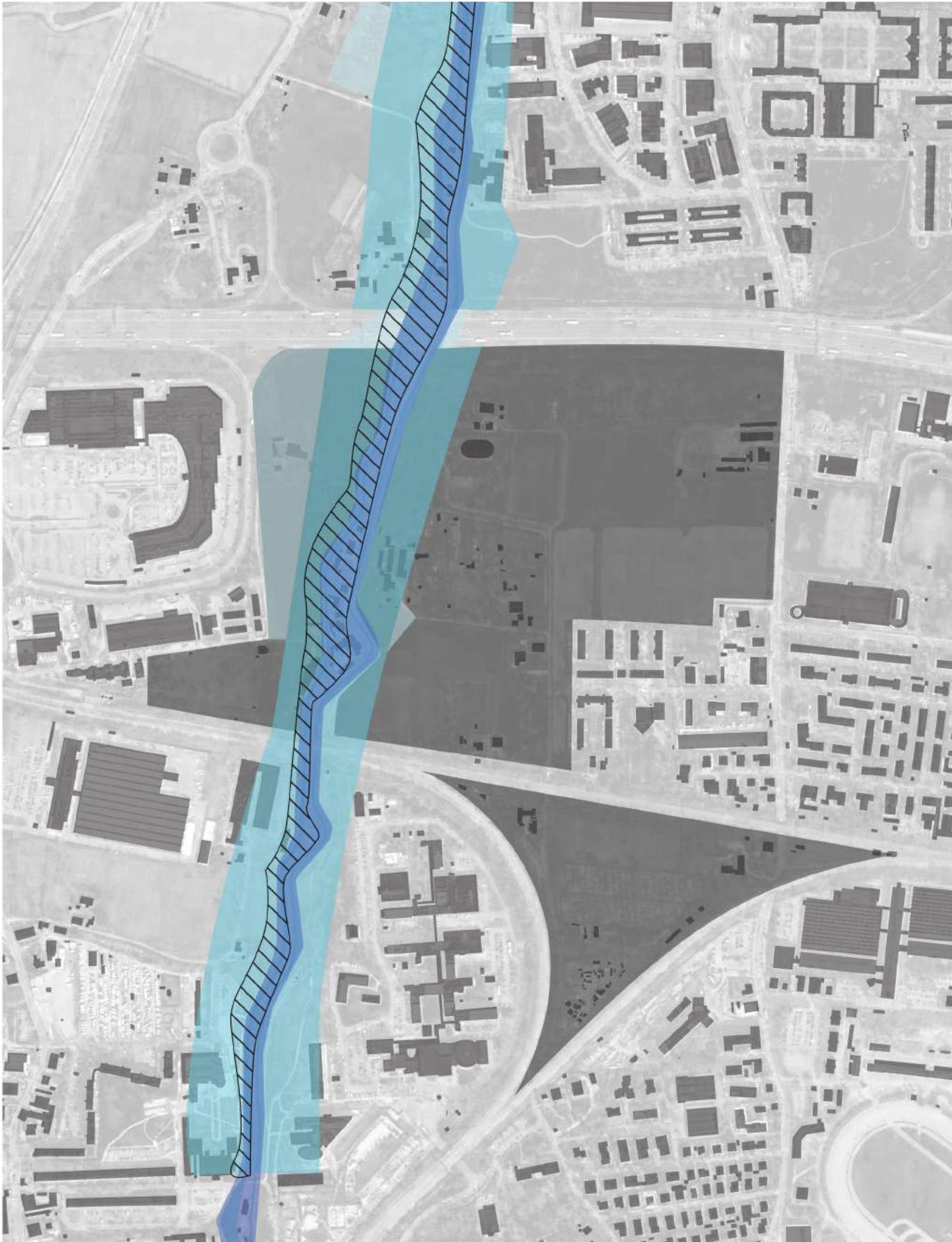
Le fasce di pertinenza fluviale sono le ulteriori aree latitanti ai corsi d'acqua che possono concorrere alla riduzione dei rischi di inquinamento dei corsi e/o l'innescare di fenomeni di instabilità dei versanti, al deflusso delle acque sotterranee, nonché alle funzioni di corridoio

ecologico e di qualificazione paesaggistica.

La finalità primaria di tutte queste aree è quella di mantenere, recuperare e valorizzare le funzioni idrogeologiche, paesaggistiche ed ecologiche degli ambienti fluviali. A queste finalità primarie sono associabili altre funzioni compatibili con esse e in particolare la fruizione dell'ambiente fluviale e perifluviale per attività ricreative e del tempo libero e la coltivazione agricola del suolo

La normativa prevede per queste aree, oltre alle sistemazioni per migliorare la funzione ecologica del corso d'acqua, interventi che puntino alla sua valorizzazione, come percorsi e spazi di sosta pedonali e aree verdi pubbliche, infrastrutture e impianti di pubblica utilità come ad esempio quelle per la mobilità, o interventi edilizi di recupero.

Si nota inoltre che l'area latitante al Canalazzo (il tratto del Navile più occidentale) è definita ad alta probabilità di inondazione. Trovandosi in territorio non urbanizzato non quindi consentiti realizzazioni di nuovi fabbricati e manufatti, ma solo manutenzione e restauro o trasformazioni di fabbricati definiti a "rilevante utilità sociale".



Alvei attivi e invasi di bacini idrici

Fasce di tutela fluviale

Fasce di pertinenza fluviale

Aree ad alta probabilità di inondazione

Venendo ora alle tavole dei vincoli si analizzano quella delle infrastrutture, del suolo e delle servitù e quella dell'elettromagnetismo.

Infrastrutture, suolo e servitù

L'area scelta per essere oggetto di progetto si trova ad essere, come già specificato, tra due importanti infrastrutture: il limite settentrionale dell'area è infatti segnato dall'asse autostradale, mentre a sud la ferrovia definisce il limite della parte centrale e individua un triangolo compreso tra i binari.

Partendo proprio dalla ferrovia vediamo come la sua presenza essa generi una zona di rispetto pari a trenta metri dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia al fine di salvaguardare la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle ferrovie.

Per quanto riguarda invece le infrastrutture stradali esse generano un zona di rispetto al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale, nonché al fine di mantenere una fascia inedita utilizzata per l'esecuzione di lavori per l'impianto di cantiere e per l'eventuale allargamento della sede stradale. Le limitazioni normative prevedono che nel caso in esame, ovvero un'autostrada (affiancata dalla tangenziale) all'interno del centro abitato, si definisca una fascia di rispetto di larghezza pari a trenta metri.



Autostrada

Ferrovia

Elettromagnetismo

Dalla cartografia si nota come la zona più occidentale dell'area di progetto, ovvero la fascia ad ovest del canale, sia attraversata da un elettrodo aereo ad alta tensione. Come si legge nella scheda dei vincoli, la loro presenza implica limitazioni d'uso per nuovi edifici e per trasformazioni di edifici esistenti interessati dalla fascia di rispetto al fine di salvaguardare la salubrità l'igiene e la sicurezza negli ambienti di vita e di lavoro. Queste limitazioni vengono definite dall'art. 4 comma 1 della legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici, in cui si legge che all'interno di tali fasce di rispetto non è consentita alcuna destinazione di edifici ad uso residenziale, scolastico, sanitario ovvero ad uso che comporti una permanenza non inferiore a quattro ore.



■ Elettrodi ad alta e media tensione

● Cabine a media tensione

Edifici soggetti a tutela

Analizzando le tavole del RUE si è andati ad individuare tutti gli edifici sottoposti a tutela dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio: sono definiti d'interesse storico-architettonico gli edifici che rappresentano delle emergenze nel Territorio urbano e nel Territorio rurale, tra cui sono compresi gli immobili riconosciuti come "beni culturali" dalla disciplina nazionale. Negli strumenti di pianificazione si effettua un'ulteriore suddivisione, con la creazione della categoria di edifici d'interesse storico-architettonico del moderno che comprende quelli realizzati a partire dai primi anni del XX secolo che testimoniano la cultura architettonica dal primo dopoguerra alla fine del secolo.

Avendo escluso la fascia del canale Navile ed il piccolo insediamento che comprende il già citato Sostegno Torreggiani, l'area di studio comprende comunque numerosi edifici tutelati, ma facenti parte della categoria "edifici di interesse documentale". Sono definiti tali gli edifici che testimoniano i caratteri peculiari del pa-

esaggio urbano e rurale, identificati convenzionalmente con quelli già esistenti al 1949 e individuati in cartografia in quanto ancora presenti alla data dell'entrata in vigore del PSC.

Nel comma 3 dell'art. 57 del RUE si legge che *su tutti gli edifici di interesse storico-architettonico e d'interesse documentale gli interventi devono essere progettati con l'obiettivo di garantire la permanenza dei primi e la persistenza dei secondi. Ciò significa che le singole opere riconducibili ai differenti tipi di intervento si applicano agli edifici di interesse storico-architettonico in modo da garantirne la conservazione e il restauro, agli edifici di interesse documentale in modo da conservarne i caratteri di pregio storico, culturale e testimoniale.*

Il progetto si pone quindi non solo l'obiettivo di mantenere questi edifici, ma anche e soprattutto quello di relazionarsi ad essi e alla loro natura, puntando alla loro valorizzazione.



Edifici di interesse storico-architettonico

Edifici di interesse documentale

Uso del suolo

Avendo appurato la quasi totale esclusione dell'area di progetto dal tessuto urbanizzato si è voluto indagare più approfonditamente la natura del suo terri-

torio.

Ricorrendo sempre all'ausilio della cartografia comunale si nota come all'interno dell'area, il suolo sia categorizzato



come tessuto residenziale discontinuo e seminativi semplici irrigui (ovvero semplicemente terreno coltivato o potenzialmente tale) nella parte centrale, sistemi

colturali e particellari complessi nella zona a sud e come boschi planiziari nelle fasce a ridosso delle infrastrutture per la mobilità.



■ Tessuto residenziale rado

■ Insediamenti di servizi

■ Sistemi colturali e particellari complessi

■ Parchi e ville

■ Tessuto residenziale discontinuo

■ Insediamenti produttivi

■ Seminativi semplici irrigui

■ Boschi planiziari



Attraverso un rilievo fotografico è possibile analizzare l'area nella sua completezza.

Zona centrale

Ci troviamo nella zona in cui sorge la già citata ex fornace La Giostra (foto 1), inserita naturalmente tra gli edifici tutelati, in quanto esempio di archeologia industriale. Da tempo è diventato un edificio residenziale la cui proprietà si estende fino a via Erbosa, strada che attraversa l'area.

Dalla parte opposta alla fornace si estende il grande campo, non recintato e parzialmente coltivato, ai cui margini sorge il parcheggio Giuriolo, futura nuova sede della Cineteca di Bologna, di cui è chiaramente riconoscibile la rampa (foto 2,3,4,5 e 6).



foto 3

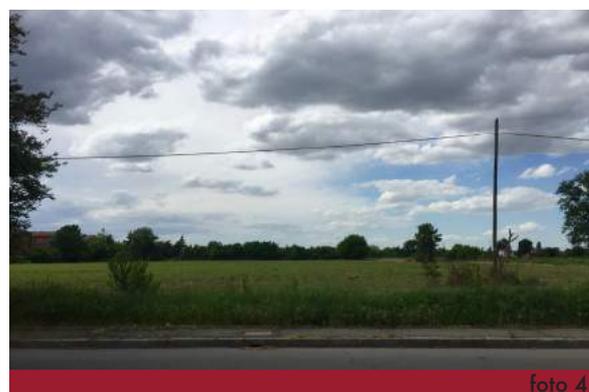


foto 4



foto 1



foto 5



foto 2



foto 6

Nella parte più a interna, verso il canale, si trovano invece alcune abitazioni con annessi terreni coltivati (foto 7). Da qui, dove termina via Erbosa, inizia un sentiero sterrato, privo di recinzioni e di adeguata illuminazione, che consente l'accesso al canale (foto 8). Si arriva all'altezza del Sostegno Torreggiani (foto 9), oggi purtroppo in pessime condizioni, nonostante sia un edificio soggetto a tutela, e grazie alle passerelle poggianti sui manufatti della chiusa (foto 10), si raggiunge il percorso del Lungo Navile.

L'area è visibile anche dalla tangenziale, in quanto la fascia boschiva che serve da filtro si estende solo fino a metà dell'area stessa: da qui risulta ben riconoscibile la fornace, dalla caratteristica copertura spiovente dotata di ciminiera (foto 11 e 12).



foto 9

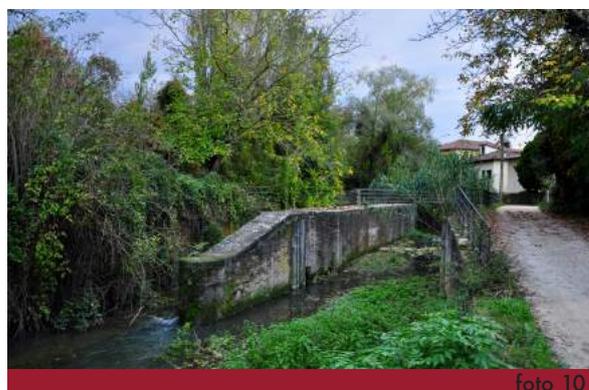


foto 10



foto 7



foto 11

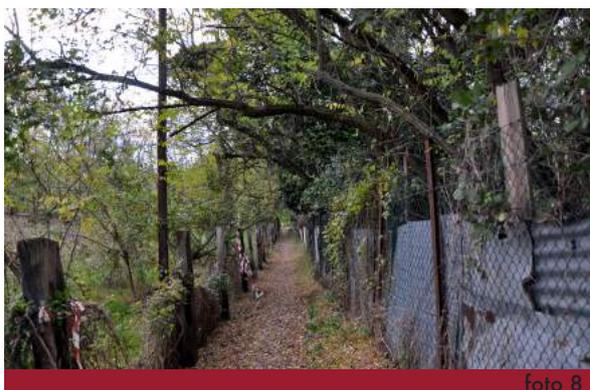


foto 8



foto 12



Zona Ovest

Iniziando il percorso dalla via del Sostegno, voltandosi verso la ferrovia ci si trova davanti a un'area verde, curata ma senza alcun arredo (foto 1).

Proseguendo di qualche metro ci si trova davanti a un ampio terreno coltivato che si estende fino all'autostrada e che, come accennato, è attraversato da elettrodi ad alta tensione (foto 2 e 3).

Verso il fondo troviamo un gruppo di edifici tutelati, che affacciano sulla rampa

di accesso alla tangenziale, mentre volgendo lo sguardo a destra si può scorgere la ciminiera dell'ex fornace (foto 4).

Procedendo poi verso est si può vedere il ramo del canale che è attraversato da un ponte che consente di raggiungere anche in auto il piccolo borgo in cui si trova il Sostegno Torreggiani e da cui si nota l'assenza di un attraversamento sul secondo corso d'acqua (foto 5a e 5b).



foto 1



foto 4



foto 2



foto 5a

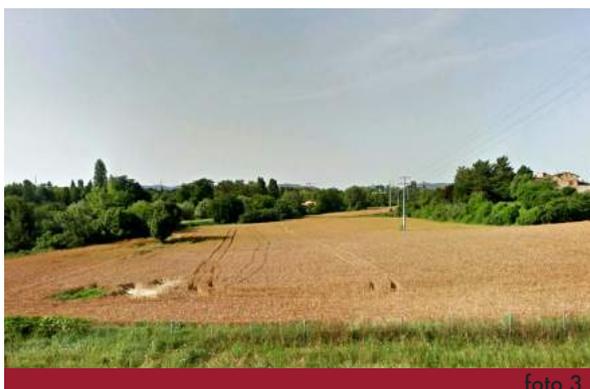


foto 3

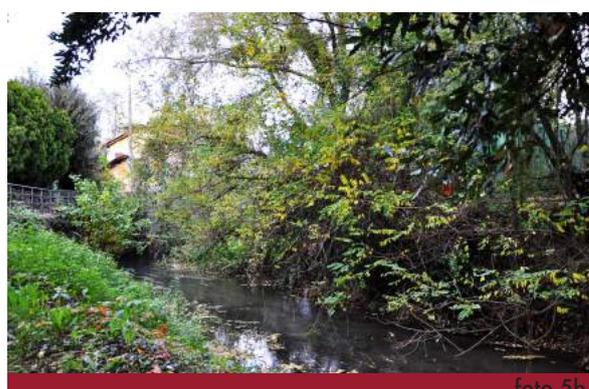


foto 5b



Zona Sud

Nell'area compresa tra i binari del bivio della linea di cintura si trova, oltre ad alcuni edifici residenziali ed un campo nomadi, l'area ortiva comunale più estesa di tutto il quartiere Navile e tra i

più ampi di tutta Bologna, che conta 263 parcelle ortive e si trova, per quanto riguarda le parti comuni, in condizioni di carenza manutenzione (foto 1a,1b e 2).



foto 1a



foto 1b



foto 2

Barriere

Il punto successivo dell'analisi ha portato l'attenzione alle barriere dell'area, ovvero quegli elementi che costituiscono un impedimento, un ostacolo sia al passaggio sia alla vista.

Le due barriere più evidenti, sono quelle che delimitano l'area a nord e sud: il tratto dell'autostrada e i binari della ferrovia. Esse costituiscono un impedimento sia fisico, sia alla percezione del paesaggio circostante in quanto risultano più alti rispetto al livello stradale di almeno 5 metri, fino ad un massimo di 7 metri. Il passaggio è consentito solo in alcuni punti: i varchi sono naturalmente coincidenti con l'impianto stradale ed il canale e attraverso essi è convogliato tutto il traffico carrabile pedonale e ciclabile.

Tuttavia all'interno dell'area possiamo notare un ulteriore varco che consente di attraversare l'asse autostradale in posizione centrale rispetto all'area di progetto, permettendo di raggiungere la zona nord di Corticella, che però vediamo non essere sfruttato con un percorso pavimentato: il sentiero che si è venuto a creare con il passaggio degli utenti rimane comunque poco agevole, poiché immerso nell'alta vegetazione, non segnalato, non illuminato e non protetto (foto 1).

Un'altra barriera, anche se in questo

caso solo fisica, è rappresentata dai corsi d'acqua in cui si ramifica il canale Navile. L'attraversamento in questo caso però non è previsto da nessuna parte all'interno dell'area, poiché come già visto nella fase di analisi dell'uso del suolo, vi è un unico ponte carrabile, solo sul canale a ovest, mentre per oltrepassare l'altro corso d'acqua esistono solo le passerelle sulla chiusa (foto 2), accessibili tuttavia soltanto attraverso un percorso sterrato e poco sicuro.



foto 2

Sebbene questo genere di limiti permettano, come visto nel primo capitolo, di identificare una parte di città e di rafforzare la percezione del suo carattere, in questo caso essi rappresentano per l'area di progetto delle vere barriere che, probabilmente, a causa dei mancati collegamenti hanno portato alla nascita della discontinuità che si riscontrano oggi in questo tessuto urbano.

A sottolineare la mancanza di coesione del territorio in quest'area c'è l'assenza di un nome assegnato a questa fascia compresa tra l'autostrada e la ferrovia: mentre le altre sottoaree che compongono il quartiere hanno nomi e caratteri specifici con cui vengono identificate, qui si registra una mancanza totale di identità.



foto 1



||| Barriere fisiche e percettive

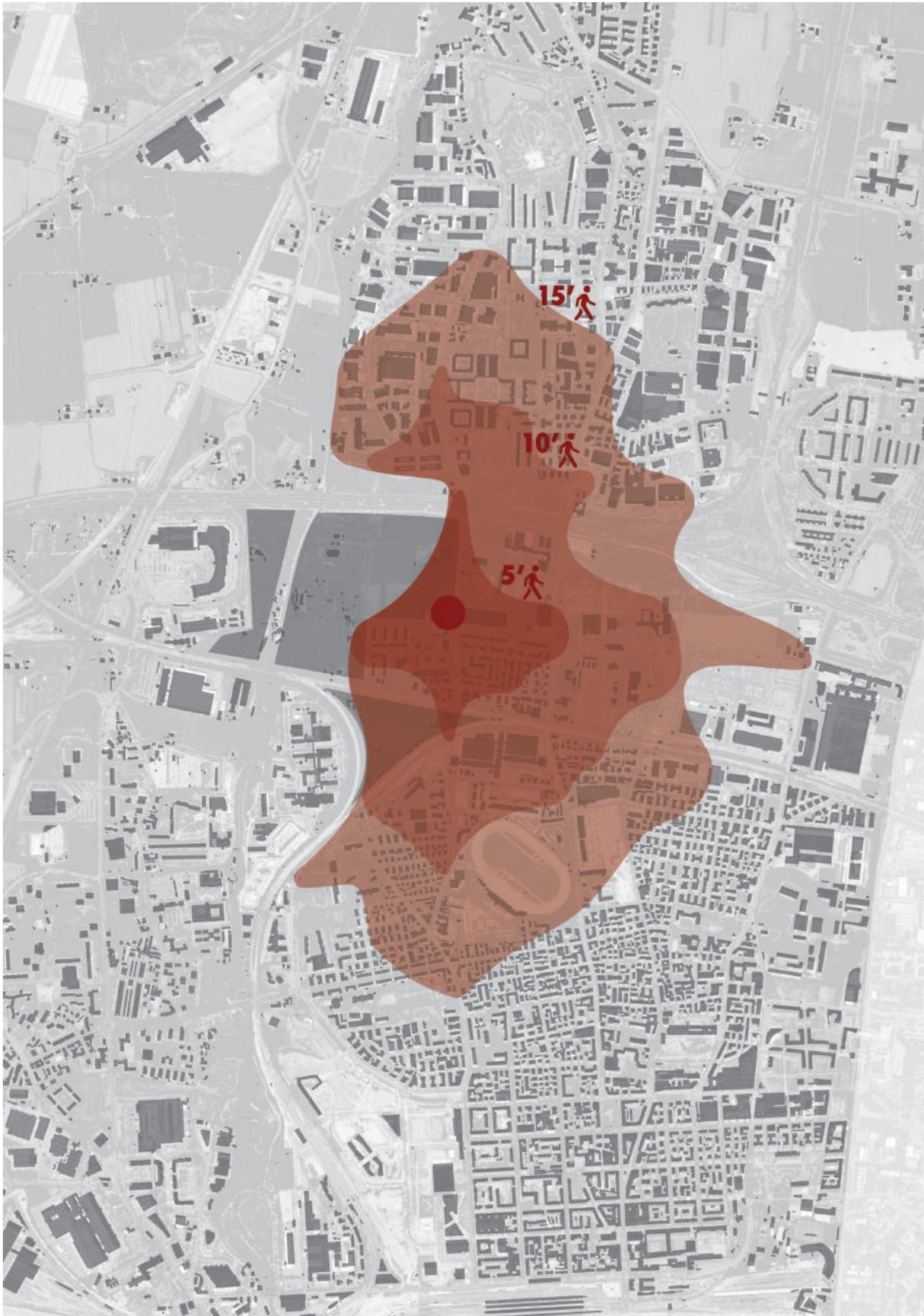
●●● Barriere fisiche

)) Varchi esistenti sfruttati

)) Varchi esistenti non sfruttati

Per meglio comprendere l'effetto che queste barriere svolgono sull'area, si sono volute studiare le distanze percorribili a piedi e in bicicletta, seguendo i per-

corsi indicati dalle mappe del Comune, partendo dal limite dell'area di studio su via dell'Arcoveggio, all'altezza del parcheggio Giuriolo.



Appare molto evidente che l'area di progetto risulta totalmente scollegata e impenetrabile, nella parte oltre il canale ma anche in quella centrale.

Non sfruttando le potenzialità che l'area offre, luoghi che sono in linea d'aria molto vicini risultano in effetti estremamente distanti.



Poli di attrazione

La ricerca è poi proseguita analizzando i luoghi d'interesse nelle zone circostanti all'area oggetto di studio. Si sono evidenziati i maggiori punti che attraggono l'utenza, suddivisi in tre fasce temporali (8-13; 13-19; 19-23).

Nelle fasce diurne i poli di attrazione sono molteplici e di natura molto diversificata. Vediamo infatti la presenza di centri commerciali, tra cui spicca il complesso del Centro Commerciale Navile, a ridosso della tangenziale, che rappresenta ormai un landmark del territorio e attira utenza anche al di fuori del bacino del quartiere.

Vi sono poi i luoghi di culto, che svolgono la funzione di attrazione principalmente nelle ore mattutine, e gli spazi dedicati alla cultura, tra cui vediamo una biblioteca, centri sociali e anche musei. Tra essi, oltre Museo del Patrimonio Industriale, troviamo la futura nuova sede della Cineteca, il cui progetto si pone proprio l'obiettivo di rivitalizzare l'area circostante.

Non mancano i parchi e i giardini: senza contare la fascia verde del Lungo Navile, troviamo come più prossimo all'area di progetto il Parco delle Caserme Rosse, sfruttato come sede per vari eventi e molto utilizzato per attività sportive; più a sud troviamo Villa Grosso, nel quale ha sede un centro per bambini, e l'ampio Parco Casa Gialla, che ospita al suo interno l'omonimo centro sociale dal ricco programma.



All'interno dell'area di riferimento sono presenti inoltre alcune aree ortive: se in passato l'orticoltura urbana era in prevalenza legata a un'utenza anziana, oggi l'orto in città coinvolge sempre più anche fasce di popolazione completamente diverse per età, provenienza, formazione culturale, motivazioni e obiettivi. Una delle aree, la più estesa, è quella rilevata nella zona cinta dalla ferrovia, ma ne sono presenti altre due, di ampiezza minore e di diversa natura: troviamo infatti un orto spontaneo nato nell'area verde presso lo svincolo dell'uscita 6 della tangenziale e un orto comunale, che conta 121 parcelle ortive, situato nel lotto antistante il Parco delle Caserme Rosse.

Vediamo infine la presenza di numerosi centri sportivi, di cui il più ampio si trova proprio a fronteggiare l'area di progetto: il Centro Polisportivo Arcoveggio conta uno stadio, due piscine, una palestra e una pista di atletica. Il centro è molto frequentato e nei periodi estivi l'associazione che lo gestisce organizza centri ricreativi per bambini.

Nella fascia serale tuttavia, vediamo che l'unica potenziale attrazione presente in zona è costituita da servizi di ristorazione. L'unica piacevole eccezione è rappresentata dal Sostegno del Battiferro, in cui l'associazione culturale Vitruvio organizza eventi culturali di ogni genere che contribuiscono a mantenere attivo questo esempio del patrimonio storico di Bologna.

Si rileva infine una totale assenza di qualsiasi genere di attività attrattiva all'interno dell'area di progetto: questo fatto rappresenta un'ulteriore causa della mancata integrazione dell'area stessa all'interno del ambito urbano.



L'opinione dei cittadini

Una perfetta occasione per capire quali fossero le necessità percepite dagli abitanti del quartiere è stata offerta dall'assemblea Bilancio Partecipativo, che quest'anno interessava proprio la zona di Corticella. Il processo coordinato e gestito dalla Fondazione per l'Innovazione Urbana in collaborazione con i Quartieri, ha visto protagonisti i cittadini che hanno proposto progetti per migliorare il proprio quartiere che sono poi stati sottoposti al voto.

I temi delle varie proposte sono accomunabili in un insieme di obiettivi trasversali. Il primo è la creazione di spazi di interazione e socializzazione, anche

intergenerazionale: degli spazi polifunzionali che mirano a diventare luoghi di aggregazione.

Seconda tematica è la riappropriazione dello spazio pubblico: i cittadini vogliono diventare i protagonisti del quartiere: gli spazi esistenti devono essere accessibili a tutti e gli spazi abbandonati devono essere recuperati e valorizzati. Ulteriori oggetti di valorizzazione devono essere le aree verdi e in modo particolare il canale Navile, cuore di tutto il quartiere, che però viene percepito come poco sicuro e abbandonato all'incuria.

Infine viene sottolineata la necessità di incentivare la mobilità sostenibile, attraverso l'ampliamento e la riconnessione della rete di collegamenti.



Deduzioni

Una volta conclusa la fase di indagine si sono dunque tratte le relative conclusioni da poter poi utilizzare come base su cui fondare la proposta progettuale.

L'area si presenta di natura principalmente rurale e rappresenta quindi una discontinuità del contesto urbanizzato nel quale si trova. Su di essa agiscono diversi vincoli, come il rispetto delle distanze dalle infrastrutture e la presenza di elettrodi ad alta tensione, e tutele, come quella delle fasce fluviali, che pongono limiti all'utilizzo dell'area stessa. Si riscontrano inoltre alcune mancanze che concorrono nel far percepire l'area come un vuoto all'interno del tessuto urbano: in primo luogo la carenza e l'ineadeguatezza delle connessioni (carrabili, pedonali e ciclabili) e in secondo la totale assenza di poli attrattivi.

Si sono invece rilevate molte possibilità da poter sfruttare per rigenerare questo territorio: innanzitutto la presenza, tra

gli edifici soggetti a tutela, di un elemento di archeologia industriale (l'ex fornace la Giostra), simbolo del passato della città. La presenza inoltre del canale Navile e dell'itinerario che lo costeggia costituiscono poi un altro ambito che se valorizzato, come annunciato anche tra gli obiettivi del progetto del Parco Lungo Navile, riuscirebbe a rivitalizzare il quartiere. Un'ulteriore potenzialità sono le esistenze infrastrutturali, come alcuni percorsi che si interrompono o come il varco inutilizzato sotto la tangenziale, che potrebbero essere sfruttate con facilità.

Da ultimo si annovera tra le potenzialità, la posizione dell'area, centrale rispetto alle zone della Bolognina a sud e di Corticella a nord, ma anche tra Lame ad ovest del canale e Croce Coperta verso est: con un adeguato sistema di collegamenti, l'area potrebbe rappresentare un vero elemento di ricucitura per tutto il quartiere, assumendo nel contempo una propria identità.

La proposta

L'obiettivo principale della proposta è quindi la riconnessione del tessuto urbano, concepita non soltanto dal punto di vista fisico attraverso l'urbanizzazione di porzioni di territorio, ma anche dal punto di vista sociale, con la creazione di nuovi spazi di aggregazione che rivitalizzino l'area.

Il primo passo consiste infatti nel recupero dell'ex Fornace La Giostra e nella sua riconversione in spazio di socialità, aperto ai cittadini. Ne segue direttamente la sua connessione con la nuova sede della Cineteca: quello che si vuole creare è un collegamento fisico e concettuale tra elementi che attraverso la propria riconversione diventano spazi per la comunità.

Il metodo generale che si è voluto seguire è quello di una trasformazione che mantenga una relazione con l'esistente: la proposta cioè vuole riempire i vuoti del tessuto creando un dialogo con le realtà presenti all'interno di esso.

Uno dei temi principali rimane infatti la valorizzazione del Navile e del suo contesto: questo obiettivo si è voluto perseguire con l'ampliamento e il miglioramento della rete di percorsi e con la creazione di spazi aperti nei quali godere dell'ambiente naturale.

Il progetto propone poi la creazione di un vero e proprio polmone verde nella zona compresa tra i binari della linea di cintura, andando a ricollocare l'area ortiva presente al suo interno: benefici ecologici da una parte e riqualificazione degli spazi pubblici dall'altra.

Buone pratiche

Nella fase di concezione del progetto è stata utile l'analisi di alcuni esempi progettuali che rappresentassero delle "buone pratiche" nelle tematiche affrontate dalla proposta.

Per quanto riguarda il tema delle connessioni che hanno scopo di ricucire il tessuto urbano, si è fatto riferimento al progetto per il quartiere San Berillo a Catania.

Il progetto del Parco degli Olivetani a Riccione riassume invece sia la tematica del recupero di edifici storici, sia la creazione di spazi che valorizzino l'ambiente naturale.

Questo tema è approfondito anche dal progetto per la nuovo quartiere Darsena di San Paolo a Ferrara, che valorizzando il fiume potenzia inoltre la rete di connessioni e di spazi pubblici.

Quartiere San Berillo Catania, 2015

Connessioni del tessuto urbano e spazi pubblici



Si tratta di un'operazione che nasce all'interno del suo tessuto per recuperare una zona che da tempo vive una situazione di degenerazione urbana. E' una trasformazione che vede nel recupero interno alla città la possibilità di rigenerare altre parti di città: l'intervento consiste nella reinterpretazione dell'area di San Berillo come nuovo collegamento tra il centro e il waterfront e vuole essere il

primo passo di un percorso di recupero. L'intenzione è quella di restituire alla città di Catania uno spazio urbano con delle nuove funzioni pubbliche e private.



Il progetto, prevede la creazione di un ampio boulevard pedonale e ciclabile che articola l'area di progetto. Lungo il percorso si affacciano edifici destinati a funzioni di scala più urbana, in continuità con lo spazio pubblico. Edifici e boulevard si fondono in un'unico grande giardino, pensato per rigenerare il tessuto urbano al suo intorno con la qualità dei suoi spazi collettivi. All'estremità trovano invece spazio degli edifici residenziali e un albergo con un significato simbolico, quasi una porta della città dal mare.

Quella che ad oggi viene vissuta dalla cittadinanza come una cesura profonda all'interno del tessuto urbano, diventa uno spazio passante e permeabile, contribuendo a ricollegare il centro della città, con la stazione ferroviaria ed il porto.



Parco degli Olivetani Riccione, 2017



Valorizzazione
del patrimonio

L'area è situata sulla riva destra del torrente Melo tra due assi stradali; essa è caratterizzata dalla presenza di molti elementi di valore tra cui un ponte di epoca romana e la vecchia fornace con la relativa cava, un cimitero monumentale e un antico monastero.

Il progetto prevede la connessione fisica e concettuale dei vari elementi del paesaggio trasformando la cava in un parco cittadino attrezzato e la conversione dello spazio interno della vecchia fornace, che diventerà sede del Museo del Territorio, meta di un percorso archeologico all'aperto. È previsto un approdo sul torrente di cui si pensa di ripristinare la navigabilità con una chiatta per il trasporto di cittadini e turisti sino al ponte romano, primo elemento del percorso archeologico attrezzato all'aperto che condurrà attraverso il nuovo parco al museo.

Si tratta in sintesi di una fusione di valori ambientali, archeologici, naturali, culturali, civili, architettonici e paesaggistici che si candida a diventare un nuovo polo urbano e di vita della città.



Darsena, Ex Mof, Meis Ferrara, 2017



Valorizzazione
e connessioni



L'area di progetto comprende il vecchio Mercato Ortofrutticolo (Mof), la Darsena di San Paolo esede del Museo Nazionale dell'Ebraismo Italiano e della Shohah (MEIS), con le relative connessioni al sistema delle piazze centrali, al Po di Volano ed alla stazione ferroviaria.



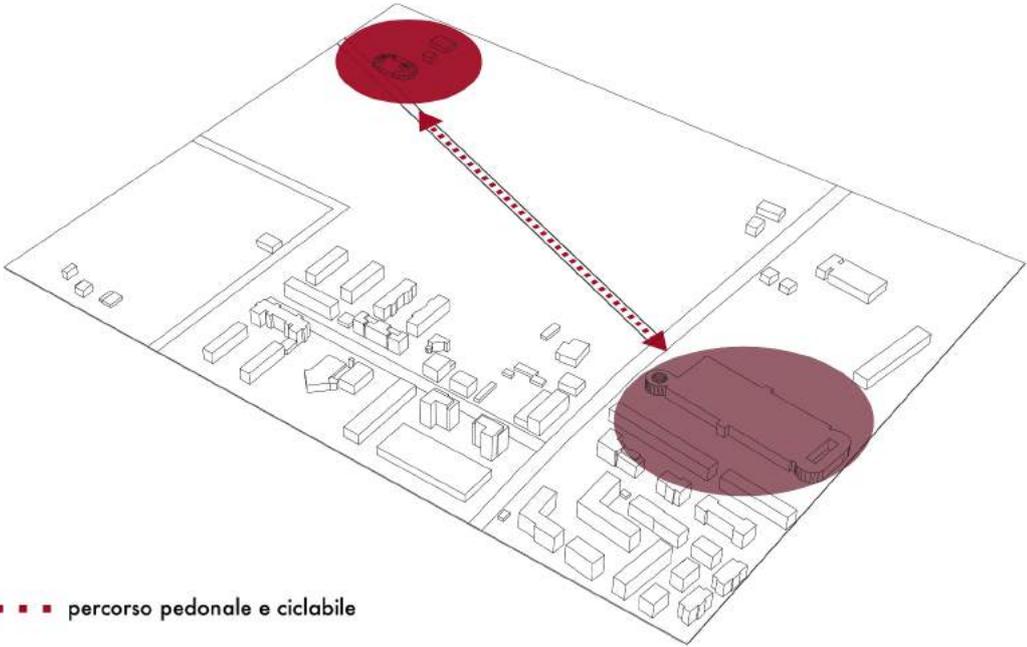
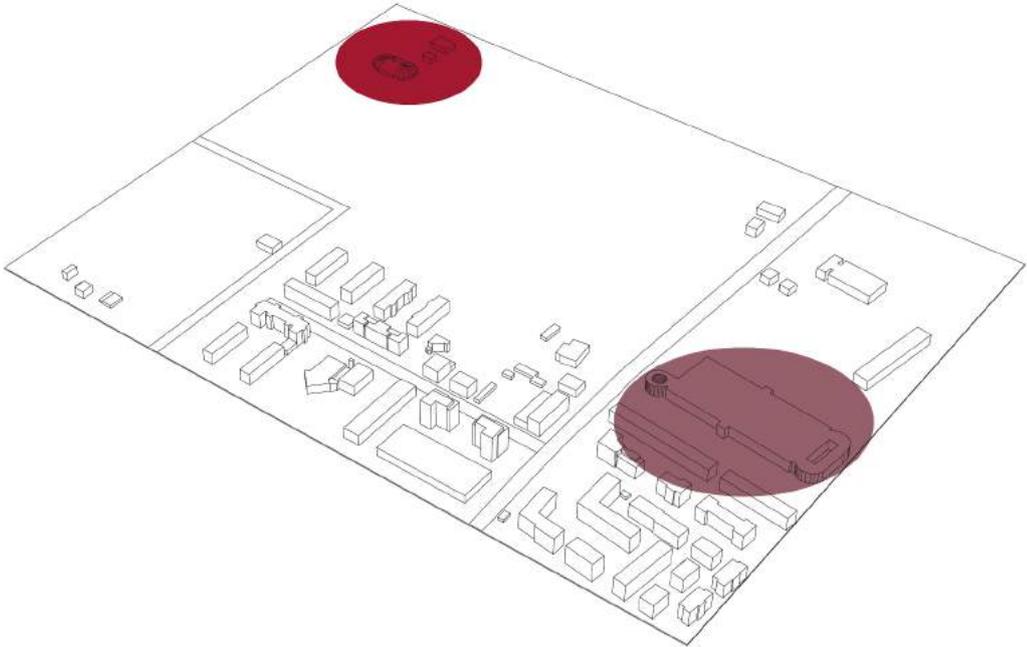
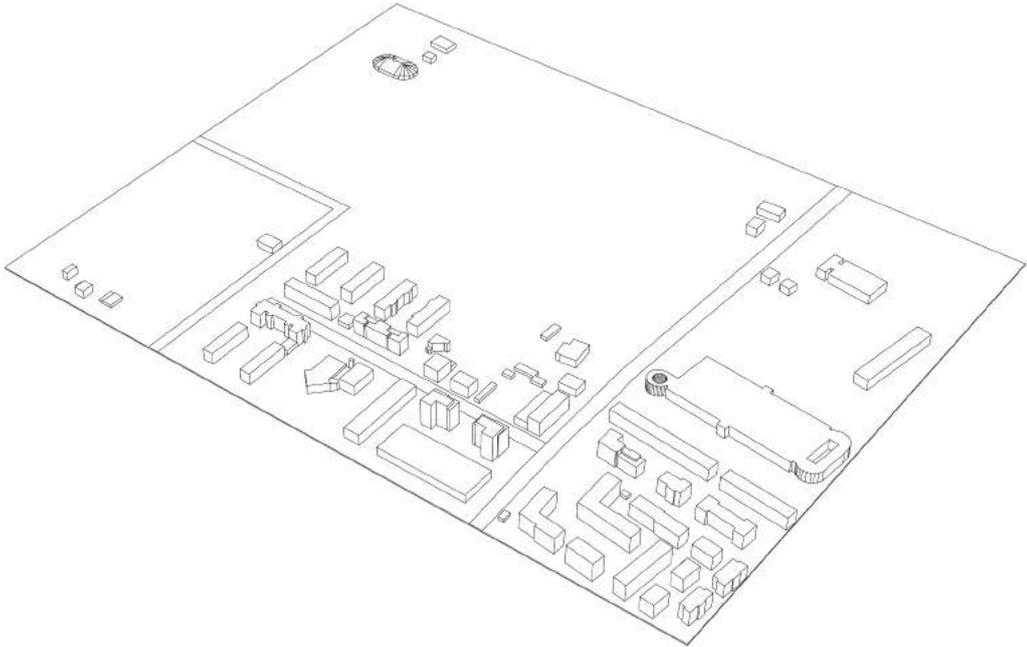
Queste aree costituiscono la principale connessione tra il centro e la Darsena che sarà destinata ad usi ricreativi, realizzando un luogo attrezzato per il tempo libero. Il progetto vuole creare un ambiente urbano che consenta alti standard di vita, non determinando nuovo consumo di suolo ma una valorizzazione di spazi degradati e non più utilizzati.

Concept

Ci si riferisce ora alla parte principale del progetto, ovvero all'area centrale, che rappresenta fisicamente e concettualmente la connessione con il tessuto circostante.

Il primo passo consiste nell'individuazione delle due polarità. Una, esistente (o meglio, di prossima realizzazione, ma considerata già esistente) è la sede della Cineteca che ospita anche attività aperte al pubblico, oltre all'archivio delle pellicole. L'altra polarità è costituita dall'ex Fornace La Giostra: la proposta è quella di una rifunzionalizzazione di questo edificio con lo scopo di recuperarlo e renderlo teatro di attività pubbliche culturali che la riportino in vita.

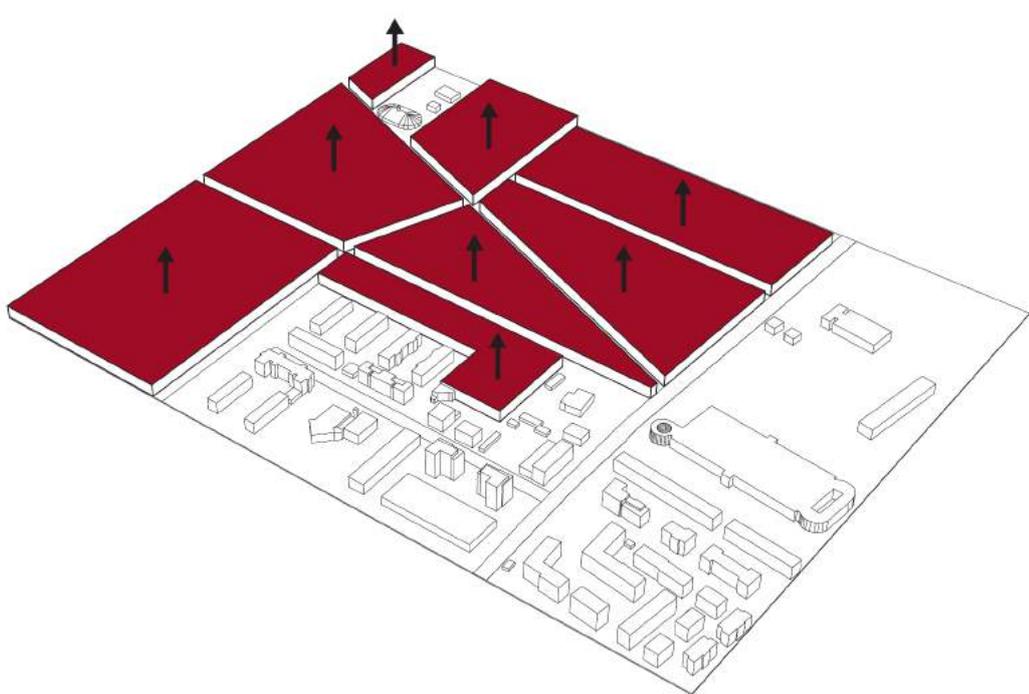
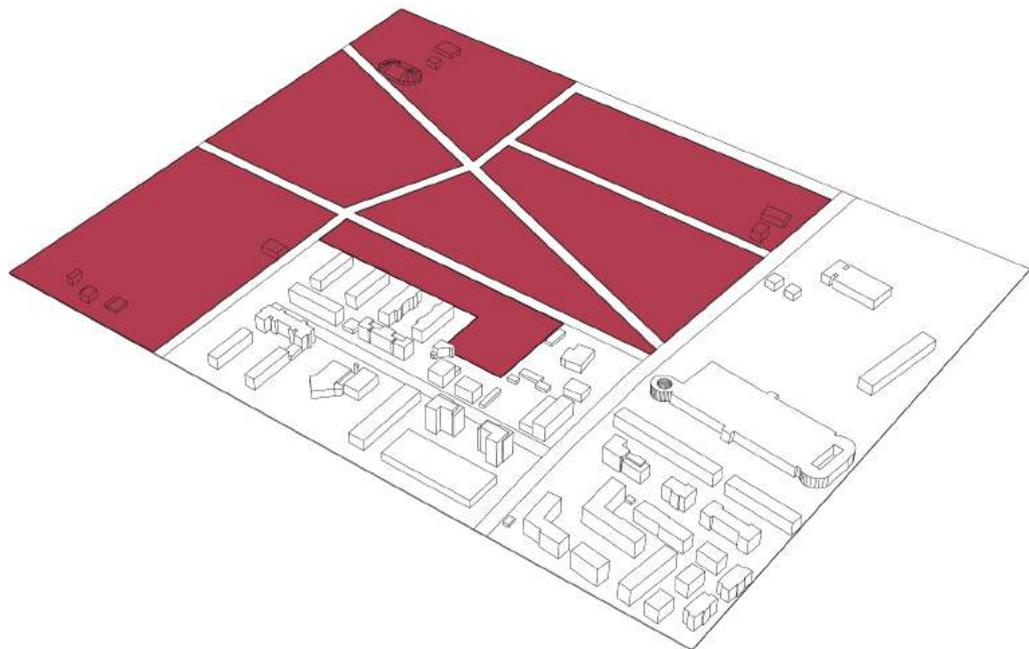
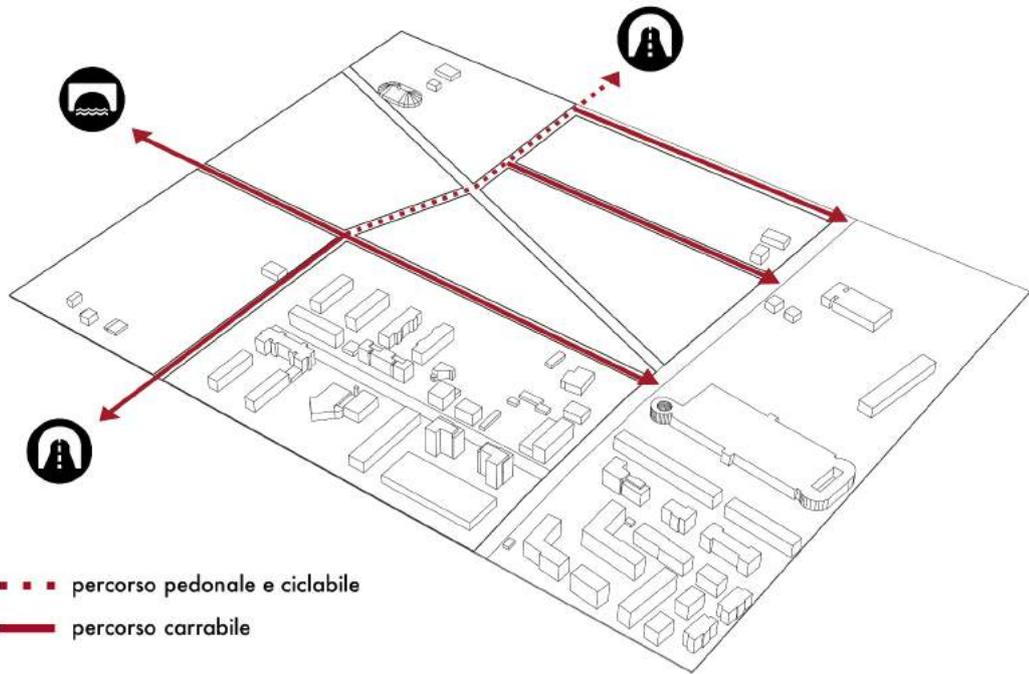
Dopo aver individuato i due punti attrattivi, la proposta vede il loro collegamento con un percorso pedonale e ciclabile che serva da filo conduttore per la socialità: questa connessione e la creazione della nuova polarità rappresentano il cuore dell'intero progetto.



■ ■ ■ percorso pedonale e ciclabile

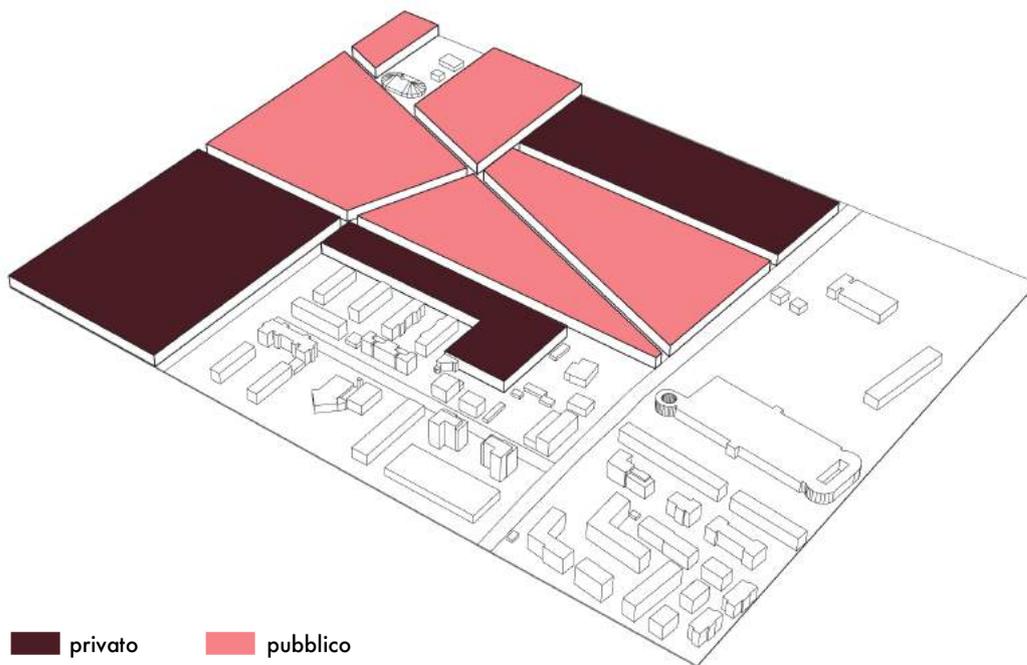
Creata l'asse principale, rivolto alla mobilità pedonale e ciclabile, si è andata a formare la rete di collegamenti sulla base degli elementi già esistenti. Per la mobilità carrabile si sono sfruttati via Erbosa che collega l'area a sud e il ponte sul canale, con l'aggiunta di un secondo ponte per permettere il passaggio anche sull'altro ramo. Un altro asse pedonale e ciclabile è stato creato tagliando trasversalmente il principale, in corrispondenza del varco sotto l'autostrada.

La maglia di collegamenti è andata così a definire le diverse aree del nuovo quartiere, da cui poi si sono generati i macrovolumi da cui si otterranno gli edifici.



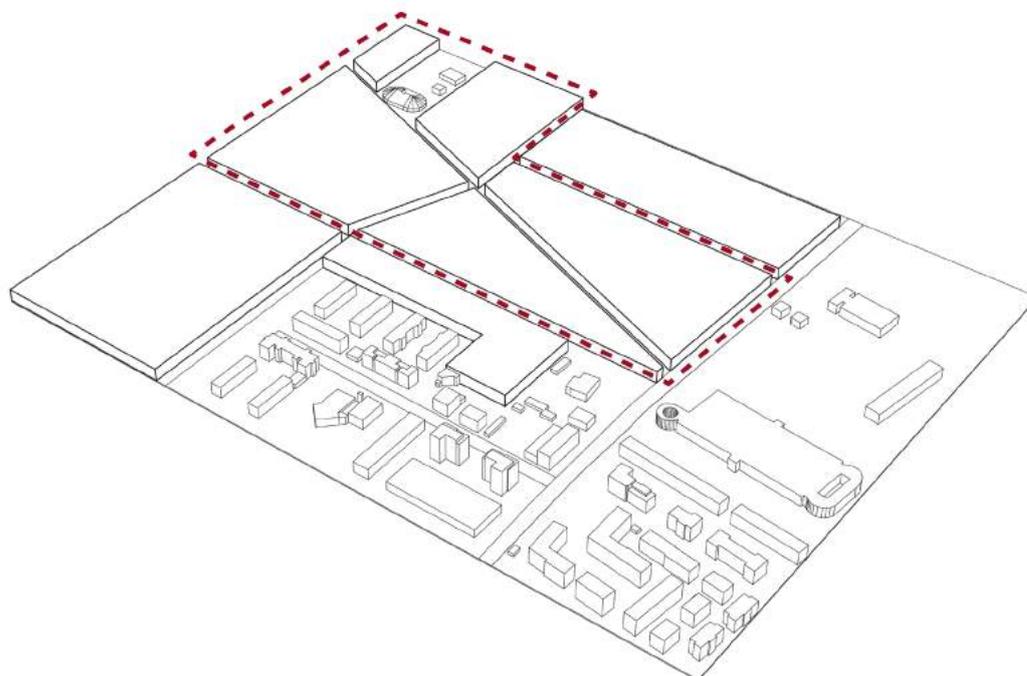
Definiti macrovolumi si è suddiviso il quartiere per destinazione di fruizione: la parte centrale, attraversata dal collegamento principale del lotto, viene destinata a funzioni pubbliche, mentre quelle

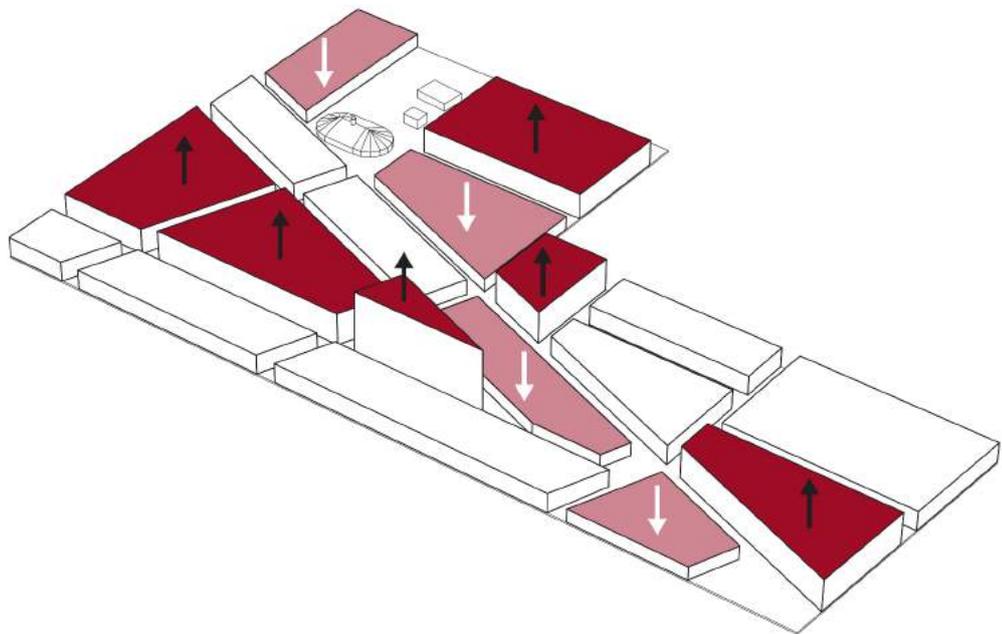
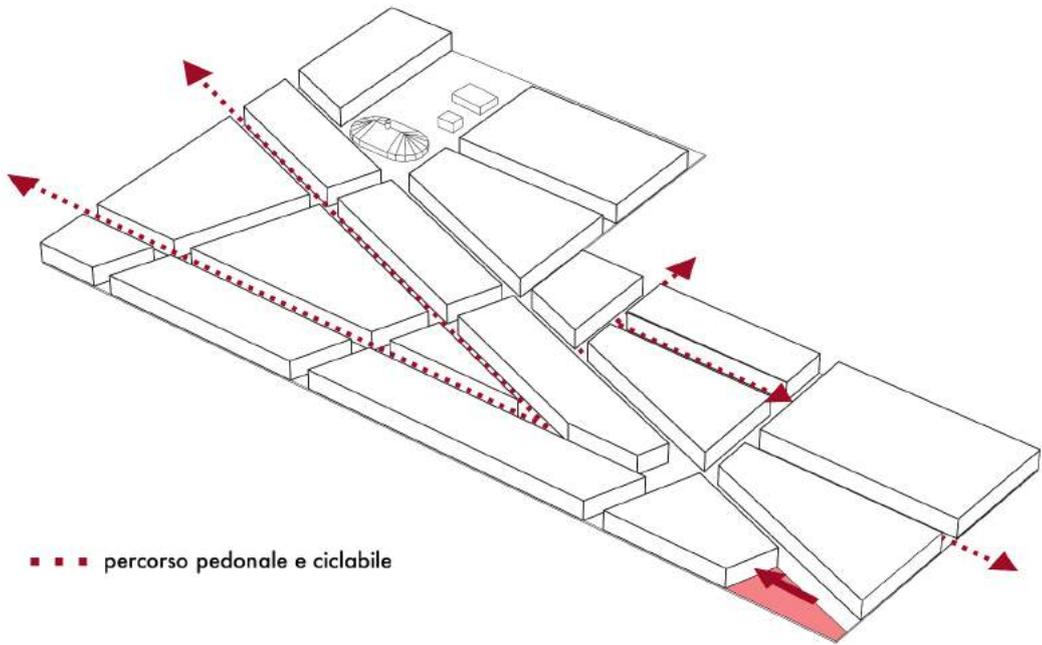
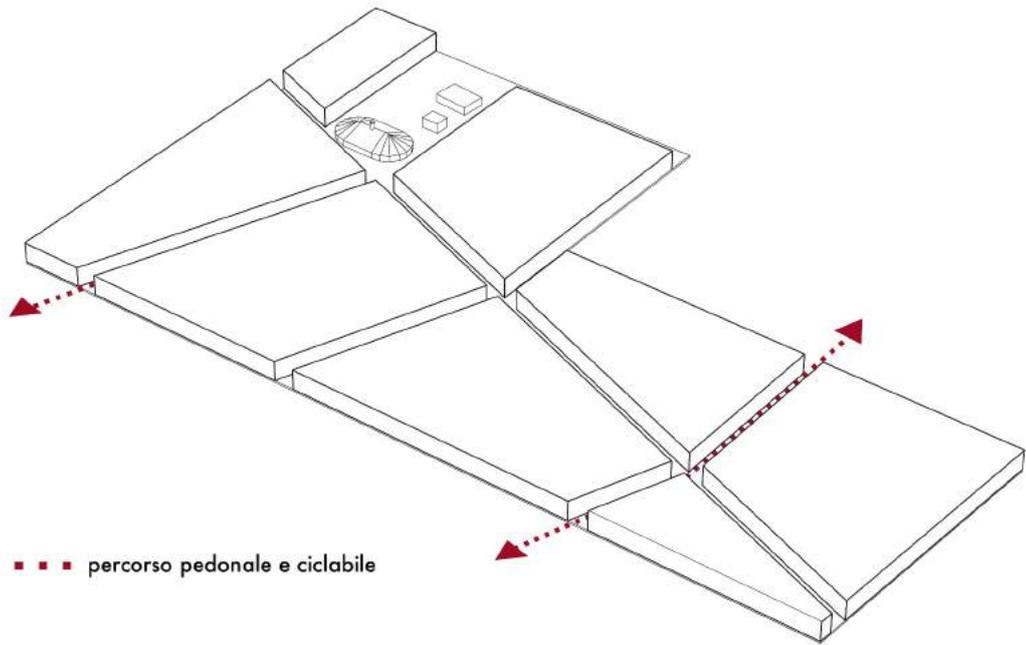
più esterne sono state pensate per essere private. In questo modo si mantiene la riservatezza delle aree private, pur inserendo ampi spazi di aggregazione in posizione centrale.



Tralasciando momentaneamente le aree private, vediamo l'evoluzione dell'area pubblica. Si è scelto di riservare l'area al traffico lento (pedonale e ciclabile) per incrementare la vivibilità degli spazi. Con l'ampliamento della rete di percor-

si interni all'area si sono suddivisi i volumi. Si è poi creato all'inizio dell'asse principale uno spazio con la funzione di ingresso al lotto e si è modificata l'altezza dei volumi per creare un panorama variegato.





Il progetto

Il cuore del progetto, come detto, è rappresentato dal collegamento centrale, che mette in relazione i due principali poli di attrazione dell'area, uno di prossima realizzazione (la Cineteca) e uno previsto dal progetto (l'ex Fornace) attorno al quale si sviluppa una piazza. Ma la piazza non è l'unico spazio destinato alla socialità: sull'ampio boulevard, pedonale e ciclabile, si articola tutta l'area pubblica. Gli edifici, destinati a funzioni commerciali, amministrative e di servizi, sono disposti in modo da generare altri spazi di aggregazione, più riservati rispetto alla piazza principale. Un ulteriore spazio pubblico è rappresentato dal grande parco pubblico situato nella zona ovest del quartiere: i percorsi morbidi, che disegnano le aree verdi, sono connessi alla zona centrale del progetto con un ponte pedonale e ciclabile che va ad implementare la rete di collegamenti dell'area. Il grande parco, in cui sorge un gruppo di edifici tutelati per cui è prevista una rifunzionalizzazione in chiave pubblica e sociale, si inserisce nel progetto di valorizzazione del contesto del canale Navile, offrendo un ampio spazio pubblico in cui godere del ambiente naturale. Allo stesso scopo si sono create, sulla riva destra, delle terrazze naturali, che cingendo l'area edificata seguono il corso del canale e creano un punto panoramico in corrispondenza del Sostegno Torreggiani. Per quanto riguarda invece alle zone private del quartiere, esse sono collocate in posizione decentrata, per garantire una maggior riservatezza, essendo esse destinate a funzioni residenziali. Lo schema

compositivo a corte e la volumetria degli edifici sono state pensate per mantenere una relazione con gli edifici presenti sul territorio, che in quanto edifici tutelati rappresentano elementi da valorizzare. Pur rimanendo aree interamente residenziali, la disposizione degli edifici crea spazi di aggregazione di natura più intima.

Spostando l'attenzione nella zona sud si può notare come l'area racchiusa entro i binari sia stata convertita, ad eccezione di una porzione costituente la proprietà dell'edificio tutelato in essa presente, in *bosco urbano*. Questa scelta prende spunto dal progetto Mosaico Verde, promosso la Legambiente, che ha lo scopo di attuare un'intensa opera di rimboschimento del suolo nazionale per promuovere la sensibilità e responsabilità ambientale per far fronte ai cambiamenti climatici. Quest'area, così sacrificata dalla presenza delle barriere infrastrutturali, assume quindi un ruolo fondamentale sul piano della sostenibilità ambientale, avendo come principale obiettivo il contrasto alla diffusione delle isole di calore.

Contestualmente alla creazione di questo polmone verde si è pensato a ricollocare le aree ortive in due spazi sulle sponde del canale, migliorandone la visibilità e la connessione con il quartiere, nonché la disposizione interna.

A completamento del progetto si sono collocate, in posizioni strategiche, ampie aree riservate ai parcheggi, che contano un numero di posti auto adeguato alle capacità insediative del comparto.





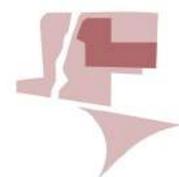
Vista aerea della parte centrale della proposta progettuale

Vista prospettica dal centro del boulevard



Il percorso pedonale e ciclabile centrale rappresenta la vera spina dorsale del progetto, su cui si struttura tutta la composizione. Al centro della progettazione c'è quindi il sistema delle connessioni, elemento fondamentale per definire un territorio e la sua condizione in rapporto al restante tessuto urbano. La rete di connessioni è concepita qui come un insieme di spazi interrelazionati, di diverse gerarchie, che costituiscono un grande spazio pubblico di aggregazione. L'area risulta quindi estremamente permeabile e ricca di aree di sosta, più o meno ripa-

rate. La natura pubblica del lotto centrale si rispecchia anche negli edifici, dalle grandi volumetrie che ospitano funzioni aggregative, come quella commerciale, amministrativa e di servizi. La volumetria ha qui un ruolo importante: crea un fronte su via dell'Arcoveggio, un ingresso in corrispondenza della Cineteca da cui inizia il canale prospettico generato dagli edifici stessi e assume anche la funzione di landmark del territorio. Gli edifici sono stati pensati anche in modo da offrire ulteriori spazi al contempo sostenibili e di socialità, grazie alle coperture verdi.



Percorsi pedonali e ciclabili

La rete dei percorsi per la mobilità dolce si organizza in una gerarchia composta da assi principali e tratti secondari di collegamento nella zona centrale e itinerari naturalistici che disegnano il grande parco ad ovest.

Gli assi principali, quello centrale e quello ad esso trasversale, strutturano tutta la maglia di collegamenti: attraverso essi avvengono i collegamenti alla rete di percorsi già esistenti su via dell'Arcoveggio a est, lungo via Erbosa a sud e a nord verso via del Sotegnazzo, sfruttando il varco esistente.

I percorsi secondari servono invece a incrementare le possibilità di collegamento interni all'area, mettendo in relazione, non solo gli spazi pubblici del comparto centrale, ma tutte le zone del progetto.

I percorsi sono dimensionati in modo da consentire un agevole passaggio di pedoni e ciclisti, senza però generare spazi pavimentati eccessivamente ampi. Nelle aree più periferiche i percorsi pedonali e ciclabili fiancheggiano la carreggiata carrabile, mantenendo comunque adeguate dimensioni.

Il passaggio dalle linee nette che disegnano i percorsi di carattere urbano a quelle morbide proprie dei percorsi interni al parco avviene gradualmente nella fascia a ridosso del canale. I percorsi delineano in quest'area due spazi importanti per la valorizzazione del contesto: il ponte pedonale e la terrazza sul Sostegno consentono di vivere al meglio questo ambiente e di apprezzarlo appieno.



spazi pedonali pubblici

percorsi ciclopedonali nuovi

percorsi ciclopedonali esistenti

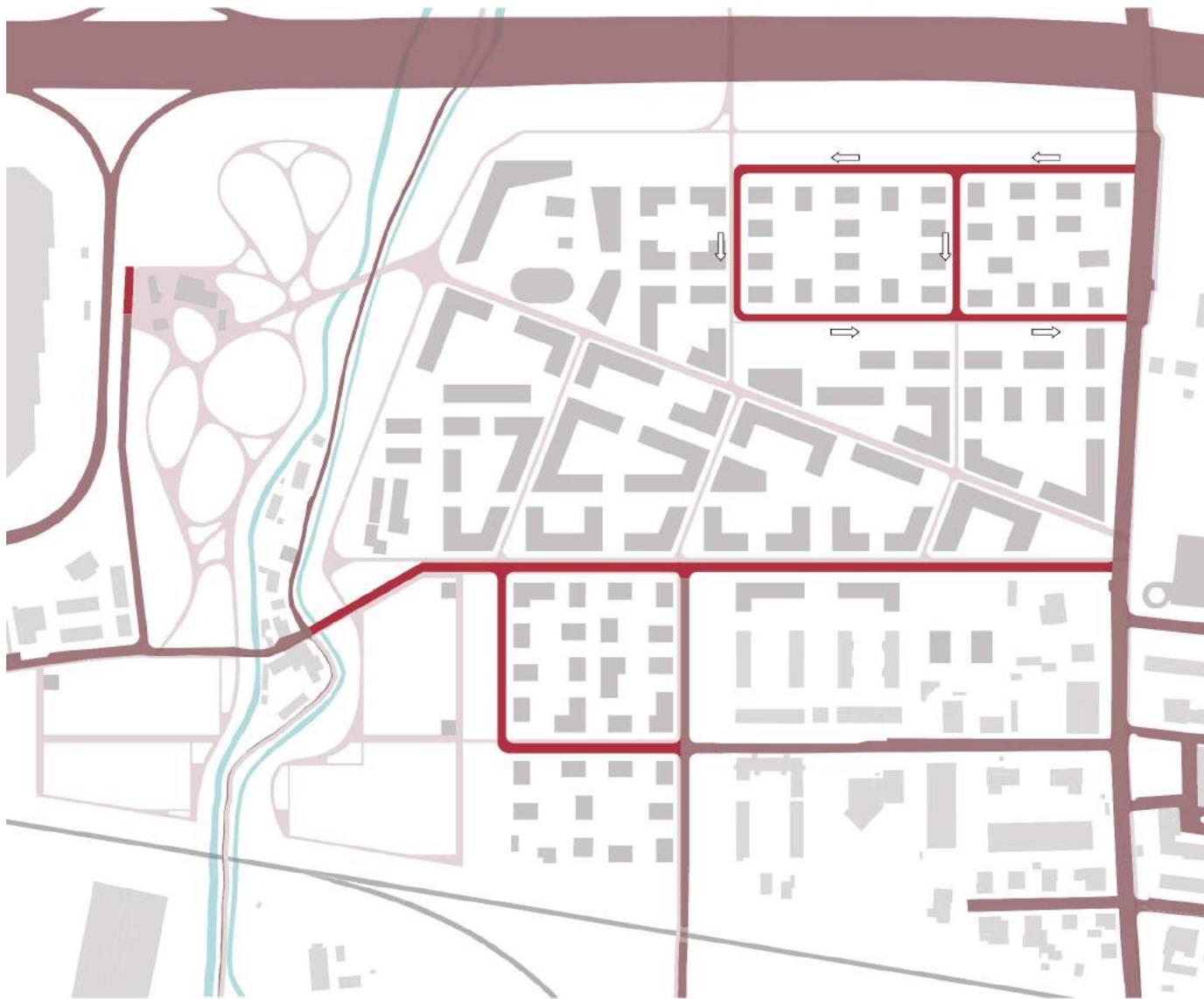
Percorsi carrabili

Nonostante la scelta progettuale di assegnare maggior importanza al traffico lento (ovvero la mobilità pedonale e ciclabile) non si sono trascurati i collegamenti carrabili.

Anche in questo caso gli interventi previsti sono volti al completamento della rete di strade già presente sul territorio. Si va così a creare un asse trasversale al lotto, che consente il collegamento diretto tra via dell'Arcoveggio a est e via del Sostegno a ovest, grazie all'aggiunta di un ponte sul secondo ramo del canale, e incrocia via Erbosa nella zona centrale, garantendo così il collegamento con l'area sud. Si sono poi aggiunti i tratti che hanno funzione di servizio per le aree residenziali poste in zone periferiche.

Si tratta nel caso dell'asse centrale di una strada urbana definita "di quartiere" (categoria E) a due corsie, mentre le altre strade sono definite "locali". In particolare per i tratti stradali a nord dell'area di progetto sono stati previsti sensi unici che limitino il traffico afferente in quest'area.

Da sottolineare inoltre che dato l'incremento di traffico previsto nell'area, l'asse stradale di via Erbosa risulta al momento di dimensioni inadeguate e andrebbe allargata, così come il varco sotto la ferrovia che consente il passaggio di un solo veicolo alla volta.



— strade carrabili nuove

— strade carrabili esistenti

Destinazioni d'uso

La cromia usata per definire le diverse destinazioni d'uso degli edifici all'interno dell'area rende evidente ciò che è già sottolineato nella presentazione generale del progetto. Si vedono infatti sia la volontà di concentrare le attività pubbliche nell'area centrale e lasciare gli spazi più privati alle residenze, sia il voler creare una mediazione attraverso una gradazione in termini di funzioni e di volumetrie che non crei un eccessivo contrasto e anzi riesca a connettere tutte le aree del quartiere.

Nella porzione centrale vediamo infatti un cuore costituito da edifici che ospiteranno uffici, attività commerciali di piccole e medie dimensioni e servizi di ristorazione.

Nella piazza e nel parco vediamo come gli edifici esistenti siano stati rifunzionizzati per ospitare attrezzature pubbliche, volte alla cultura e ad attività comunitarie e associative.

Spostandosi verso le aree periferiche si vedono edifici a destinazione mista, in cui al piano terra, in contatto col pubblico, si troveranno negozi e servizi, mentre ai piani superiori saranno collocati degli alloggi, per giungere poi agli edifici propriamente residenziali, organizzati in corti.

All'interno dell'area di progetto vediamo comunque una netta maggioranza di spazi pubblici, poiché agli spazi edificati si aggiungono nell'insieme di aree a destinazione pubblica anche il parco e gli orti urbani, che svolgono il ruolo di poli attrattivi naturali.



parco orti urbani servizi orti servizi uffici/comm/risto comm/res residenze

Altezze dei volumi

Il passaggio graduale tra l'area pubblica e quella privata si riscontra anche nelle altezze dei volumi di progetto. Gli edifici più alti sono concentrati infatti nella porzione centrale del comparto e il numero di piani diminuisce avvicinandosi alle zone private.

I motivi della scelta di mantenere altezze limitate nelle aree periferiche risiedono nella volontà, già espressa, di cercare una relazione con l'esistente e nel cercare di evitare che altezze eccessive degli edifici offrissero poi visuali poco attrattive sull'asse autostradale a nord e sulla ferrovia a sud.

L'elevata altezza degli edifici centrali offre diverse possibilità, da quella di concentrare un numero maggiore di funzioni al loro interno, alla creazione di un panorama variegato all'interno del quartiere. L'edificio alto dieci piani, collocato in posizione baricentrica, ha inoltre la funzione di rendere riconoscibile il territorio, divenendone un vero e proprio landmark.



■ 10 piani ■ 5 piani ■ 4 piani ■ 3 piani ■ 2 piani ■ 1 piano

Parcheeggi

Parte della progettazione ha riguardato il dimensionamento e la collocazione delle aree destinate ai parcheggi pubblici.

Come si nota dallo schema grafico a fianco, sono state pensate due tipologie di parcheggio in relazione al tipo di connessione carrabile che gli offre l'accesso: parcheggi superficiali, disposti lungo gli assi carrabili nelle zone periferiche dell'area di progetto e parcheggi interrati (mono piano) nella zone centrale. A questi ultimi si ha accesso dagli assi carrabili, esterni quindi alla porzione centrale, e attraverso essi si garantisce il rifornimento delle attività commerciali e di ristorazione ubicate nell'area.

Tutti i parcheggi sono stati dimensionati seguendo la normativa comunale con porzioni di superficie destinata ai posti auto calcolate proporzionalmente alle funzioni insediate: si conta pertanto un totale di circa 41 700 mq di parcheggi interrati e di 20 100 mq di parcheggi superficiali.

Questi ultimi, che contano un totale di 865 posti auto, sono collocati in posizioni strategiche in modo da consentire un agevole accesso ai principali spazi di aggregazione, come gli orti urbani, sia ad est sia ad ovest, il centro sociale nel parco e l'intera area commerciale, offrendo in questo caso, nella fascia a nord, anche lo spazio per il rifornimento degli esercizi commerciali della piazza.



■ parcheggi superficiali
(sup. totale= 20'100 mq)

■ parcheggi interrati
(sup. totale= 41'700 mq)

Sistema del verde

Tematica di fondamentale importanza nel progetto è il sistema del verde, ovvero l'insieme di tutte le aree verdi, che si relazionano con l'ambiente edificato e completano il paesaggio. In questo schema si è deciso di trascurare l'area a sud che, come detto, si intende destinare alla creazione di un'isola boscata, e ci si è concentrati sul verde delle aree centrali.

Si evidenzia qui la differenza tra il verde permeabile e quello superficiale: questa divisione deriva dalla collocazione dei parcheggi interrati a servizio dell'area centrale. In quest'area infatti risulterebbe impossibile la piantumazione di piante di grande dimensione. Questa tipologia di verde inoltre si adatta meglio al tessuto edilizio di questa zona, in cui le piante hanno una funzione di disegno degli spazi pubblici, oltre che di aumentare i benefici ecologici. Nelle altre porzioni del comparto invece il verde è ovunque permeabile, compresi posti auto dei parcheggi superficiali, pensati pavimentati da autobloccanti drenanti. Fanno parte del verde permeabile anche il parco e le aree ortive, che rappresentano un'occasione di valorizzazione del territorio, sia dal punto di vista ambientale sia come spazi di aggregazione per la comunità. Completano il già ricco sistema del verde le coperture verdi, pensate per arricchire l'area di progetto sia dal punto di vista compositivo e architettonico sia ecologico: essi offrono, infatti, vantaggi come il miglioramento della qualità dell'aria e della biodiversità, aiutano nella gestione delle acque meteoriche e migliorano il comfort degli edifici.



verde permeabile

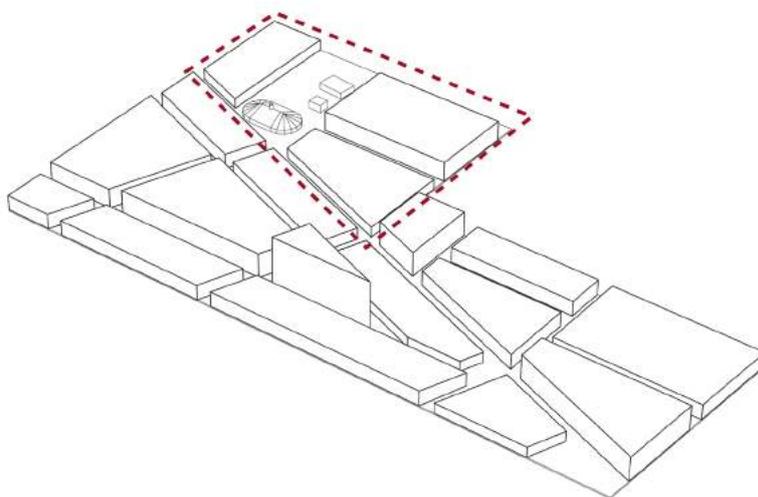
verde superficiale

tetti verdi

Uno spazio di socialità e rigenerazione

Si vuole a questo punto analizzare più nel dettaglio uno dei perni su cui è strutturato l'intero progetto: la piazza della Fornace. Questo spazio è concepito come il polo di attrazione che dà origine al processo di rigenerazione dell'area. Assume un ruolo di rilievo anche dal punto di vista compositivo, in quanto

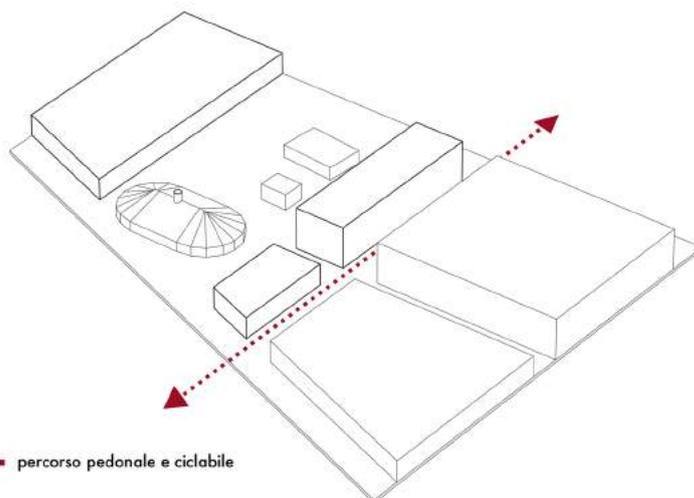
obiettivo prospettico del boulevard di connessione: il suo fulcro (la Fornace) è infatti visibile già dall'inizio del percorso. Il percorso progettuale mirava quindi ad ottenere uno spazio ampio, che potesse raccogliere un grande numero di utenti, e che desse il giusto risalto alla Fornace.



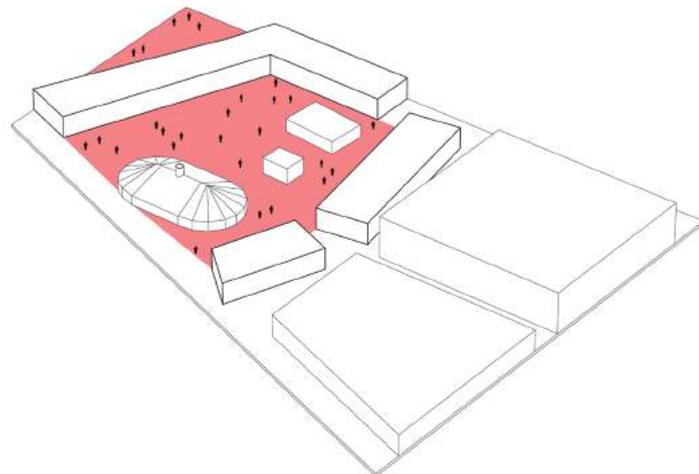
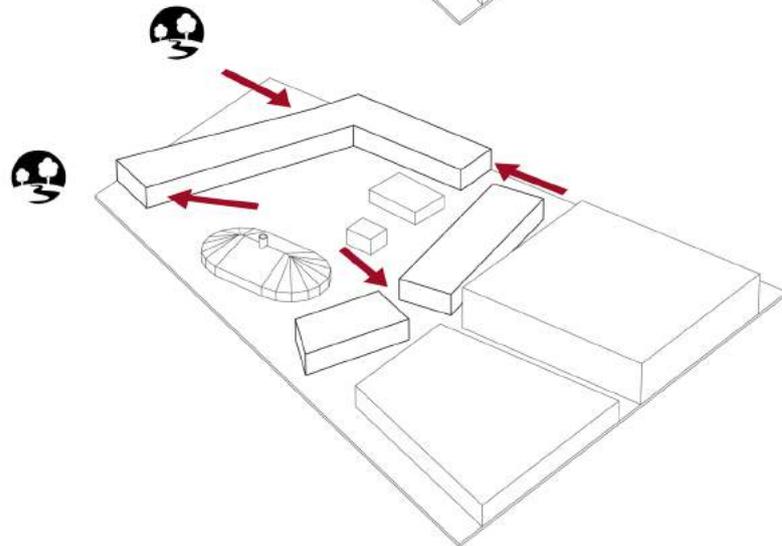
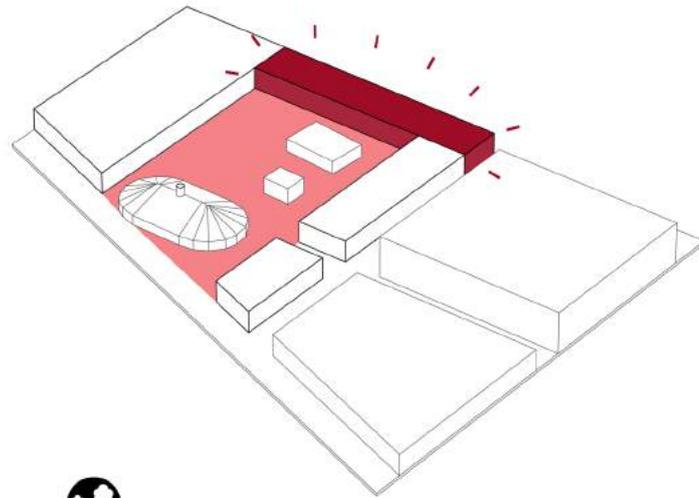
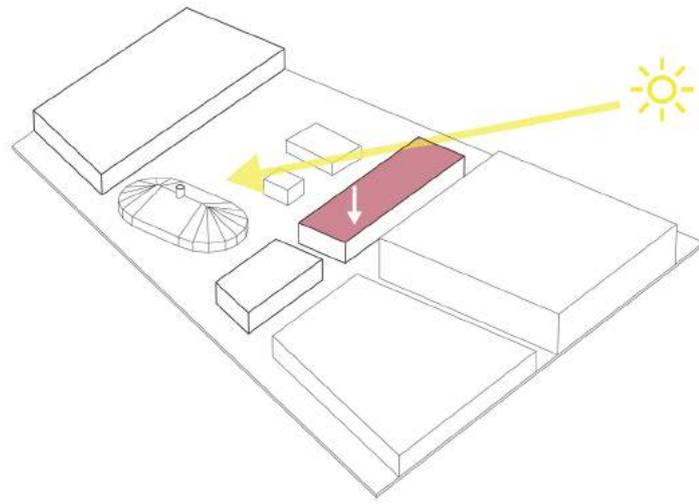
Anche in questo caso il concept ha avuto origine dall'aggiunta di percorsi pedonali e ciclabili che hanno tagliato i volumi, andando a definire quelli che poi racchiuderanno questo spazio.

Si sono poi disegnati i singoli volumi. La prima fase ha visto l'abbassamento del volume in posizione nord - est, in modo da massimizzare l'apporto solare.

Si è poi aggiunto un volume che definisce lo spazio anche a nord. Infine si sono modificate le forme dei volumi andando a creare ampi ingressi all'area e una zona panoramica sul canale e sul parco. Si creano così due aree interconnesse ma di diversa natura che si completano in uno spazio aperto alla socialità.



percorso pedonale e ciclabile





Vista della piazza principale dal mercato coperto sul fondo della piazza stessa

Sono qui riportate le immagini di due progetti selezionati del bando di Culturability. Sotto vediamo un grande ambiente di un ex stabilimento enologico in provincia di Brindisi: il progetto, del 2018, prevede la sua riconversione in laboratorio teatrale.

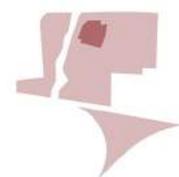
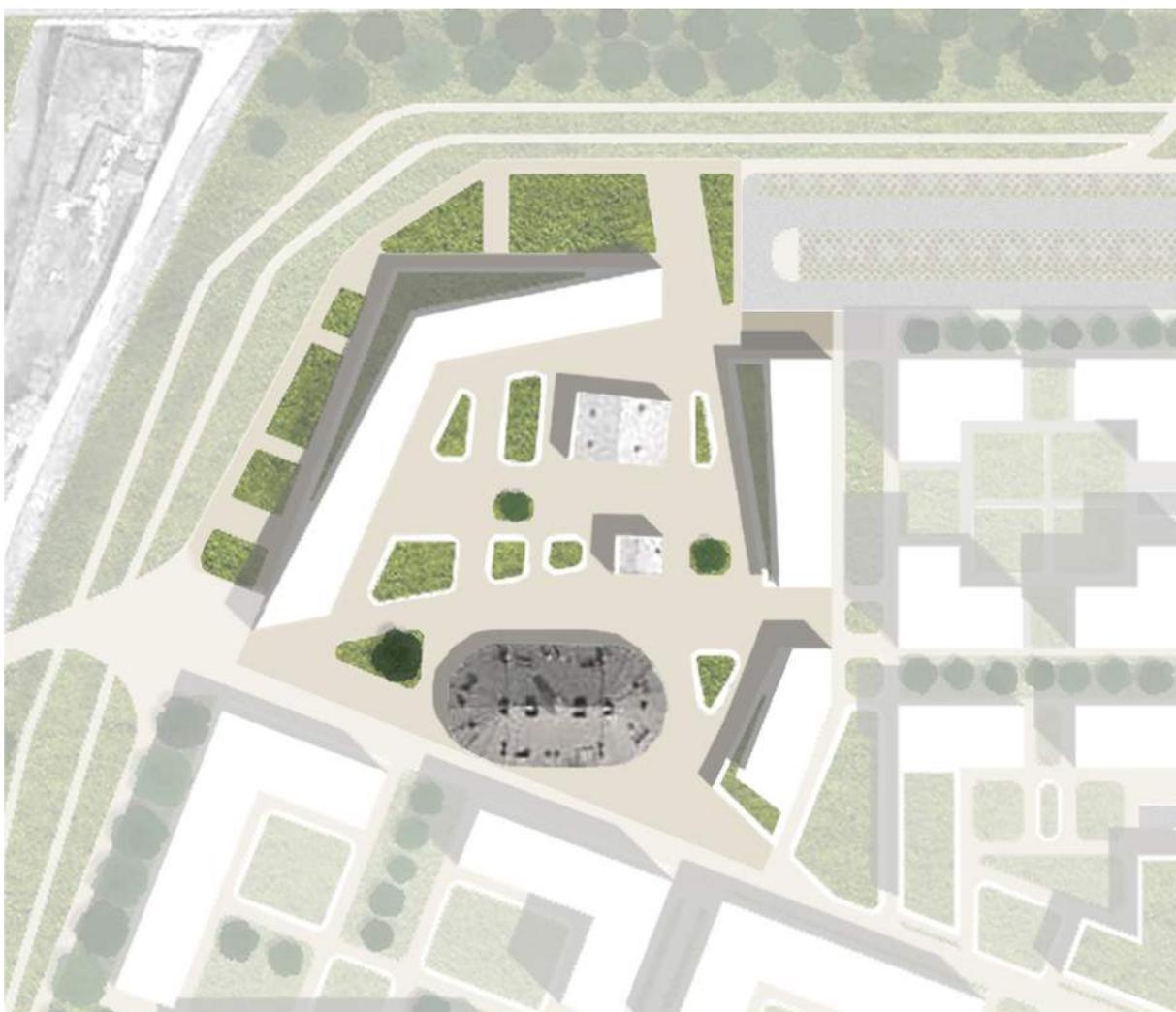


Qui invece vediamo l'interno del MET (Meticceria Extratrasversale): spazio nato come parte integrante di un supermercato di Bologna, è diventato nel 2017 sede di diversi laboratori artistici, in cui sperimentare nuove pratiche di incontro e socialità tra cittadini, migranti e mondi dell'arte.



La capacità aggregativa di questo luogo non è data soltanto dalla composizione dei volumi, ma ovviamente anche dalle funzioni che essi ospitano. Gli edifici bassi che fungono da sfondo scenico a questa piazza sono pensati per contenere un mercato coperto e servizi di ristoro. Il cuore della piazza, e del progetto più in generale, è però l'ex fornace: la rigenerazione dell'area parte proprio dalla sua rifunzionalizzazione. Il progetto vuole restituire questo simbolo di archeologia industriale alla cittadinanza, rendendolo uno spazio di aggregazione per tutta la

comunità del quartiere. Traendo ispirazione dai progetti selezionati dai bandi della piattaforma Culturability, che promuove progetti di innovazione culturale e sociale che mirano al benessere e allo sviluppo all'insegna della sostenibilità, si è pensato di convertire l'edificio storico nella sede di un'associazione culturale. Questo spazio polifunzionale potrà quindi diventare un teatro, una sala da concerti, una sala dibattiti, uno spazio per laboratori creativi rispondendo di volta in volta alle esigenze della comunità, riattivando la vita del quartiere.



Orti urbani

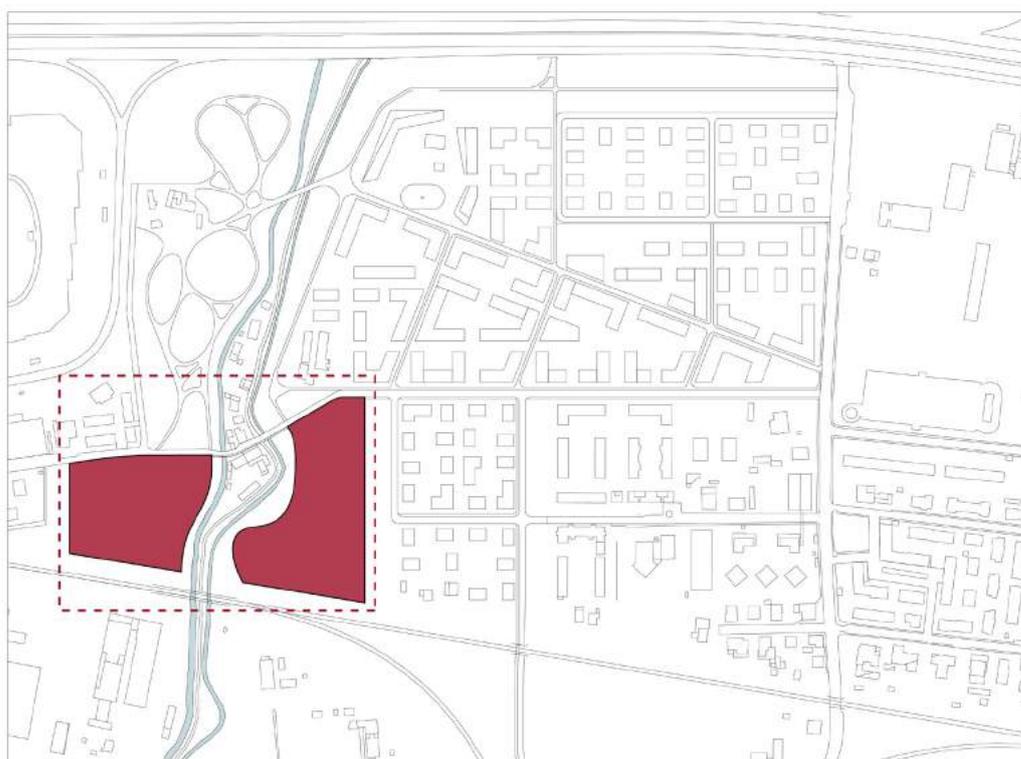
L'ultimo approfondimento viene riservato a un altro dei poli attrattivi che mirano a rigenerare il quartiere: le aree ortive. Come detto in precedenza, esse sono al momento già presenti nella zona di progetto, nell'area compresa tra i binari del bivio ferroviario. Questi orti comunali, di 13.404 mq di superficie, sono i più estesi di tutto il Quartiere Navile e tra i più ampi di tutta Bologna. Contano al momento 263 parcelle ortive di circa 50 mq di superficie.

Dall'indagine conoscitiva condotta nell'aprile del 2014 dalla Fondazione Villa Ghigi, in occasione del bando Ortipertutti indetto dal Comune di Bologna, si possono evincere diversi dati. Innanzi tutto nonostante l'elevato numero di parcelle ortive, le liste d'attesa risultano molto lunghe, contando addirittura 277 persone. La superficie delle singole aree risulta poi sovradimensionata e si è visto che molti utenti si trovano in difficoltà

nella gestione di un terreno così ampio. Altri aspetti negativi propri dell'area ortiva di via Erbosa risultano essere la vicinanza al campo nomadi, che per molte persone rappresenta un deterrente alla frequentazione dell'orto, e invece la lontananza da un centro sociale. Viene poi segnalata la precarietà delle strutture che ospitano i depositi degli attrezzi, i servizi igienici, la cucina e le sale di ritrovo.

Nonostante ciò l'area ortiva rappresenta un punto di ritrovo per la comunità, offrendo occasioni di socialità, relazione tra diverse realtà culturali (una buona percentuale di ortolani è straniera) e generazionali e approfondimenti didattici, oltre ovviamente ai benefici che apporta alla biodiversità rurale.

Per questi motivi si è ritenuto necessario e doveroso mantenere le aree ortive all'interno dell'ipotesi progettuale. La ricollocazione giova agli ortolani anche



in termini di accessibilità e di visibilità dell'orto, al momento entrambe carenti nell'area di via Erbosa. Si è scelto di posizionare gli orti in due aree in prossimità del canale: nella proposta progettuale queste aree sono servite da ampie aree di parcheggio, proprio ai lati degli orti, e sono raggiunte, in diversi punti, dagli itinerari ciclabili.

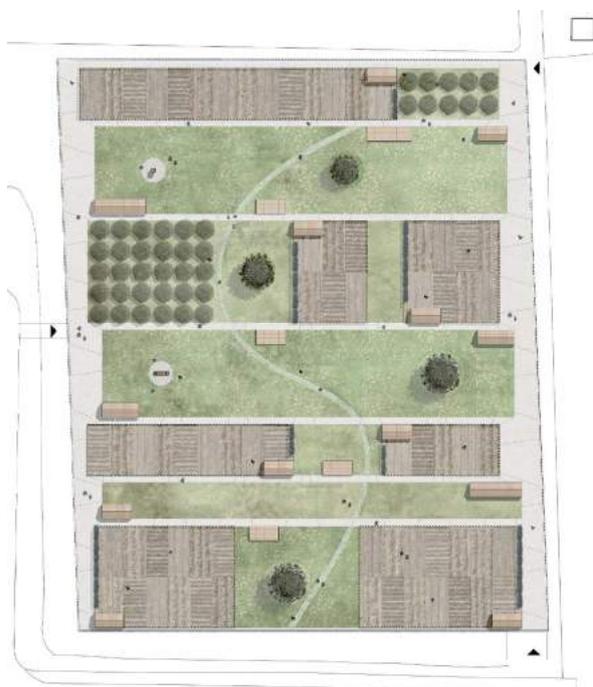
La suddivisione della superficie rappresenta un punto a favore della proposta poiché nell'indagine conoscitiva viene evidenziato che gli orti molto estesi sono più difficili da gestire e il numero ottimale di parcelle non dovrebbe superare le 100 unità.

Tuttavia, data anche la lunga lista di attesa, si è voluto aumentare il numero di parcelle complessive portandolo a 270,

suddivise in 150 nell'area est e 120 a ovest.

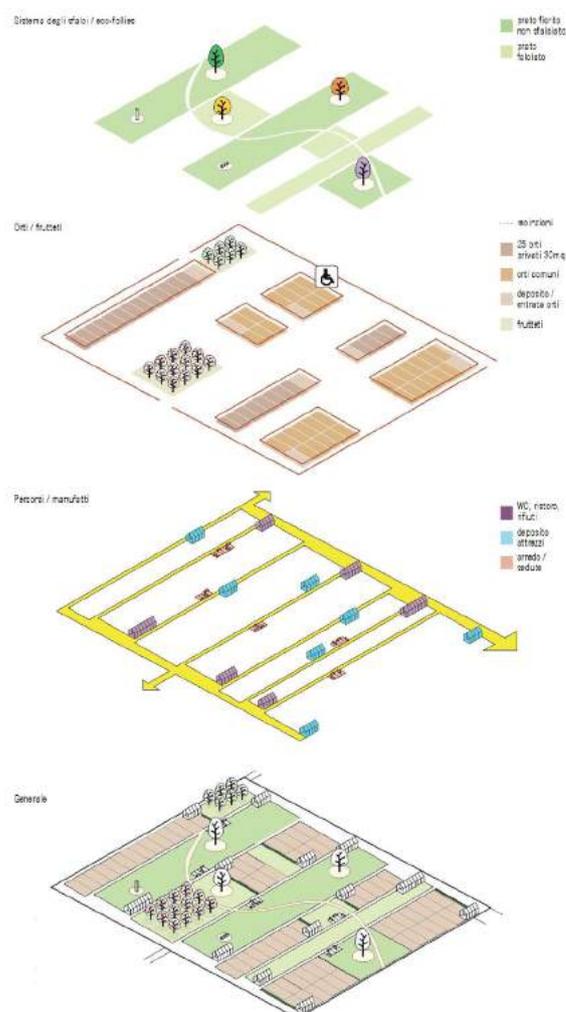
Per la concezione progettuale ci si è ispirati al progetto vincitore del bando Orti-pertutti, le cui proposte sono già in fase di realizzazione: si è voluto quindi mantenere un filo conduttore che legasse le aree ortive di nuova concezione.

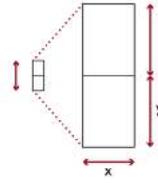
L'impianto generale di questo progetto ha il vantaggio di essere molto semplice e lineare: ciò riesce ad enfatizzare l'estetica paesaggistica e consente la riproducibilità dell'impianto stesso in qualsiasi area. Il progetto è risultato inoltre convincente perché in grado di superare la logica degli orti come recinto chiuso, proponendo spazi aperti flessibili che ammettono sviluppi e modifiche.



Immagini tratte dalle tavole del progetto vincitore del bando. Il gruppo trentino che ha presentato il progetto, coordinato da Massimo Peota, si è aggiudicato il primo premio (corrispondente a € 11.700) ed ha poi provveduto alla progettazione esecutiva degli orti.

Le immagini mostrano chiaramente la chiarezza compositiva dell'impianto che consente la riproducibilità dello schema.





$x \cdot y = 35 \text{ mq}$



 aree ortive



 aree a prato



 servizi principali
servizi igienici, punto ristoro, raccolta rifiuti

 servizi secondari
ricovero attrezzi

La concezione compositiva ricalca quindi quella del progetto citato, articolandosi in varie fasi. Nella prima fase vediamo la definizione del perimetro delle aree con l'indicazione dei percorsi principali, parallelamente alla suddivisione in fasce di altezza costante, corrispondente alla lunghezza di due parcelle ortive. Differentemente dal progetto, la superficie della parcella è stata pensata per essere pari a 35 mq (secondo le direttive comunali deve essere compresa tra i 30 e i 40 mq di superficie). Si sono poi collocate le aree ortive, intervallate da aree lascia-

te a prato: questa disposizione consentirebbe l'ampliamento futuro delle aree ortive per far fronte alla richiesta dei cittadini. Ogni blocco di parcelle è stato pensato dotato di una struttura adibita al ricovero degli attrezzi e in ognuna delle due aree ortive è presente almeno una struttura che può ospitare oltre ai servizi igienici, punti di raccolta dei rifiuti e punti ristoro, anche spazi per la convivialità. Rispondendo all'esigenza dei cittadini, l'area risulta inoltre vicina al centro sociale pensato per essere ubicato nell'edificio tutelato all'interno del parco.



Conclusioni

Il lavoro svolto vuole quindi essere una proposta efficace che aiuti a ridensificare il tessuto urbano in un'area periferica della città di Bologna che presenta dei vuoti al suo interno.

L'obiettivo di ricompattare la città si è perseguito attraverso il metodo della rigenerazione urbana, strumento che consente di confrontarsi con la complessità degli aspetti progettuali, formulando nuovi scenari di sviluppo e trasformazione, rispondendo insieme a obiettivi molteplici, a esigenze e opportunità espresse da un ambiente urbano e dagli attori che in esso agiscono.

Il progetto vuole infatti rispondere a tutte le esigenze emerse durante l'analisi del territorio e mettere in luce le potenzialità che esso offriva. Le azioni principali dell'intervento proposto si riassumono in tre categorie. La prima consiste nella ricucitura della rete di connessioni che servono l'area sia in termini di percorsi, sia in termini di servizi. La seconda è la valorizzazione del contesto naturale in cui è immersa: il canale Navile che attraversa l'area rappresenta un'enorme risorsa sia dal punto di vista ecologico sia da quello culturale. L'ultima è la creazione di nuovi spazi di aggregazione per la comunità e la riqualificazione di quelli già esistenti: la presenza e l'utilizzo effettivo degli spazi di socialità rappresentano uno dei principali indicatori della qualità urbana.

Il nuovo quartiere proposto dal progetto risulta infine essere uno spazio attivo e permeabile che vuole rappresentare un elemento di riconnessione del tessuto urbano di questa periferia bolognese.

Bibliografia

REALE L. (a cura di), *La città compatta. Sperimentazioni contemporanee sull'isolato urbano europeo*, Gangemi Editore, 2011

DAVID O., *Green Metropolis, La città più ecologica della campagna?*, EGEA, 2010

TAMBURINI G., *Le forme dell'urbano*, in *Urbanistica*, n 103, Roma, 1995

ROBERTS P., SYKES H., GRANGER R., *Urban Regeneration*, II ed., London, SAGE, 2017

DI GIULIO R. (a cura di), *Paesaggi periferici. Strategie di rigenerazione urbana*, Macerata, Quodlibet, 2013

MARCHI M., PENZO P.P., TONINI C., *Città europee del XIX secolo. Luoghi e tempi del mutamento urbano*, CLUEB, 2012

MATULLI R., SALOMONI C., *Il canale Navile a Bologna, Venezia*, Marsilio, 1984

Sitografia

BIGIOTTI S., "Dalla città diffusa alla città compatta", <<https://stefanobigiotti.wordpress.com/2013/01/25/dalla-citta-diffusa-alla-citta-compatta/>>, ultima consultazione: 24.11.2018

Arpae Emilia-Romagna, < https://www.arpae.it/cms3/documenti/_cerca_doc/ecoscienza/ecoscienza2017_5/servizio_rigenerazione_urbana_Ecoscienza2017_05.pdf>, ultima consultazione: 09.10.2018

MICHELANGELO SAVINO, *Urbanistica Informazioni*, "Rigenerazione urbana", <http://www.urbanisticainformazioni.it/IMG/pdf/02_ii_sessione.pdf>, ultima consultazione: 29.09.2018

Genus Bononiae, "Fondi fotografici", < <https://collezioni.genusbononiae.it/products/dettaglio/8621>>, ultima consultazione: 24.10.2018

Iperbole, "Dossier Navile 2017", < [Dossier_Navile_07.03_stampa.compressed.pdf](#)>, ultima consultazione: 05.05.2018

fondazione innovazione urbana, "progetti", <<http://www.fondazioneinnovazioneu->

rbana.it>, ultima consultazione: 09.10.2018

P-Tower, <<http://www.p-tower.it>>, ultima cons: 09.10.2018

Antonio lascone ingegneri architetti, "Progetti", <<http://www.antonioiascone.it>>, ultima consultazione: 15.10.2018

FILIPPO MAZZONI, Il Resto del Carlino, <<https://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/virtus/arco-campus-1.2964089>>, ultima cons.: 09.10.2018

LUCA SANCINI, La Repubblica, <<https://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2017/03/14/arco-campus-nuova-casa-virtus-questo-era-il-sogno-di-porelliBologna11.html>>, ultima consultazione: 09.10.2018

Iperbole, "Cartografia PGTU 2006", <<http://www.comune.bologna.it/trasporti/sevizi/2:4036/5172/>>, ultima consultazione: 08.05.2018

Sistema ferroviario metropolitano Bologna, <<http://www.sfmbo.it>>, ultima consultazione: 11.11.2018

Iperbole, "City Bike map", < city_bike_map_2015_new.pdf>, utima consultazione: 12.07.2018

Bologna Welcome, "Percorso ciclabile lungo il canale Navile", <<https://www.bolognawelcome.com/home/scopri/percorsi/cycling/percorso-ciclabile-lungo-il-canale-navile/>>, ultima consultazione: 03.09.2018

Iperbole, "Il Lungo Navile", <<http://www.comune.bologna.it/media/files/progetto-navilegennaio0a.pdf>>, ultima consultazione: 03.09.2018

Felsinea Luisa, "il canale Navile", <http://felsinealuisa.blogspot.com/2008/02/il-canale-navile.html>, ultima consultazione: 18.08.2018

Origine di Bologna, <<http://www.originebologna.com/vie-d-acque/canale-navile>>, ultima consultazione: 14.11.2018

Iperbole, "Carta unica del territorio", <http://sit.comune.bologna.it/alfresco/d/d/workspace/SpacesStore/7e026b8b-633b-4e98-9cb9-6f8ecccb14a5/SchedeDeiVincoli_20171120#VIN_04>, ultima consultazione: 20.11.2018

Città metropolitana di Bologna, "PTCP", <https://www.cittametropolitana.bo.it/pianificazione/Engine/RAServeFile.php/f/PTCP/elaborati_piano/NORME_PTCP_testo_coordinato_2017.pdf>, ultima consultazione: 10.11.2018

Iperbole, "RUE - Quadro Normativo", < <http://dru.iperbole.bologna.it/rue-quadro-normativo>>, ultima consultazione: 20.11.2018

Geoportale Emilia Romagna, "Mappe", <<http://geoportale.regione.emilia-romagna.it/it/mappe>>, ultima consultazione: 15.07.2018

Urbanpromo, "Progetti", <<https://urbanpromo.it/2018/>>, ultima consultazione: 27.09.2018

Mario Cucinella architects, "San Berillo Masterplan", <<https://www.mcarchitects.it/project/san-berillo-masterplan>>, ultima consultazione: 13.10.2018

Comune di Riccione, "Progetto Parco degli Olivetani", <<https://www.comune.riccione.rn.it/Presentato-il-progetto-del-Parco-degli-Olivetani-alla-ex-fornace-che-fara-sistema-con-le-altre-aree-verdi-cittadine-360-nuove-alberature-1600-arbusti-e-aree-giochi>>, ultima consultazione: 13.10.2018

Comune di Ferrara, "Progetto: area ex MOF - Darsena", <<http://servizi.comune.fe.it/7295/progetto-area-ex-mof-darsena>>, ultima consultazione: 13.10.2018

Culturability, <<https://bando2017.culturability.org>>, ultima consultazione: 20.11.2018

PAES Bologna, "Gli orti urbani di Bologna", <<http://www.paes.bo.it/wp-content/uploads/2015/05/città-degli-orti-tavole-BASSA.pdf>>, ultima consultazione: 27.10.2018

fondazione innovazione urbana, "Ortipertutti - primo classificato", <<http://www.fondazioneinnovazioneurbana.it/images/ORTIPERTUTTI/1CLASSIFICATO.pdf>>, ultima consultazione: 27.10.2018

