

**dopo l'esplosione urbana**  
una nuova alleanza tra città' e campagna

**after urban sprawl**  
a new alliance town-countryside

bologna > italy > 2-7maggio 2011 > salaborsa > piazza nettuno 3 > bologna



copyright di Rhodri Jones

info:urp provincia di bologna 051 6598218



workshop internazionale di progettazione architettonica e urbana

[www.provincia.bologna.it](http://www.provincia.bologna.it)

An aerial photograph showing a vast rural landscape. The terrain is a complex mosaic of small, irregularly shaped fields in various shades of green, brown, and tan, indicating different agricultural uses or stages of crop growth. A prominent, winding river or stream flows through the center of the image, its path marked by a darker, more continuous line. The overall scene depicts a typical agricultural region with a mix of urban and rural elements.

*Atlante Booklet*

*Workshop una nuova alleanza tra citta' e campagna*

## Sommario

**Indicazioni generali sul workshop *General workshop information***

Dove siamo *Where we are*

Introduzione al workshop *Workshop introduction*

**A. Una nuova alleanza tra citta' e campagna *A new alliance town-countryside***

La Provincia di Bologna *The province of Bologna*

La municipalita' *The municipality*

L'organizzazione radiale *The radial organisation*

PTCP

Le sette citta' *The seven cities*

Lo sviluppo di Bologna *The development*

Le connessioni *The network*

La citta' diffusa *The sprawl*

L'area di progetto *The project Area*

L'area di progetto nel 1954 e nel 2001 *The project Area in 1954-2001*

La citta' del Savena *The City of the Savena River*

I dintorni: Roveri *Surrounding: Zona Roveri*

I dintorni: Corticella *Surrounding: Zona Corticella*

I dintorni: San Donato *Surrounding: Zona S. Donato*

Visita all'area *Visit to the Area*

**B. Interviste *Interviews***

**C. Gli obiettivi e il problema *The goals and the problem***

L'urbanismo agrario *The agrarian urbanism*

La mobilita' *The networks*

Progetto Pegaso

Progetto Parco, Citta' e Campagna

Bibliografia *Bibliography*

**D. Aree di progetto *Project Areas***

1. Cadriano

2. Quarto Inferiore

3. Il parco agrario

4. Il Pilastro e l'area Pioppe

5. Il Meraville, il Business Park, la Facolta' di Agraria, il CAAB e l'Ex Asam

6. Hera, la Polveriera e Quarto Superiore

**E. Materiale finale *Material required***

## Dove siamo

### DOMENICA 1 Maggio

19.00: arrivo degli studenti e sistemazione presso L'Hotel University, via Mentana 7 (vedi mappa)

Briefing organizzativo con i responsabili dei gruppi di lavoro (orario da concordare in relazione all'arrivo dei gruppi)  
20.30: Cena presso Café de la Paix (vedi mappa)

### LUNEDI 2 Maggio

9.30: ritrovo in Salaborsa/Urban Center (vedi mappa) e registrazione degli studenti(verrà fornito pass di riconoscimento che servirà anche come accredito per le cene)  
10.00: presentazione  
10.30: illustrazione dell'area di studio  
11.30: partenza in pullmann per la visita dell'area di studio  
15.30: rientro in Salaborsa e inizio del lavoro  
17.30: riunione dei responsabili dei gruppi di lavoro  
19.30: chiusura Salaborsa  
20.30: cena presso Café de la Paix

### MARTEDI 3 Maggio

10.00: workshop di progettazione  
17.00: conferenza  
19.30: chiusura Salaborsa  
20.30: cena presso Café de la Paix

### MERCOLEDI 4 Maggio

10.00: workshop  
17.00: conferenza  
19.30: chiusura Salaborsa  
20.00: workshop party

### GIOVEDI 5 Maggio

10.00: workshop  
17.00: conferenza  
19.30: chiusura Salaborsa  
20.30: cena presso Café de la Paix

### VENERDI 6 Maggio

10.00: workshop  
16.00: revisioni dei gruppi di lavoro con Xaveer de Geyter  
16.00: conferenza di Pierre Donadieu  
19.30: chiusura Salaborsa  
20.30: cena presso Café de la Paix

### SABATO 7 Maggio

10.00: presentazione dei risultati del workshop  
12.00: conferenza conclusiva di Xaveer de Geyter  
13.30: conclusione del workshop di progettazione

Urban Center-Salaborsa  
Piazza del Nettuno 3

Lu 9.30-19.30  
Ma-Ve 10.00-20.00



Workshop *una nuova alleanza tra città' e campagna*

Where we are

**SUNDAY 1st May**

19.00: students arrival and accomodation at Hotel University, in via Mentana 7 (see map on side).  
Tutors briefing (time to be set dependind from the groups arrival)  
20.30: Dinner at Café de la Paix (see map on side).

**LUNEDI 2 Maggio**

9.30: meeting at Salaborsa/Urban Center (see map on side) and students registration (delivery of the pass, the pass is needed at the restaurant)  
10.00: workshop presentation  
10.30: explanation of the workshop area  
11.30: tour in the workshop area by bus  
15.30: back to Salaborse and beginning of the design  
17.30: meeting between the tutors  
19.30: stop working in Salaborse  
20.30: dinner at Café de la Paix

**MARTEDI 3 Maggio**

10.00: workshop  
17.00: lecture  
19.30: stop working in Salaborse  
20.30: dinner at Café de la Paix

**MERCOLEDI 4 Maggio**

10.00: workshop  
17.00: lecture  
19.30: stop working in Salaborse  
20.00: workshop party

**GIOVEDI 5 Maggio**

10.00: workshop  
17.00: lecture  
19.30: stop working in Salaborse  
20.30: dinner at Café de la Paix

**VENERDI 6 Maggio**

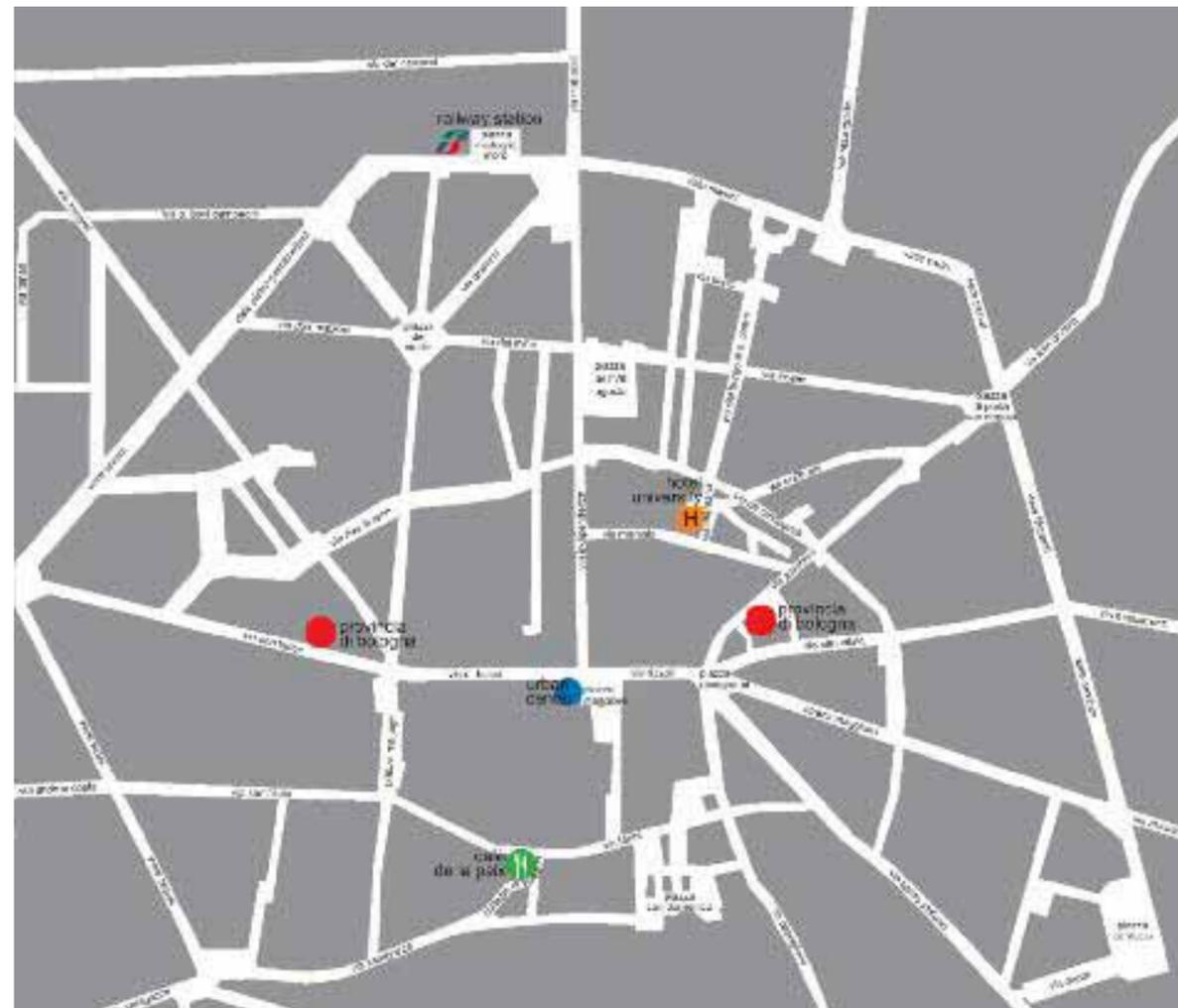
10.00: workshop  
16.00: review by Xaveer de Geyter  
16.00: lecture  
19.30: stop working in Salaborse  
20.30: dinner at Café de la Paix

**SABATO 7 Maggio**

10.00: workshop results students presentations  
12.00: lecture by Xaveer de Geyter  
13.30: workshop conclusion

Urban Center-Salaborse  
Piazza del Nettuno 3

Mo 9.30-19.30  
Tu-Fr 10.00-20.00



La dispersione insediativa, il consumo di territorio agricolo, la compromissione dei paesaggi periurbani, rappresentano i noti effetti dello sviluppo della città occidentale contemporanea. Riviste specializzate e giornali ospitano con sempre maggiore enfasi dati e notizie sull'invasione del cemento verso le zone agricole, testimoniando una preoccupazione dell'opinione pubblica sempre più diffusa. Ci si interroga preoccupati circa il futuro del territorio e delle città, chiedendo come azione necessaria e urgente l'interruzione del consumo di nuovo suolo agricolo, arginando quindi lo sviluppo urbano a favore di pratiche di riqualificazione degli insediamenti esistenti. In questo fervido e necessario dibattito, sviluppatosi in Italia almeno da vent'anni, sembrano tuttavia ancora deboli le risposte e le proposte progettuali che, superando la sola (e stanca) analisi del fenomeno, suggeriscano una direzione di marcia credibile per le città; sembra mancare cioè una politica generale che coniughi una nuova etica dello sviluppo (indiscutibilmente avviata verso

principi ecologici) con i valori, le esigenze e gli stili di vita contemporanei, agganciati ad ideecome libertà, mobilità, erraticità, ma anche maggiore qualità dell'abitare, contestualmente alle differenze culturali delle popolazioni che vivono i territori metropolitani. La strada che sembra necessaria a molti, e che negli ultimi tempi sembra permeare anche un certo dibattito disciplinare, implica lavorare in due direzioni. Da un lato trovare la giusta misura per una ragionevole politica di densificazione urbana, in particolare delle aree periurbane, delle periferie a bassa e bassissima densità. Questa politica non sortirebbe però gli effetti sperati se non fosse accompagnata da un progetto per valorizzare le aree agricole e rurali che ancora circondano le nostre città. In Italia infatti gran parte delle città sono ancora circondate da un consistente territorio agricolo; e non v'è dubbio che i terreni coltivati (intorno alle città e tra le città) possano oggi tornare a diventare una risorsa cruciale per la nostra economia urbana. Tuttavia la preservazione di questi paesaggi e la loro difesa da nuova urbanizzazione estensiva passa necessariamente per un nuovo

e forte valore economico e d'uso da attribuire loro. Bisogna, in altre parole, riuscire a dimostrare che gli spazi agricoli periurbani possono essere attivi e vivibili; che l'agricoltura non corrisponde al deserto biologico del mais e dei cereali, ma ad un paesaggio articolato in grado di ospitare coltivazioni diverse e valorizzare la biodiversità. Questa operazione di rivalorizzazione dei suoli agricoli è oggi più che mai necessaria perché c'è il rischio concreto che anche in Europa, come negli Stati Uniti, una parte consistente delle aree ad urbanizzazione diffusa costruite negli ultimi decenni del secolo scorso, entri (tra qualche tempo) in una crisi irreversibile, con ampie porzioni di territorio urbanizzato a bassa e bassissima densità edilizia in cui si potrebbero innescare problemi di sicurezza e di abitabilità. Aree a villette, palazzine, centri commerciali, capannoni, dove non sono più realizzabili infrastrutture pubbliche perché la possibilità di compensare i costi di infrastrutturazione, a causa della scarsa densità demografica, è improbabile o perché semplicemente non c'è più posto per strade, ferrovie,

scuole, altri servizi alla comunità, in un territorio colmo di una moltitudine diffusa di piccoli oggetti e recinti. Ragionare su come affrontare questa crisi significa anche ragionare su come offrire un'alternativa dentro la città compatta che sappia offrire condizioni di abitabilità, di comfort e di costo migliori e comparabili con quelle offerte dalla città diffusa. Ma quella a cui dobbiamo pensare è una densificazione governata e selettiva, riferita solo ad alcuni punti sensibili delle città. Quelli dove un nodo di trasporto pubblico può evitare che alla densificazione corrisponda un ulteriore carico di traffico privato. Una densificazione quindi ragionevole, alleata con un sistema agricolo rivalorizzato, che sappia dare risposte progredite alle esigenze contemporanee. Una neourbanità ecologicamente orientata, non organizzata attorno al conflitto con la campagna e ai suoi valori, ma socialmente matura per esserne parte attiva e determinante. Le questioni poste in questa premessa sono il presupposto del workshop *Dopo l'esplosione urbana*. Concentrandosi su un'ampia zona periferica della città di Bologna, che

condensa molti dei temi e dei problemi qui proposti, assieme a grandi potenzialità, il workshop interroga i partecipanti circa i futuri possibili (e desiderabili) di quest'area, a partire da alcuni termini chiave, che guideranno le esplorazioni progettuali: densificazione insediativa ragionevole, rivalorizzazione del paesaggio periurbano, orientamento ecologico degli insediamenti, libertà e sostenibilità del movimento dei cittadini.

*Marco Guerzoni*

*The sprawl of the urban settlements, the use of agricultural land, the impairment of urban landscape, are well known effects of the development of contemporary Western cities.*

*Magazines and newspapers are home to an increasing emphasis on the invasion of the agricultural landscape by the concrete, witnessing a growing public concern.*

*One wonders about the future of the territory and cities, calling for a necessary and urgent action to stop the consumption of new agricultural land, trying to limit urban development and to support practices for the improvement of the existing settlements.*

*In this lively and much-needed debate which has developed in Italy at least in the last twenty years, responses and project proposals which extends beyond the well known analysis of the phenomenon, appear weak and are not able to suggest a credible direction.*

*We lack a general policy bringing about a new ethic of development (conducive to ecological principles) with the values, the needs of contemporary lifestyle, coupled with ideas such as freedom, mobility, but*

*also higher quality of living, together with the safeguard of the cultural differences of people living the urban territories.*

*The development pattern, necessary to many, that in recent times seems to permeate the debate, involves two directions.*

*On the one hand, finding a reasonable policy of urban densification, particularly in peri-urban areas, the suburbs, with low and very low population density.*

*This policy would not provide, however, the desired effect unless it is accompanied by a project to enhance the agricultural and rural areas, which still surround our cities.*

*In Italy in fact, most cities are still surrounded by substantial agricultural land, and there is no doubt that the cultivated land - around the cities and between the cities - may become a crucial resource for our urban economy.*

*The preservation of these landscapes and their defence from the new development hinges on the definition of new broad and strong economic values. We must, in other words, demonstrate that the peri-urban agricultural areas may be active and liveable, that agriculture is not a desert of organic corn and cereals,*

*but that agriculture is also an articulated landscape that can accommodate different crops and enhance the bio-diversity.*

*This revaluation of agricultural territory is now more necessary than ever because there is a real risk that in Europe, as in the U.S., a significant part of widespread urban areas built in the last decades of the last century, enters (in a short time) in an irreversible crisis, with large portions of the urbanized area characterized by low and very low density that can rise problems of safety and living.*

*Areas with houses, buildings, shopping centres, warehouses; areas filled with a multitude of small objects and spread fences where the public infrastructure is no longer feasible because the costs of the infrastructure is too high because of the low population density, and because there is simply no more room for roads, railways, schools and other community services.*

*To address this crisis means to devise an alternative able to offer roominess, comfort and cost advantages comparable to those offered by the urban sprawl.*

*We must think at a selective densification referred to some specific points of the city.*

*Those where a public transport node can prevent a densification that will result in an additional private traffic.*

*A reasonable densification then, allied with an upgrading of the agricultural system, can provide answers to contemporary needs.*

*An ecologically oriented neourbanism active and decisive, socially mature, not organized around a conflict with the countryside and its values.*

*The questions posed in this premise are the premise of the workshop After the urban explosion.*

*The workshop focuses on a wide peripheral zone of the city of Bologna, which condenses many of the issues and problems we have been talking about, together with great potentials and*

*asks the participants about a possible (and desirable) future in this area, starting from some key terms, which guide the project: reasonable settlement densification, upgrading of the suburban landscape, ecological orientation of the ecological orientation of the settlements, sustainability and freedom of movement of our citizens.*



Una nuova alleanza tra citta' e campagna *A new alliance town-countryside*

La provincia di Bologna  
*The province of Bologna*

L'area vasta oggetto del workshop Internazionale di progettazione architettonica e urbana *Dopo l'esplosione urbana, Una nuova alleanza tra citta' e campagna*, collocata nella provincia di Bologna comprende parte del territorio comunale di Bologna, Granarolo e Castenaso.

L'area vasta comprende caratteristiche ambientali ed urbane miste ed e' totalmente contrassegnata dalla coesistenza di centri edificati ad alta densita' ed ambiti agricoli di campagna.

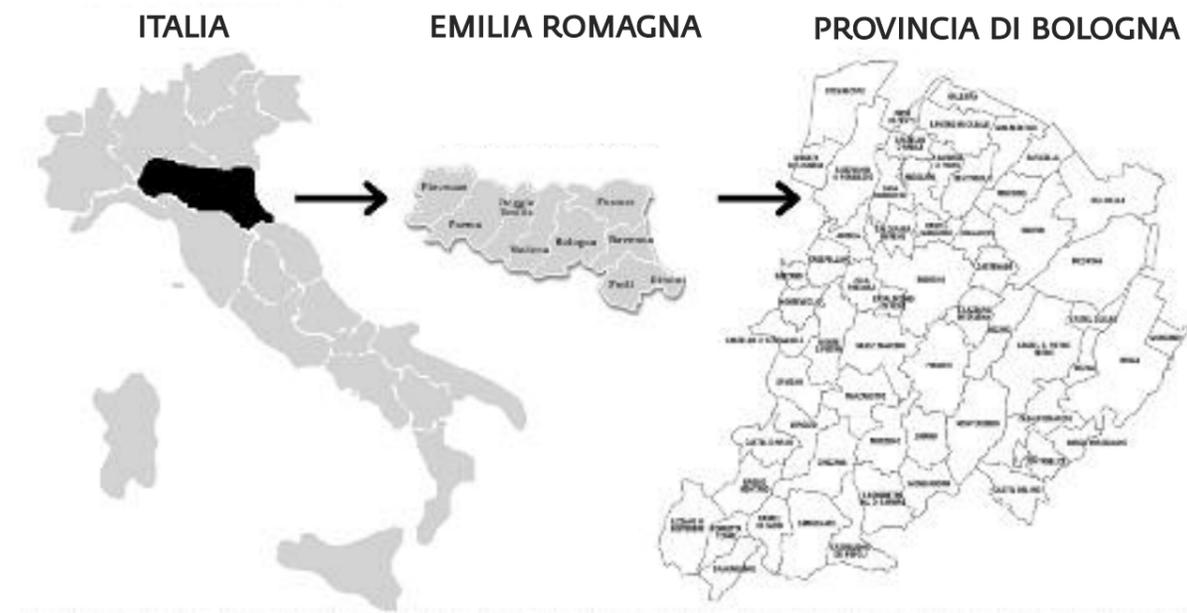
*The area covered by the International workshop of architectural and urban design After the explosion, a new alliance between the city and country, is located in the province of Bologna and includes part of the municipality of Bologna, Granarolo and Castenaso.*

*The area includes large and mixed urban and environmental characteristics and is characterized by the coexistence of high density towns and agricultural areas.*

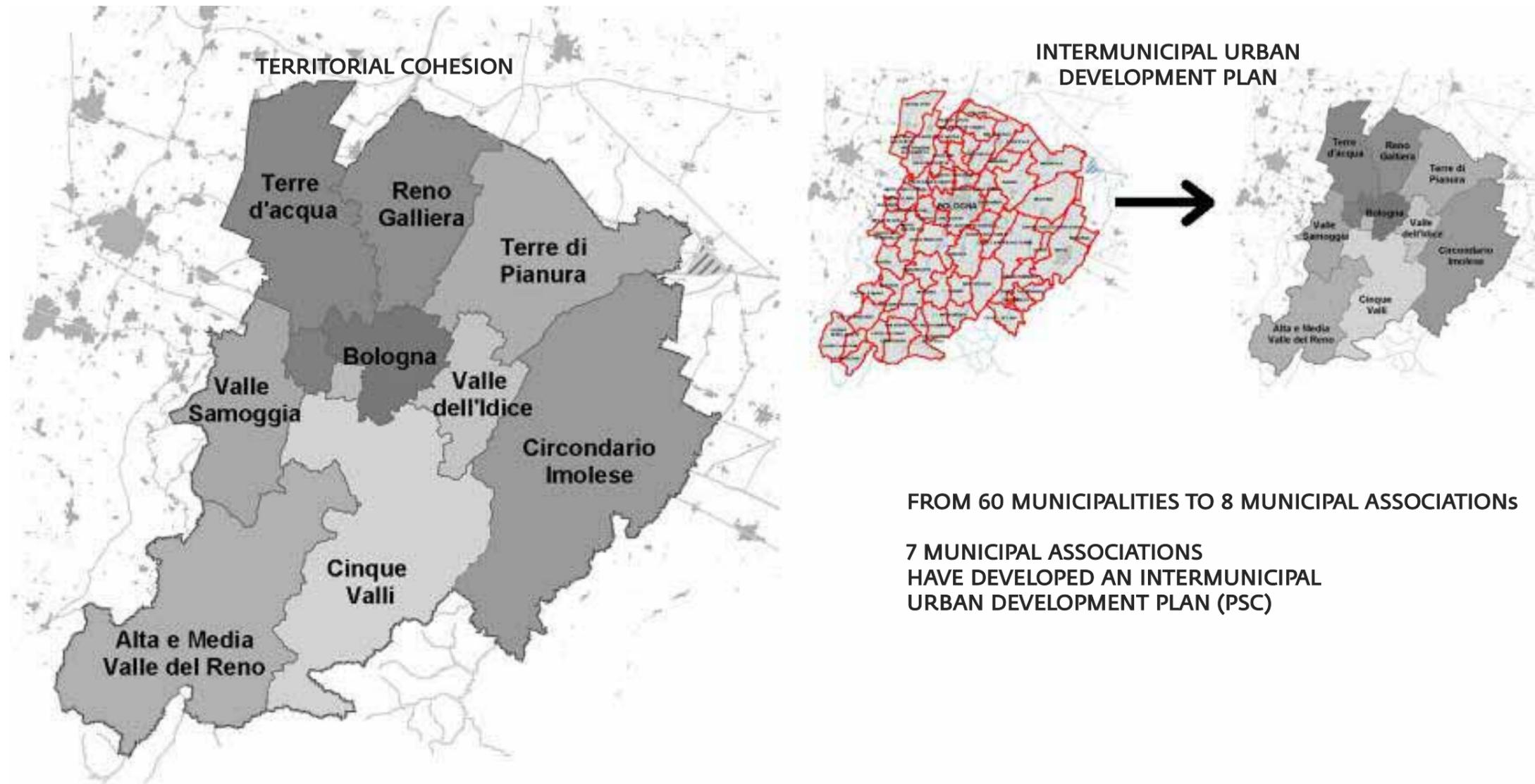


FROM NATIONAL TO LOCAL LEVEL      REGION EMILIA ROMAGNA      PROVINCE BOLOGNA      MUNICIPALITIES 60

PROVINCIA DI BOLOGNA IS COMPOSED BY 60 MUNICIPALITIES



La municipalita' *The municipalities*

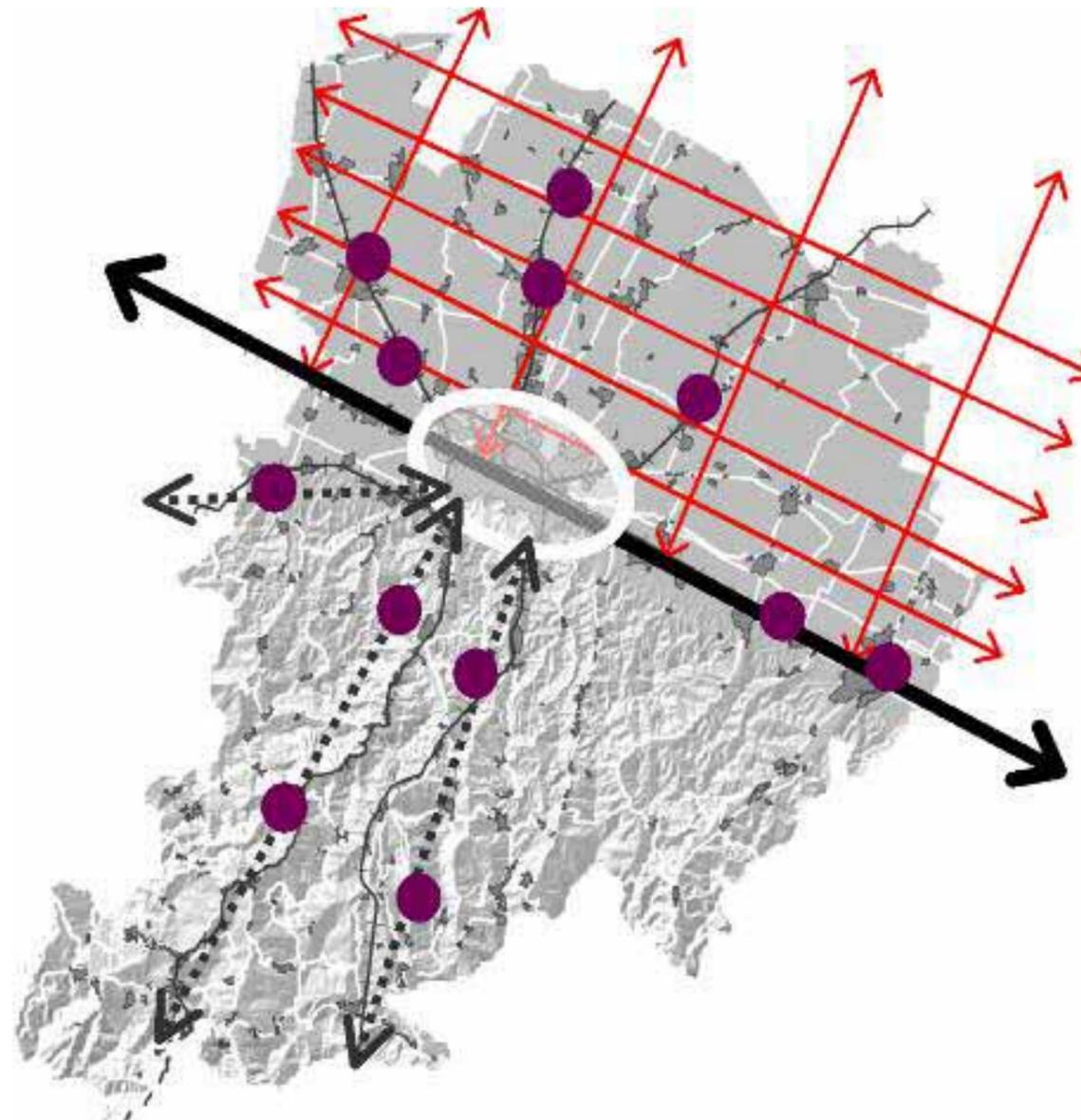


Una nuova alleanza tra citta' e campagna *A new alliance town-countryside*

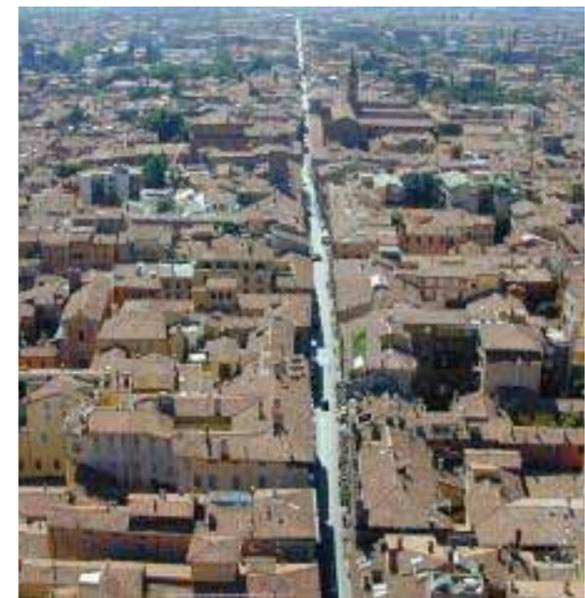
Bologna l'organizzazione radiale  
*Bogna radial organization*



ORTAGONAL POLICENTRYSM  
AND RADIAL ORGANIZATION



- ← VIA EMILIA
- ↔ MAIN ROAD DIRECTIONS
- URBAN FACILITIES POLE
- CITY OF BOLOGNA



URBAN TEXTURE

## PTCP

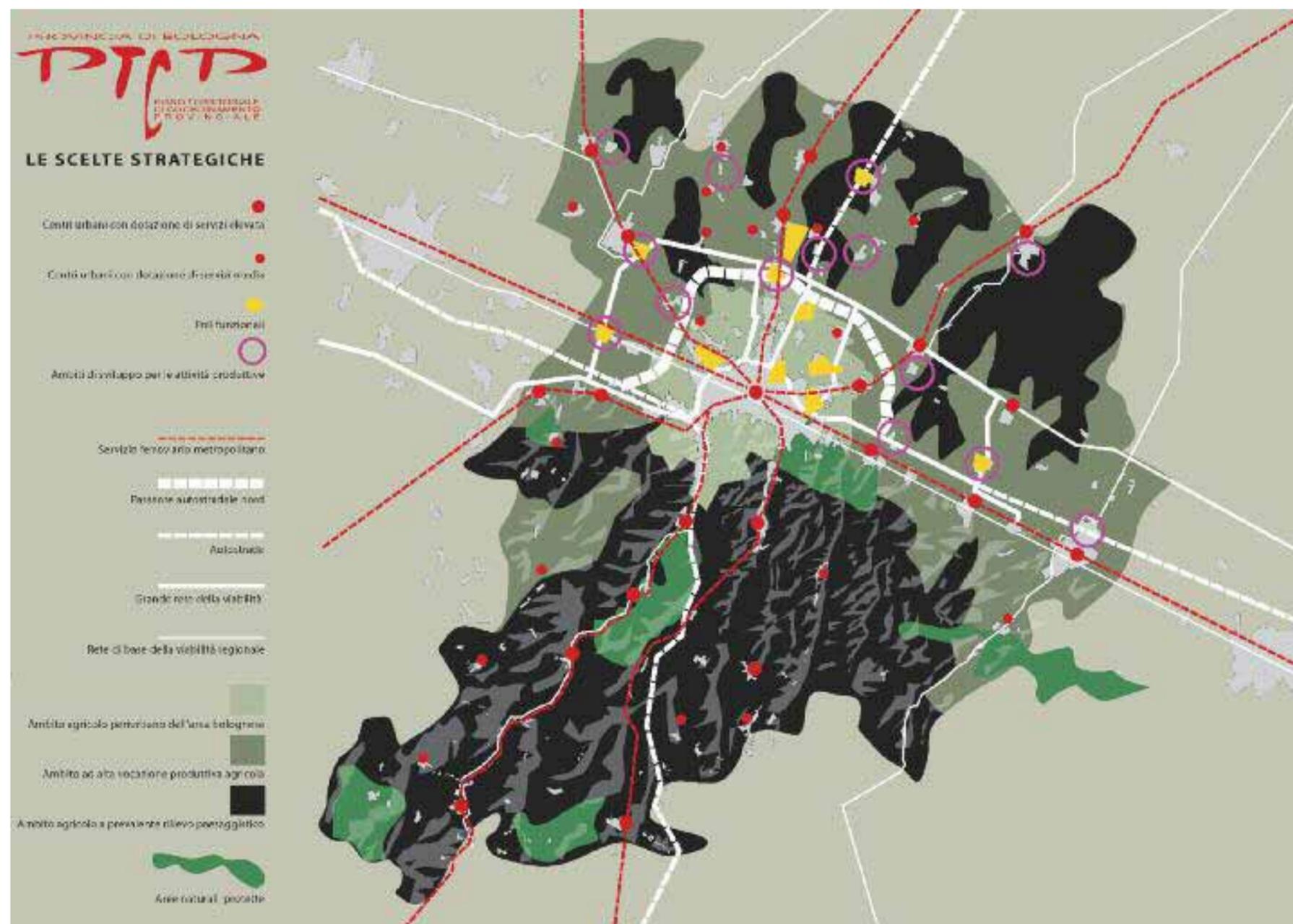
Con l'approvazione del PTCP, avvenuta il 30 marzo 2004, la Provincia ha imboccato con determinazione la strada del riequilibrio territoriale per tutto il territorio bolognese.

Il Piano, attraverso un percorso fondato sulla partecipazione ed il coordinamento, individua gli assi dello sviluppo futuro del nostro territorio, puntando a risolvere i nodi critici che negli anni si sono determinati.

Le scelte strategiche del Piano sono tre:

La prima riguarda il "sistema integrato della mobilità bolognese". Per assolvere al ruolo di cerniera tra Nord e Sud, tra Est e Ovest, che Bologna svolge e per sostenere il suo ruolo di "polo di eccellenza", dobbiamo produrre un potenziamento delle infrastrutture che permetta un più agevole attraversamento dell'area ed un più efficace avvicinamento ed ingresso alla città.

Nello scenario attuale una nuova infrastruttura autostradale appare necessaria, la sua realizzazione deve però significare il potenziamento della rete stradale a servizio dell'area metropolitana bolognese, spostando



consistenti quote di traffico e liberando assi stradali dal traffico non locale.

Soprattutto la nuova infrastruttura autostradale dovrà andare di pari passo al completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), la rete radiale che converge su Bologna e l'attraversa, offrendo in questo modo un moderno sistema di trasporto pubblico su ferro, efficace, veloce e sicuro, integrato funzionalmente con il nuovo sistema di trasporto rapido di massa, la metropolitana leggera e il tram, che Bologna sta progettando, perché, ne siamo convinti, è giunto il momento di invertire la tendenza alla crescita del trasporto privato su gomma.

La seconda riguarda gli insediamenti residenziali e produttivi. Per i primi puntiamo ad uno sviluppo contenuto, concentrato lungo le direttrici servite dal SFM, nei centri urbani dotati di servizi o in grado di adeguarli ai nuovi livelli, con un'attenzione particolare alla qualificazione dei centri urbani, perché la pianificazione deve sviluppare coesione sociale ed una più forte identità comunitaria, se vogliamo che si realizzi quel sistema policentrico di municipi

metropolitani capace di riequilibrare la dipendenza gerarchico-funzionale della provincia dalla città.

Allo stesso modo per i secondi si individuano i poli di espansione, candidando anche parti significative della provincia ad ospitare quelle funzioni di eccellenza, nella produzione, nella ricerca, nei servizi, che Bologna vanta e che non possono essere concentrate solo in città, se vogliamo offrire al nostro sistema produttivo le opportunità per mantenersi competitivo.

Infine la terza scelta strategica inserita nel PTCP riguarda la definizione di una trama unitaria di "corridoi ecologici" e di "aree di salvaguardia ambientale", con l'indicazione di quelle parti del nostro territorio che rendiamo "indisponibili" all'intervento edificatorio o infrastrutturale, per garantire un tasso elevato di sostenibilità al nostro sviluppo, per fissare i limiti che lo stesso deve assumere per essere equilibrato e per superare la condizione di marginalità che spesso caratterizza questi temi nella pianificazione. Il territorio bolognese è orientato alla qualità; la qualità ambientale è un presupposto imprescindibile ed un elemento di

valorizzazione di uno sviluppo che voglia puntare ad alti tassi di competitività di sistema, che non si accontenti di una ricchezza solo quantitativa, ma voglia guardare non solo al futuro prossimo ma anche a quello più lontano.

*Since the Provincial authorities adopted the PTCP (Provincial Territorial Coordination Plan) on March 30 2004, they have made a determined effort to adopt this policy of territorial readjustment for the Bologna area.*

*Thanks to its track record of participation and coordination, the Plan highlights the various road that the future development of this area must take, as well as focussing on how to resolve a number of critical problems that have developed over the years.*

*The Plan adopts three basic strategies:*

*The first concerns the 'integrated Bologna mobility system'. To perform its role as a hinge between North and South, East and West and to support its position as an 'outstanding pole', the infrastructure that enable the area to be passed through easily and the centre to be enriched and entered effectively must be strengthened.*

*In the present situation a new road infrastructure is essential, but it must be an infrastructure that strengthens the current road network serving the Bologna metropolitan area, moving large quantities of*

*traffic and freeing local arteries from non-local traffic. Above all it must support the completion of the SFM, the network linking Bologna to the suburbs, in order to offer a modern public rail transport system that is effective, efficient, fast, safe and functionally integrated with the new rapid mass transport system, the light metropolitan railway and the tram, that Bologna is developing, because the time has come to invert the increasing trend towards private automobile transport.*

*The second regards residential and industrial urban settlements. The plan intends to limit the expansion of the first and to focus the development along the arteries served by the SFM in built-up areas equipped with services or able to adapt to new quality level. Particular attention has been focussed on the selection of these areas as the planning process must develop social cohesion and a stronger sense of community if we want to install a polycentric system of metropolitan municipalities capable of readjusting the dependence of the province on the hierarchy and facilities of its capital.*

*The same is true of industrial development. The plan has identified a series of expansion poles, important parts of the province to be endowed with the outstanding facilities that Bologna boasts in terms of production, research and services. These facilities can no longer be concentrated solely in the provincial capital if we want to give our production system the chance to become truly competitive.*

*The third strategy involves defining a common framework of 'ecological corridors' and 'environmentally protected areas' that indicated clearly which parts of the territory are not open to either building or infrastructural development. This must be done in order to guarantee a high level of development sustainability, to fix limits maintaining the right degree of development equilibrium and to overcome any marginal conditions that often characterize this issues in planning. The Bologna area already tends towards quality and environmental quality is a prerequisite that cannot be ignored. In particular, it enhances a*

*development strategy that is seeking to achieve a high degree of system competition and that will not be satisfied with wealth based purely on quantity as it is determined to look not only at the near future but at the distant future too.*

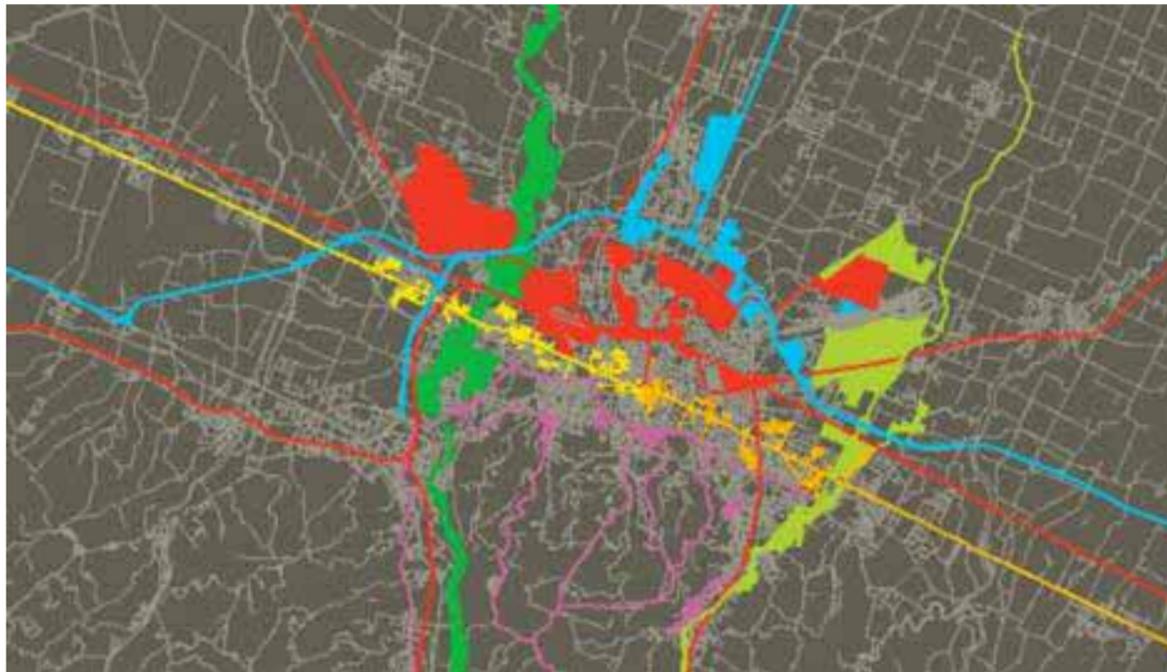
*Bologna wants to become a metropolitan area. It has all the characteristics and possibilities it needs, therefore it must begin to think of itself and organize itself as such and it must consider planning in terms of the whole province. The PTCP paves the way by indicating the main roads to take. We see it has a tool, not a limit, because we want to build the future of our city, municipalities and our territory together. The process of introducing the plan has already begun and a first steps have been extremely encouraging. Many municipalities are already working together to define their own planning tools. Several territorial agreements have already been signed and a number of a major policies are being discussed. The path we have taken will not be an easy one, but these initial steps show that we have started with the right spirit.*

Bologna vuole essere un'area metropolitana. Ne ha le caratteristiche e le possibilità. Deve cominciare a pensarsi e ad organizzarsi come tale, assumendo la scala provinciale della programmazione della pianificazione, come dimensione naturale del proprio progetto. Il PTCP agevola questo processo indicando le grandi direttrici su cui muoversi. Lo mettiamo a disposizione come strumento, prima che come vincolo, perché vogliamo *costruire insieme il futuro* delle nostre città, dei nostri comuni e del nostro territorio. Il cammino per la sua attuazione si è già avviato, ed i primi passi sono confortanti. Molti Comuni lavorano già in forma associata per la definizione dei propri strumenti pianificatori; diversi accordi territoriali sono stati sottoscritti; alcune scelte importanti sono oggetto di riconsiderazione. Quello che ci aspetta è dunque un cammino impegnativo, ma i primi passi ci dicono chiaramente che siamo partiti con lo spirito giusto.

### Strategie generali: le Sette Città *General strategy the seven cities*

Le Sette Città sono figure del territorio bolognese, si identificano in questo modo i sette più importanti progetti di trasformazione urbanistica previsti dal PSC.

*The Seven Cities are figures of the Bologna area, in this way are identified, the seven most important urban transformation projects envisaged by the PSC.*



In rosso *red*: la Città della Ferrovia;  
in azzurro *light blue*: la Città della Tangenziale;  
in viola *purple*: la Città della Collina;  
in verde scuro *dark green*: la Città del Reno;  
in verde chiaro *light green*: la Città del Savena;  
in giallo chiaro *light yellow*: la Città della via Emilia Ponente;  
in giallo scuro *dark yellow*: la Città della via Emilia Levante

### Le Sette Città di Bologna

1. *Città della Ferrovia*: è la città a vocazione internazionale dove nei prossimi anni si verificheranno le trasformazioni più rilevanti;
2. *Città della Tangenziale*: è il progetto di recupero di abitabilità dell'area nord di Bologna, che comprende la sequenza di insediamenti addossati alla grande barriera autostradale;
3. *Città della Collina*: intende affermare una nuova identità per il "giardino di Bologna" che nel tempo ha subito una progressiva riduzione e privatizzazione degli usi;
4. *Città del Reno*: riconquista il rapporto con il fiume che scorre a ovest, attraverso la costituzione di un parco fluviale metropolitano ad elevata qualità ambientale;
5. *Città del Savena*: riprende il tema del doppio parco fluviale (ad est e a ovest), intercalato da aggregati residenziali e produttivi di qualità;
6. *Città della Via Emilia Ponente* e
7. *Città della Via Emilia Levante*: con le due città della via Emilia, Bologna aggiorna la sua strategia di intervento nella città storica, aprendo il nucleo antico, allungandolo e articolandolo: in questo senso le due città riassumono una strategia tipicamente urbana, anche per il fondamentale raccordo con il nuovo sistema della mobilità che interessa tutta la via Emilia.

### *The Seven city of Bologna*

1. *The City of Railway*: is the city where an international outlook in the coming years will occur more extensive;
2. *The City of by Pass Road*: is the restoration project for an habitable north of Bologna area, which includes the sequence of settlements leaning against the big highway barrier;
3. *The City of Hills*: plans to establish a new identity for the "garden of Bologna" which over time has been a progressive reduction and privatization of uses;
4. *The City of Reno River*: recapture the relationship with the river flowing west through the establishment of an urban river park with high environmental quality;
5. *The City of Savena*: incorporates the theme of double river park (east and west), punctuated by clusters of residential and productive quality;
6. *The City of Eastern Emilia* and
7. *The City of Western Emilia*: with the two cities of the Via Emilia, Bologna updates its strategy of intervention in the historic city, opening the old, stretching it and articulating it: in this sense the two cities summarize a typical urban strategy, even for the fundamental transition to the new system mobility that affects all the Via Emilia.

# bologna si fa in sette

SETTE STRATEGIE PER COSTRUIRE  
LA BOLOGNA DEL FUTURO

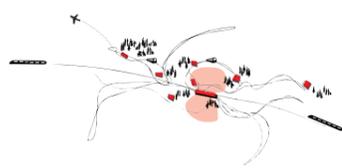
Le **Sette Città** sono un modo nuovo per descrivere i più importanti progetti di trasformazione urbanistica previsti nel Psc: una sorta di "figure del territorio".

Ognuna delle Sette Città corrisponde ad un insieme di azioni di trasformazione urbanistica da realizzare nella catena di luoghi caratterizzata da analogie territoriali, sociali e urbanistiche.

La **Città della Ferrovia**, è la Bologna che afferma la sua eccellenza di capoluogo in grado di dialogare con le altre città d'Europa.

Le **Città della Tangenziale, della Collina, del Reno e del Savena**, sono la Bologna che si riappropria degli spazi verdi pubblici attraverso strategie di intervento metropolitana condivise con gli altri comuni coinvolti.

Le **Città della Via Emilia Ponente e della Via Emilia Levante** sono la Bologna che dal 187 a.C. genera ed unisce insediamenti, crea e attraversa paesaggi. Negli ultimi 30 anni la crescita esponenziale del traffico nelle due vie ha messo in crisi la possibilità di mantenere queste particolari relazioni. Ecco perché il PSC individua nella ristrutturazione della strada-madre il recupero di relazioni vere fra strada e città.

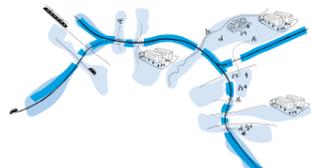


## ● CITTÀ DELLA FERROVIA La nuova immagine di Bologna

La Città della Ferrovia è la città a **vocazione internazionale** ed è qui che nei prossimi anni si verificheranno le trasformazioni più rilevanti.

I poli di scambio e di eccellenza (nuova stazione ferroviaria, aeroporto, nuovo polo universitario, fiera, ex mercato) saranno interconnessi da un sistema di **infrastrutture** per una **mobilità** più efficace.

Un'area molto vasta sarà interessata da importanti interventi di ristrutturazione e di **riqualificazione urbana** capaci di ricucire il centro storico alla sua storica periferia, la Bolognina. La città della ferrovia si pone al centro delle strategie del PSC e saprà rappresentare **la nuova immagine di Bologna**, in Italia e nel mondo.

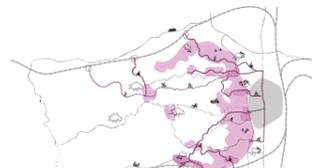


## ● CITTÀ DELLA TANGENZIALE Da grande barriera a grande cerniera

La Città della Tangenziale è il progetto di recupero dell'abitabilità dell'area nord di Bologna e comprende la sequenza di insediamenti addossati alla grande barriera autostradale.

Allo scopo di vivere meglio l'ambiente e di **riqualificare il paesaggio** verranno realizzati **collegamenti più efficaci** fra la tangenziale e le principali strade urbane, fra i parcheggi di interscambio e le fermate del trasporto pubblico locale e saranno progettati nuovi spazi pubblici, **aree verdi** e percorsi ciclo-pedonali.

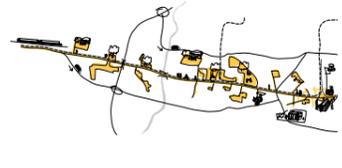
La Città della Tangenziale si articolerà lungo una strada importante, che fino ad oggi ha avuto l'effetto di dividere, isolare, frammentare, ma che nel futuro sarà fortemente integrata nel tessuto urbano e metropolitano.



## ● CITTÀ DELLA COLLINA Una nuova identità

La Città della Collina intende affermare una **nuova identità** per il "giardino di Bologna" che nel tempo ha subito una progressiva riduzione e privatizzazione degli usi. Oggi la collina è poco frequentata perché la si percorre con difficoltà. In futuro verrà riaperta in maniera attenta e puntuale, con **nuovi varchi** (a SS. Annunziata - Staveco, a Porta Saragozza, a villa Spada, villa Mazzacorati, negli antichi possedimenti Camaldolesi, a parco del Paleotto), nuovi attraversamenti, nuove strade carrabili, **nuovi percorsi ciclabili** e **nuovi sentieri pedonali**.

La Città della Collina - lavorando sul paesaggio nel rispetto e nella tutela dell'ambiente - restituirà a Bologna e ai bolognesi il suo **"cuore verde"**, rivitalizzato e fruibile.

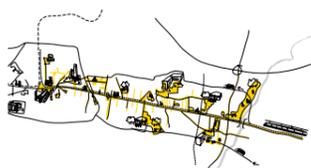


## ● CITTÀ DELLA VIA EMILIA PONENTE Ri-generazione urbana

La Città della via Emilia Ponente recupera ad **ovest** l'importante relazione che intercorre tra la strada-madre e gli insediamenti da essa storicamente generati, attraversati, connessi.

Le principali strategie di riqualificazione della Via Emilia Ponente saranno, in particolare: **il potenziamento del sistema di trasporto pubblico** (con la metrotranvia); la ricerca di spazi per i parcheggi; **lo studio di arredi**, illuminazione pubblica, vegetazione. Importante sarà **l'attenzione ai cambi delle destinazioni d'uso** e ai progetti di recupero.

La Città della via Emilia Ponente ricomporrà aree urbane che si sono sviluppate nel tempo in modo indipendente, attraverso la ristrutturazione della strada e il potenziamento del trasporto pubblico, creando così **nuove centralità**.



## ● CITTÀ DELLA VIA EMILIA LEVANTE Un'altra metamorfosi

Con la città della via Emilia Levante ad **est**, tra il centro storico, "la città giardino" e i nuovi quartieri di Due Madonne e Fossolo, verranno ristabiliti i rapporti di prossimità e le relazioni trasversali interrotte da tempo. Questo recupero avverrà grazie alla creazione di un nuovo sistema di trasporto pubblico (il **Civis**), alla riduzione del traffico privato e alla **riqualificazione degli spazi collettivi** lungo il tracciato della via Emilia.

Saranno anche realizzati interventi puntuali mirati alla **valorizzazione del verde e dei servizi** per fare della via Emilia Levante un nuovo centro cittadino.



## ● CITTÀ DEL RENO La costruzione di un paesaggio

La Città del Reno riconquista il rapporto con il **fiume** che scorre a ovest, attraverso iniziative organizzate lungo le sue sponde che prevedono la costituzione di un **parco fluviale metropolitano** di elevata qualità ambientale, ideale per lo sport e le soste piacevoli. Per garantire la fruibilità del fiume verrà progettato un sistema confortevole di **accessi e percorsi - pedonali e ciclabili** - per e dalle aree urbane cresciute a fianco del fiume (Casalecchio e Saragozza, Barca e Casteldebole, Santa Viola, Birra e Pontelungo, Noce e Calderara).

La città del Reno funzionerà come un corridoio ecologico tra collina e pianura, divenendo il **collante** di una città metropolitana discontinua.



## ● CITTÀ DEL SAVENA Città parco residenziale e produttiva

La Città del Savena riprende il tema del **doppio parco fluviale** (a est come a ovest). L'ambiente della Città del Savena è molto diverso da quello della Città del Reno, così come è diverso il ruolo che nelle due città giocheranno gli spazi aperti. La sistemazione ambientale del torrente fino alla sua confluenza con l'Idice e la nuova strada Lungo Savena raccorderanno gli insediamenti presenti, quelli in corso di realizzazione e quelli previsti a Bologna e nei comuni confinanti: San Lazzaro, Castenaso, Granarolo.

La città del Savena verrà a configurarsi come una vera e propria città metropolitana: un susseguirsi di **aggregati residenziali e produttivi di qualità**, intercalati da ampi spazi aperti, attrezzati e non.

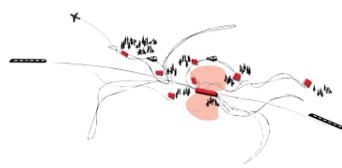
# bologna in seven cities

SEVEN STRATEGIES FOR THE  
FUTURE OF BOLOGNA

The Seven Cities are metaphors of the strategies, described in terms of space, time and the people involved, that will guide concrete actions on the territory. The Seven Cities represent the general project which links and animates single policies of the Municipal Structural Plan, reinterpreting also past ideas and proposals, bridging administrative divisions beyond municipal level and those of the neighbourhoods of Bologna.

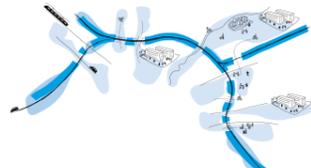
Municipal Structural Plan identifies Seven Cities, each of them inextricably linked to the other but also well distinguishable because of its history and characteristics. The Seven Cities are: The City of Railway, The City of By-pass road, The City of Hills, The City of Reno River, The City of Savena River, The City of Western Via Emilia and The City of Eastern Via Emilia.

The Seven Cities are series of spaces where various populations and social practices prevail, where the way of living changes. At the present day the richness of Bologna can be recognised in these differences and their development is the measure of the utility of a structural plan, which does not involve the territory in a uniform manner, but concentrates and diversifies interventions.



## ● THE CITY OF RAILWAY The new image of Bologna

The City of Railway identifies the series of urban spaces (new railway station, airport, expo centre, business centres) that are centre for international relations, characterized by maximum accessibility, concentration of high quality functions and presence of the many varying populations typical of the contemporary demographic mixture. It is the city where over the forthcoming years most important transformations will take place, including a redesign of the building developments that have grown up both before and after the urban and industrial revolution (historic Bologna and the district of Bolognina, actually separated by the railway lines). It is the urban strategy that will provide a new image for Bologna in Italy and worldwide.



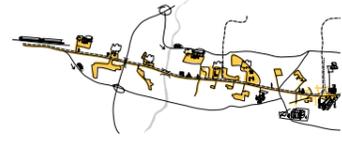
## ● THE CITY OF BY-PASS ROAD From great barrier to link road

The City of By-pass road identifies the sequence of neighbourhoods that lie on both sides of the great barrier located in the northern area of the city. The habitability of these places can only be improved through a system of links (intersections, car parks, cycling and pedestrian ways) and open spaces (green landscaping, mitigation areas and agricultural wedges). The progressive inclusion of the by-pass road, intended to turn into a metropolitan road, occurs with the multiplication of places directly linked to it - areas of new urban development and places to be re-developed that, overall, represent the range of metropolitan uses and practices.



## ● THE CITY OF HILLS A new statute

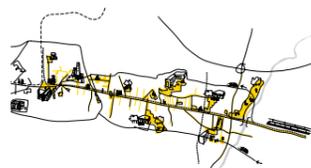
The City of Hills tries to give a new identity to an area that has been subjected to a process of progressive reduction and privatization in its uses (almost entirely residential). The strategies for the City of Hills are directed to establish a new "habitability statute" breaking taboos (hill areas to remain as they are now) and providing: a system of connections and focal points (corridors, footpaths, stations, car parks) that diversify and qualify urban and metropolitan accessibility; the identification of places to be developed as park links with areas that are heavily urbanised; the creation of ecological, agricultural and semi-urban environments that are available for various uses by metropolitan inhabitants.



## ● THE CITY OF WESTERN VIA EMILIA Urban re-generation

The City of Western Via Emilia reconstructs the important relationship between the historical Road and its surrounding settlements in the western part of Bologna.

A metropolitan transport service, both above and below ground, will connect the Roman and Medieval city with the first concentrated eighteenth and nineteenth century development, with the old industrial centre of Santa Viola and with the old district of Borgo Panigale. While restructuring the Road and introducing a new public transport, some urban contexts, now different and autonomous, will become a system.



## ● THE CITY OF EASTERN VIA EMILIA Another metamorphosis

The City of Eastern Via Emilia is the chance to reconstruct transversal links with neighbouring areas that have been interrupted for some time by introducing a new public transport system, reducing private traffic, improving public areas along the road and restoring links with neighbouring urban centres.

A new automatic trolley bus, named Civis, will link the Roman and Medieval city with the 18th and 19th centuries area of expansion, the modern Due Madonne and Fossolo districts and the new green spaces planned in the City of the Savena. This succession of interventions, each with parks and services, will find as their common point of reference the redeveloped road.



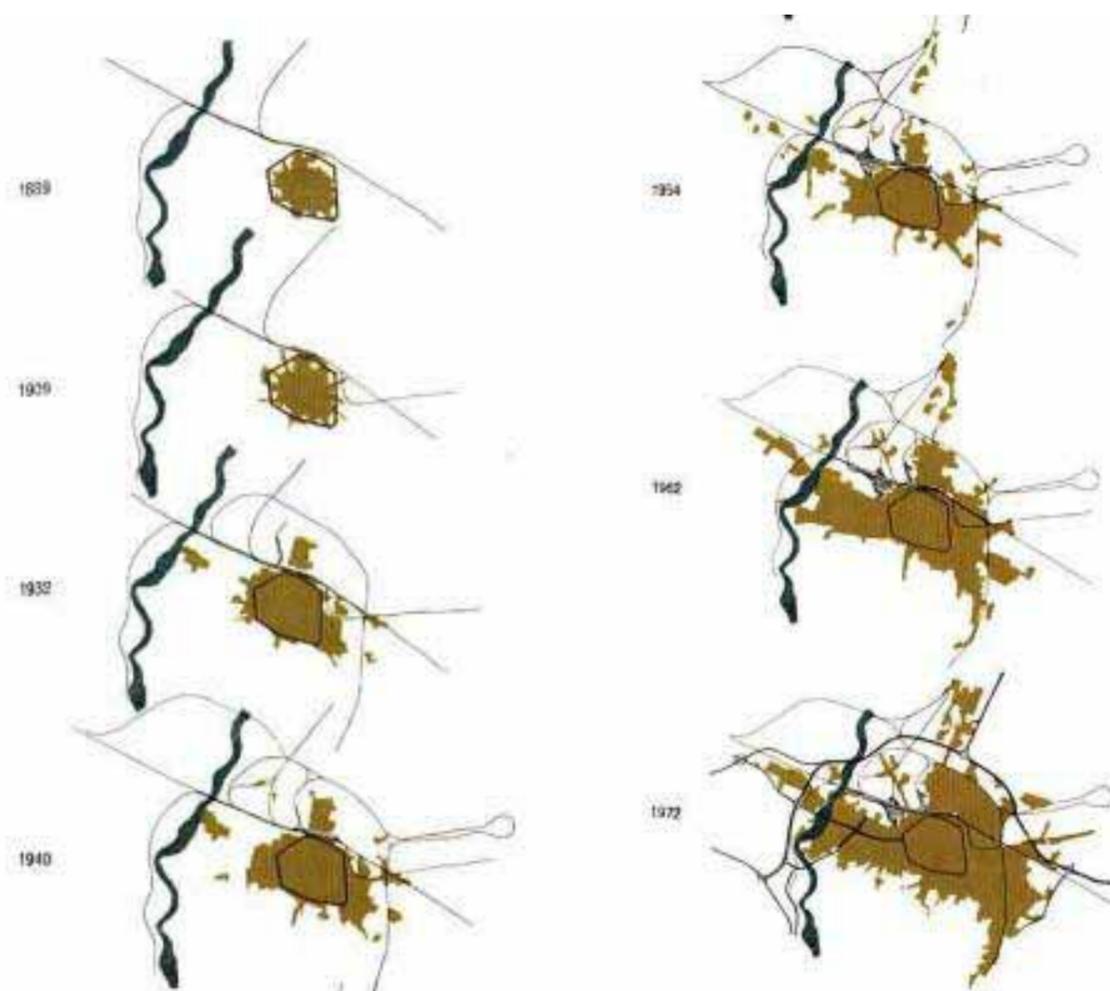
## ● THE CITY OF RENO RIVER The construction of a landscape

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



## ● THE CITY OF SAVENA RIVER A residential and productive city-park

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



### Lo sviluppo di Bologna *Bologna development*

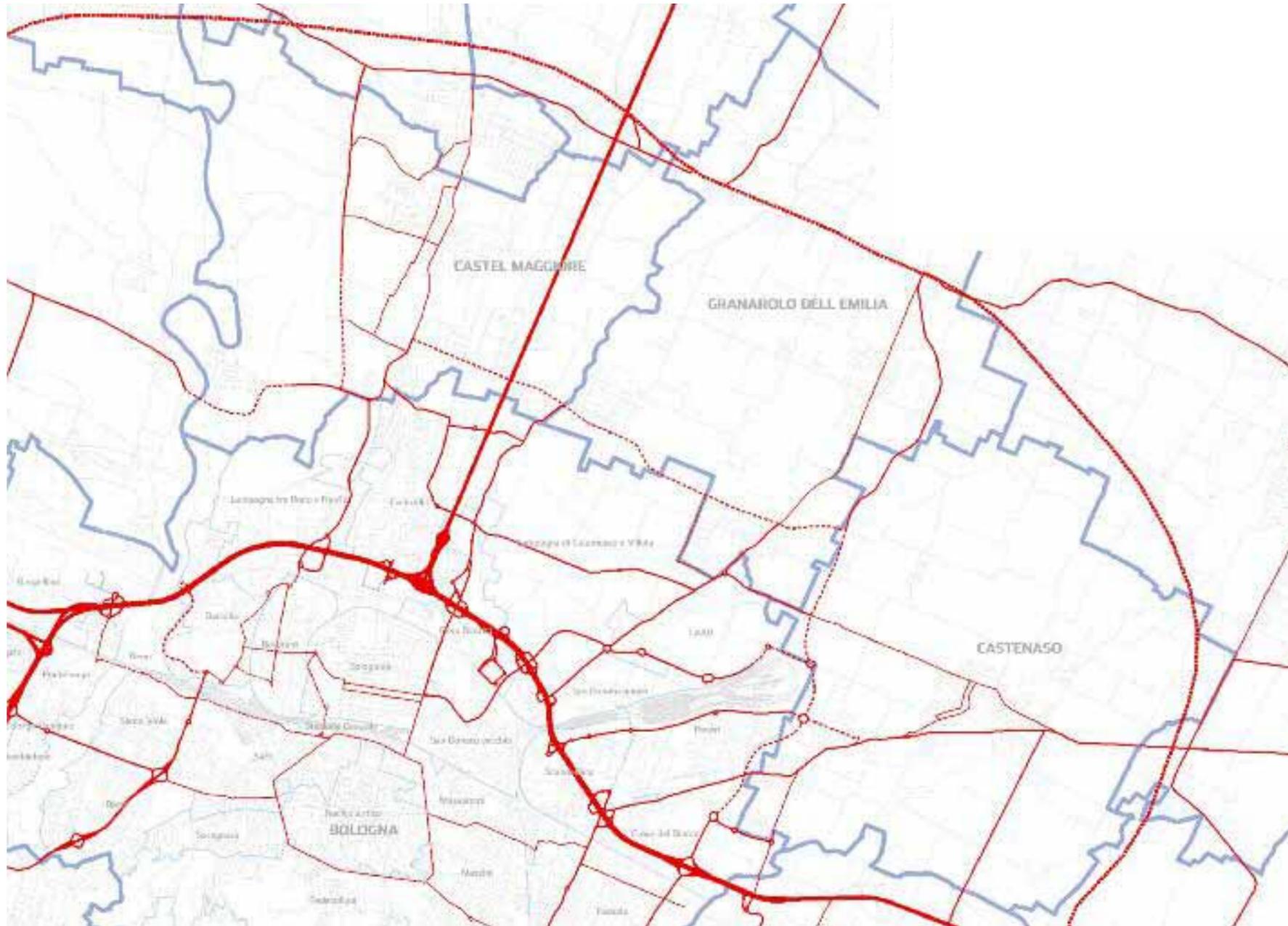
Negli ultimi decenni si è deciso di salvaguardare la parte collinare del territorio bolognese piegando verso la pianura la crescita della città' moderna. L'area vasta studiata nel workshop è collocata in questo ambito di pianura, comprende parti del territorio comunale di Bologna, di Granarolo dell'Emilia e di Castenaso. L'espansione urbanistica in combinazione con gli effetti della meccanizzazione delle conseguenti modifiche aziendali dell'attività' agricola ha prodotto una profonda modifica nel paesaggio della pianura sconvolgendo in pochi decenni assetti territoriali che sopravvivevano da secoli.

*In recent decades, the decision to preserve the hilly part of the Bologna area has meant that increasing the growth of the modern city towards the plain.  
The area studied in the workshop is placed in lowlands, and covers the municipality of Bologna, of Granarolo dell'Emilia and Castenaso.*

*The urban expansion combined with the effects of mechanization has produced a profound change in the landscape of the plains in a few decades, disrupting the territorial structures that survived for centuries.*

Le aree di pianura conservano diffuse tracce di passato ricco e vitale. L'espansione metropolitana ha banalizzato in modi e misure diseguali: lungo i principali assi viari, attraverso una sistematica erosione del territorio produttivo attraverso il mutamento dell'uso degli edifici agricoli e delle loro tipologie ed attraverso la progressiva diffusione di edilizia a bassa densità'.

*The plain areas remain widespread traces of a past rich and vital. The urban sprawl has become commonplace in different ways and to unequal: along major roads, through a systematic erosion of productive land, through the changing use of agricultural buildings and their types, through the gradual spread of low-density housing.*

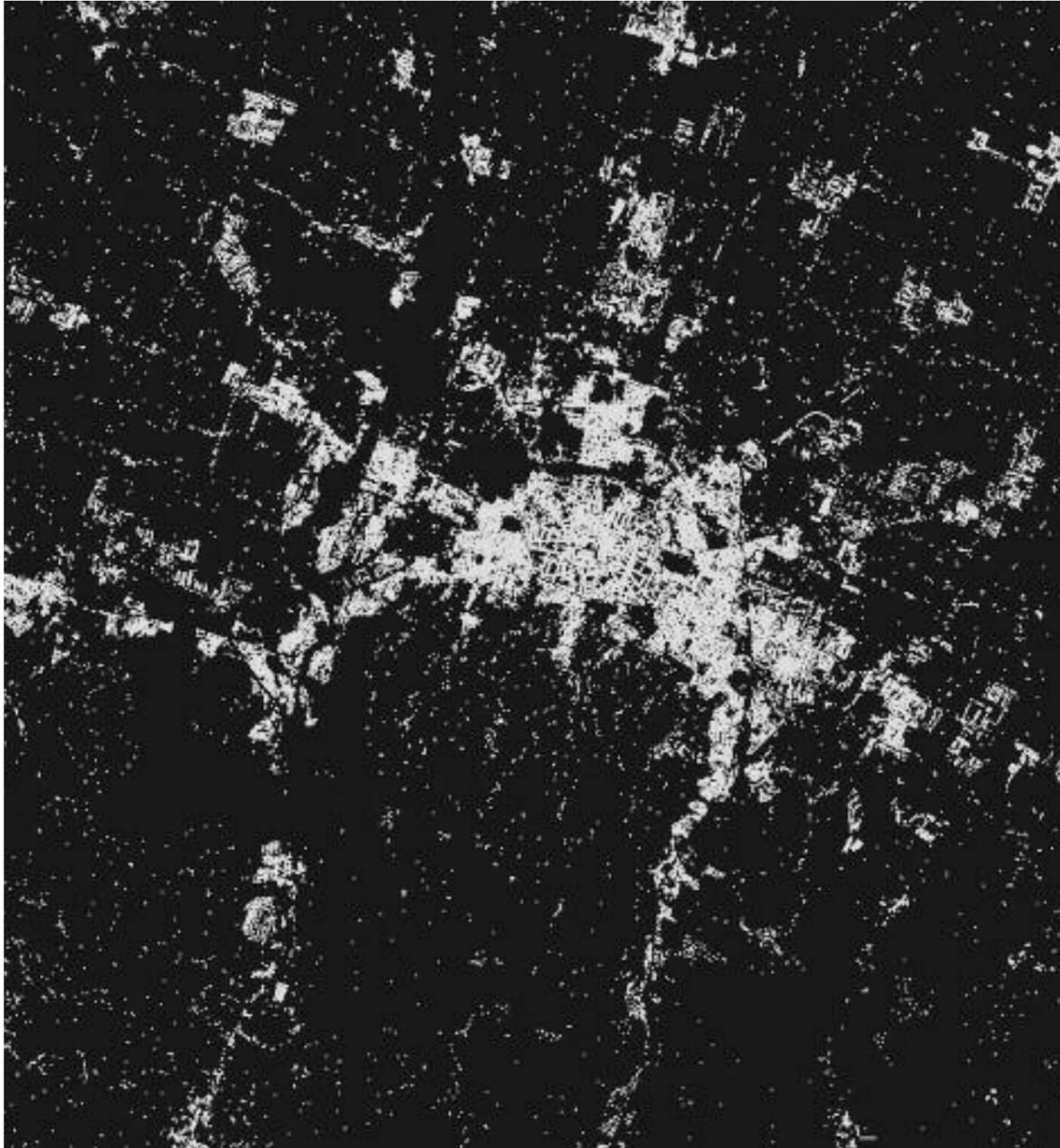


### Le connessioni *The network*

Le lottizzazioni hanno seguito spesso le forme dei terreni, passati da uso agricolo a residenziale. Ad eccezione dell'asse tangenziale e delle addizioni necessarie, non si registra una significativa innovazione della rete stradale esistente.

*The subdivisions have often followed the shapes of the land passed from agricultural use to residential. In addition, with the exception of the axis of the ring road and additions required, there is no significant innovation of the existing road network.*

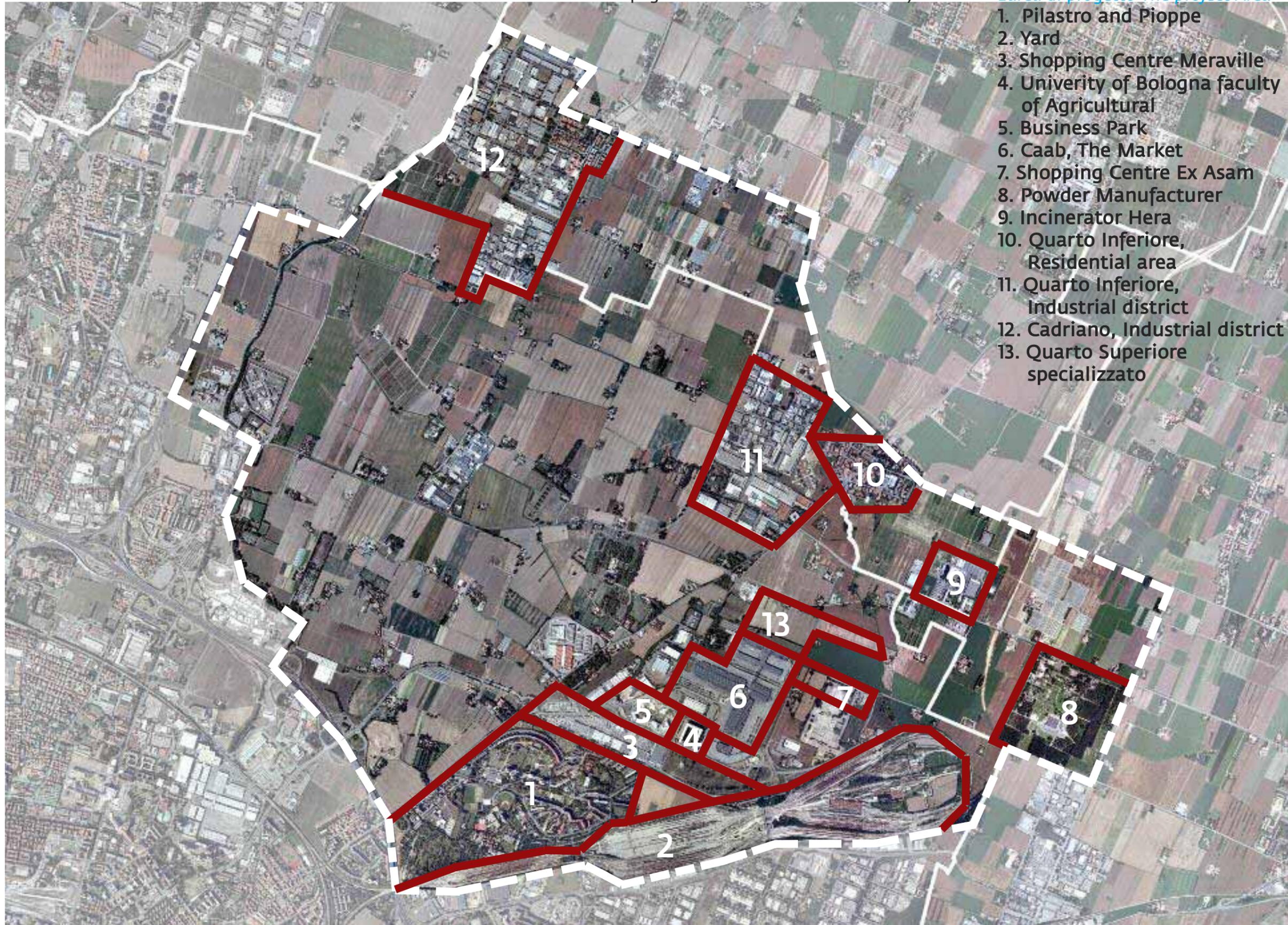
existing	new	
		autostrade e tangenziali highways and expressways
		strade di attraversamento e attraversamento urbano crossing streets and crossing urban
		strade di connessione tra parti urbane road connections between urban areas
		strade road
		confini comunali municipal boundaries
		confini PSC PSC boundaries



*La città' diffusa The sprawl*

Inhabitants province bologna	984.342 (2009)
Common inhabitants Bologna	377.220 (2009)
Inhabitants in the conurbation bolognese	650.000 (2005)
Inhabitantes expected in 2015	1.000.000 (2005)
Extension of the province	3.700 km
Urbanized area	210 km
Daily trips to and from Bologna	400.000 (2005)
Average daily highway traffic crossing	45% (2005)
Average daily highway traffic exchange	55% (2005)

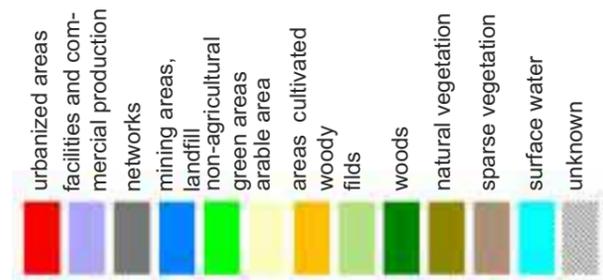
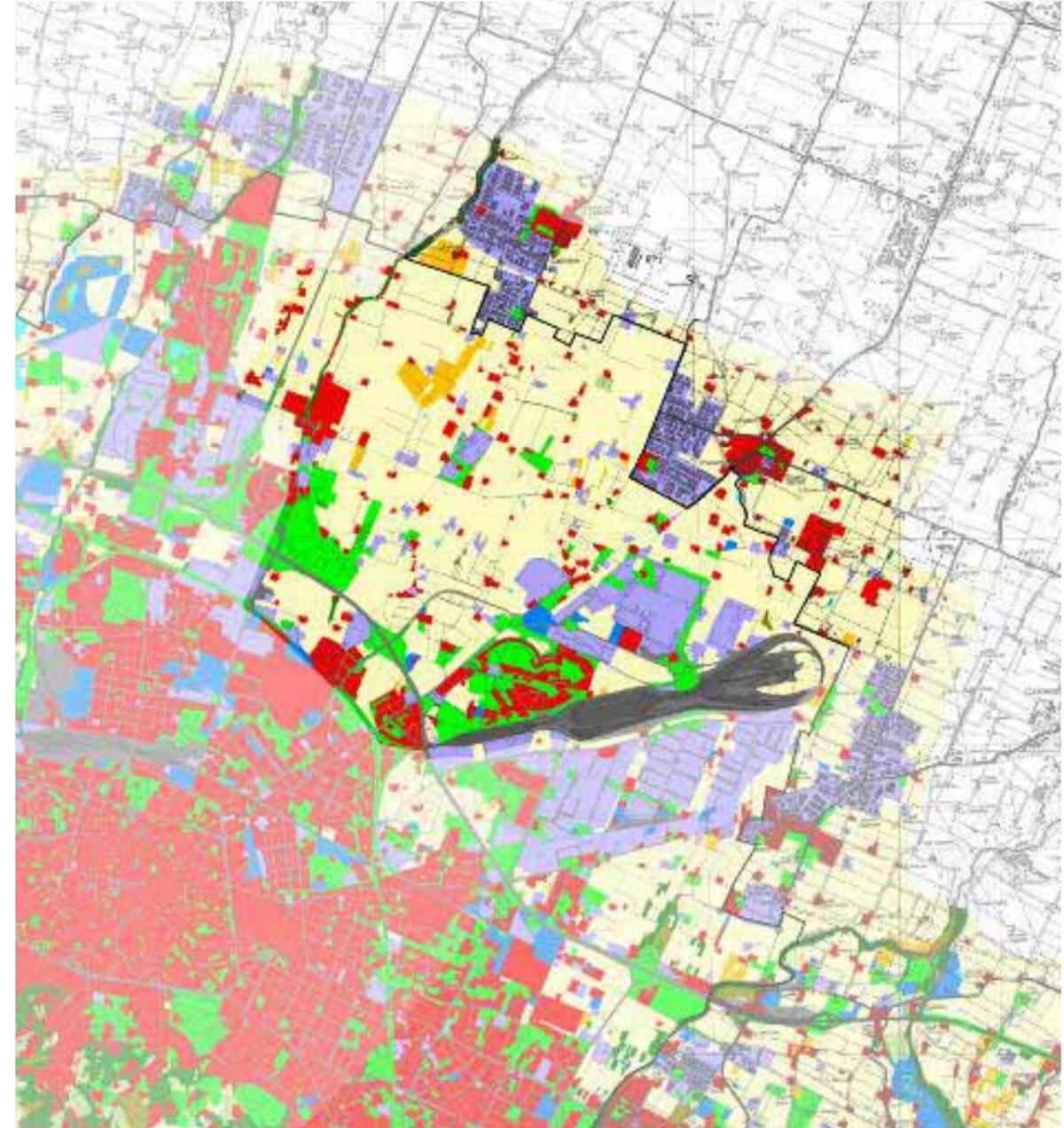
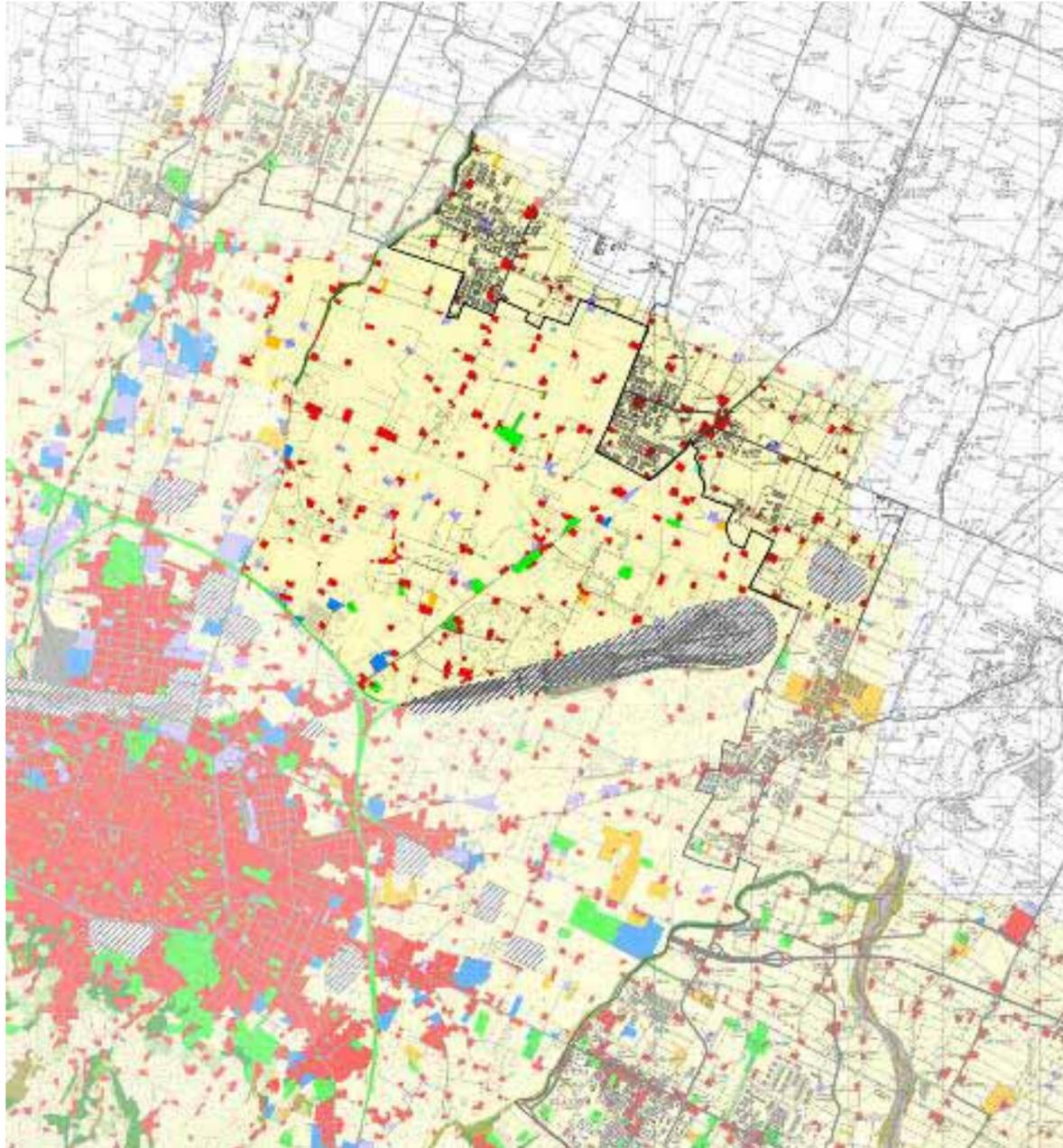




- 1. Pilastro and Pioppe
- 2. Yard
- 3. Shopping Centre Meraville
- 4. Univerity of Bologna faculty of Agricultural
- 5. Business Park
- 6. Caab, The Market
- 7. Shopping Centre Ex Asam
- 8. Powder Manufacturer
- 9. Incinerator Hera
- 10. Quarto Inferiore, Residential area
- 11. Quarto Inferiore, Industrial district
- 12. Cadriano, Industrial district
- 13. Quarto Superiore specializzato

Una nuova alleanza tra città' e campagna *A new alliance town-countryside*

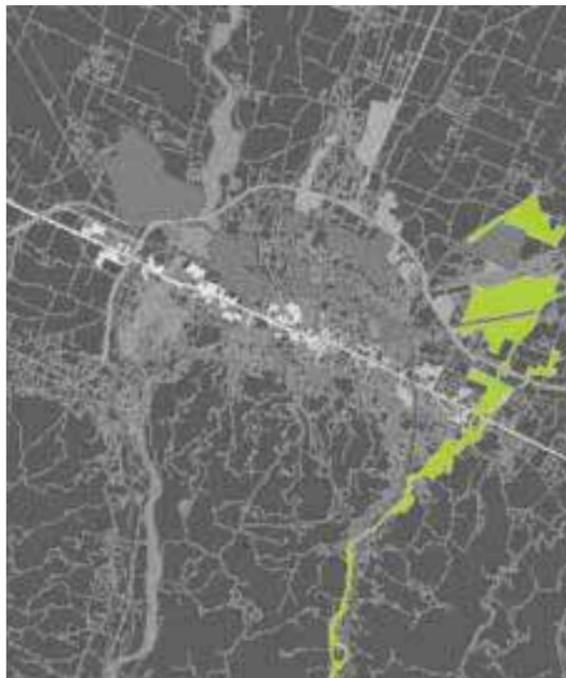
L'area di progetto nel 1954 e nel 2001 *The project Area in 1954-2001*



**Città' del Savena**  
*The City of the Savena River*

L'area scelta per il progetto si colloca all'interno di quella che il PSC identifica come Città' del Savena.

*The project Area is part of what the PSC identifies as City 'Savena.*



Con la *Città del Savena* si riprende il tema, ormai radicato nell'urbanistica bolognese, **del doppio parco fluviale** (a est come a ovest).

Si sposta però l'accento sul "pieno" del parco a differenza di quanto avviene lungo il Reno.

A est la nuova strada lungo Savena, l'alta velocità, le aree di nuova urbanizzazione nel comune di Bologna e nei comuni contermini, configurano una vera e propria città metropolitana.

*The City Savena takes up the double river park (to the east as in west), an established theme in city of Bologna. Moves, however, the emphasis on the idea of the filled park in contrast to what happens along the Rhine. A new metropolitan city is set by the new road long the Savena, the high speed, the new conurbation area.*

**Strategie Strategy**

Nella Città del Savena, come in quella della Ferrovia, si concentrano le principali trasformazioni previste dal Piano strutturale: **nuove urbanizzazioni, la riqualificazione della zona Roveri, il completamento del centro agroalimentare con nuove attività economiche.**

La sistemazione ambientale del torrente Savena dovrebbe arrivare fino alla sua confluenza con l'Idice. In questo modo la nuova strada lungo Savena raccorderà gli interventi con i comuni confinanti.

*Major structural changes in the plan are concentrated in the City of the Savena river and the City of railway: **new urbanization redevelopment of the Roveri Area the completion of the market center with new food businesses.** The environmental arrangement of the Savena should be up to its confluence with the river Idice. In this way the new road along the Savena will join the new changes with the neighboring municipalities.*

**Le nuove infrastrutture per il trasporto pubblico**

Tpgv sulla via Emilia, il Servizio ferroviario metropolitano, la metrotranvia che raggiunge il Caab, che connettono questa parte del territorio bolognese al resto dell'area metropolitana, costituiscono una condizione imprescindibile per il funzionamento e l'abitabilità della Città del Savena e il loro completamento dovrà essere contestuale alla realizzazione delle parti nuove.

**The new infrastructure for public transport**

*The Tpgv on the Via Emilia, the railway, the Caab metrotranvia are all connections to the city. Their utility is essential for the operating function of the Area.*

*The potential of the connections will be necessary when the new project area will be built.*



*Azioni sulle connessioni*  
*Linked actions*

**La costruzione di una rete continua di piste ciclabili** dovrà affrontare due criticità: l'attraversamento del torrente e delle grandi infrastrutture stradali.

*The construction of a continuous network of bicycle lanes will have to address two critical: the crossing of the river and the crossing of the major road infrastructure.*

*Effetti sui contesti*

La costruzione della Città del Savena produrrà effetti su differenti contesti.

**Per quanto riguarda gli spazi verdi** (parco del Paleotto, preparco dei Gessi, parco della Resistenza a San Lazzaro di Savena e della Campagna tra via San Vitale e gli Stradelli Guelfi) creerà' un grande, articolato sistema, ecologicamente qualificato.

**Per quanto riguarda le aree residenziali più prossime** (via Corelli e il Villaggio Ina casa Due Madonne), migliorerà' la qualità urbana complessiva.

**Per quanto riguarda le aree urbane e metropolitane possono essere considerate**

la sede del quartiere Savena e gli spazi pubblici circostanti  
l'Ospedale Bellaria  
il Caab nel comune di Bologna  
la zona industriale di Ca' dell'Orbo a Castenaso  
il nuovo polo commerciale a San Lazzaro  
la nuova piscina intercomunale a Castenaso  
la nuova sede di Hera a Castenaso.

*Linked contexts*

*The construction of the City of the Savena River will have an impact on different contexts.*

*On green Area will create a large system ecologically trained (the Paleotto Park, the Gessi Park, the Resistenza a San Lazzaro di Savena Park and the Campagna between via San Vitale and gli Stradelli Guelfi will all be connected).*

*On residential Area will improve the overall quality of urban life (Via Corelli and the Ina Casa Due Madonne Area).*

*On urban and metropolitan Area will improved the district and the public area of the Savena city  
the Bellaria Hospital  
the Caab Market  
the industrial Area of Ca' dell'Orbo in Castenaso  
the new trade center in San Lazzaro  
the new inter-pool in Castenaso  
the new Hera headquarter in Castenaso.*

*L'asse Savena The Savena connection*

Il nuovo asse lungo Savena è una strada di livello metropolitano e si considera il suo inizio dalla rotonda Verenin nel comune di Bologna per terminare dopo il comune di Castenaso, nel territorio di Granarolo.

Questa strada è un elemento portante del sistema reticolare volto a superare il sistema radiocentrico bolognese e concretizza la connessione della Valle del Savena e delle direttrici San Donato e San Vitale con la grande viabilità autostradale e metropolitana e con centri attrattori come l'interporto, il Centergross, il Centro Agroalimentare.

*The new Savena long axis is a metropolitan level street and it starts at the beginning of the round Verenin in the municipality of Bologna to finish after the town of Castenaso in the Granarolo territory.*

*This road is a pillar of the network system. It connects the Valle del Savena and the San Donato and San Vitale roads on one side to the highway and on the other side to the interport, the Centergross and the Caab.*

Il territorio è attraversato da tre linee pubbliche di Sfm:  
la Bologna Firenze  
la Bologna Ancona  
la Veneta per Budrio  
Problema non marginale sarà l'inquinamento acustico da marginare.

*The Area is crossed by three public lines, two of these starts from Bologna one to Firenze and one to Ancona, the third one cross the area leaving from Veneto to Budrio. The big problem to think about will be the acustic pollution.*

*I nuovi insediamenti e la preesistenza  
The new settlements and the existing*

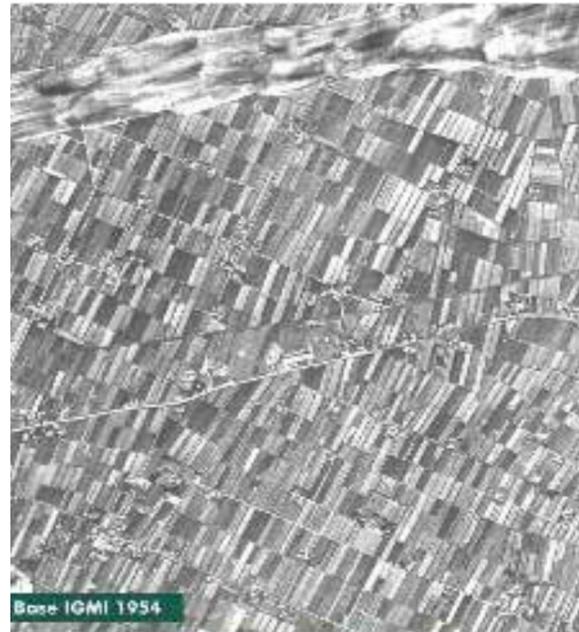
La zona è compresa tra il territorio urbano e il torrente Savena, si tratta di aree agricole dove si potrà costruire un nuovo tessuto urbano caratterizzato da alta qualità. Gli edifici di valore storico si dovranno integrare con le nuove previsioni. Si configura come una serie di percorsi e spazi verdi che mette in relazione le diverse situazioni presenti lungo le sponde del torrente: tessuti edilizi parchi emergenze storiche e naturalistiche spazi pubblici attrezzati recenti opere di mitigazione naturalistica delle strade la collina di Hera formata dai rifiuti urbani

*Next to the Savena river there are farming areas that can be rethought in a new high level urban structure. The farming and historical buildings will have to deal with the new ones. The green park will create a series of paths to relate building fabric, parks, historic buildings and natural area, equipped public spaces, recent road works to mitigate natural expansion, the Hera municipal waste hill.*

Una nuova alleanza tra città' e campagna *A new alliance town-countryside*



IN THE PROJECT AREA



Bozze IGMI 1954



Uso del Suolo 1954



foto "It 2000" - C.G.R.



Uso del Suolo 2001

I dintorni: Zona Roveri  
*Surrounding: Zona Roveri*

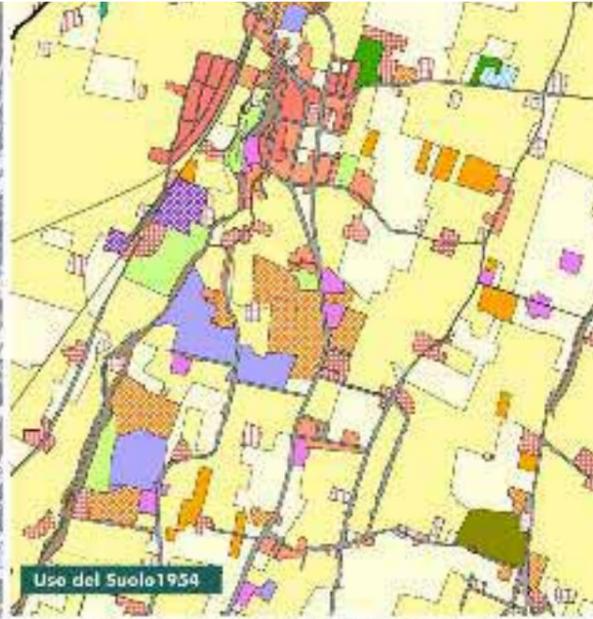
Il fenomeno che maggiormente caratterizza gli ultimi decenni e' il sorgere di grossi comparti produttivi e commerciali ai margini delle periferie.  
Nella zona Roveri: un grosso comparto produttivo sorto perpendicolare allo scalo di San Donato, con tipologia a pettine, a sud del quale sopravvive un tessuto rurale storico.

*The rise of large commercial and productive sectors at the edge of the suburbs is the most characteristic phenomenon in recent decades.  
In the Roveri Area:  
a large manufacturing sector rose perpendicular to the port of San Donato, with comb-type, to the south of a rural historic fabric which survives.*

Una nuova alleanza tra citta' e campagna *A new alliance town-countryside*



foto Base IGM 1954



Uso del Suolo 1954

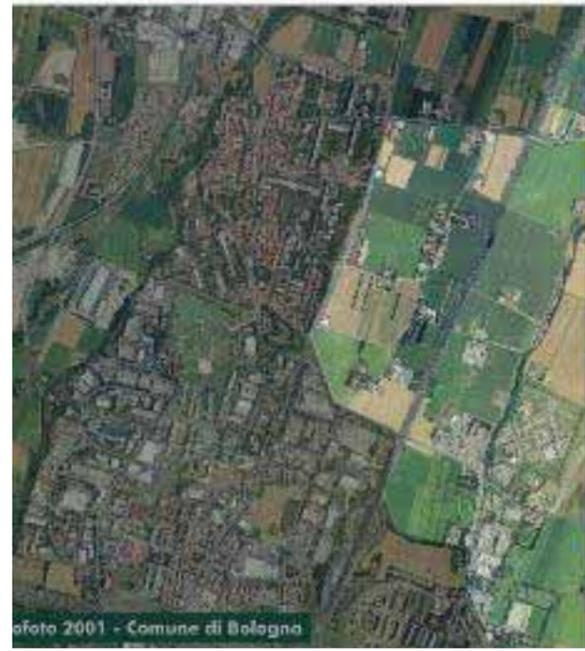
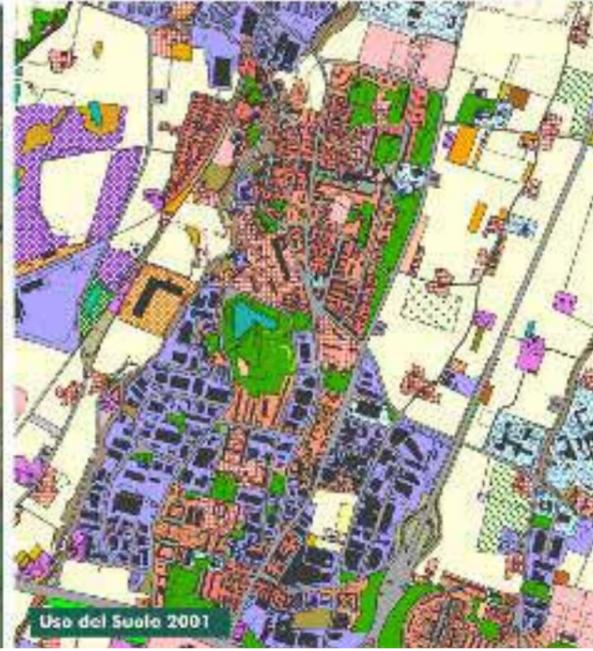


foto 2001 - Comune di Bologna



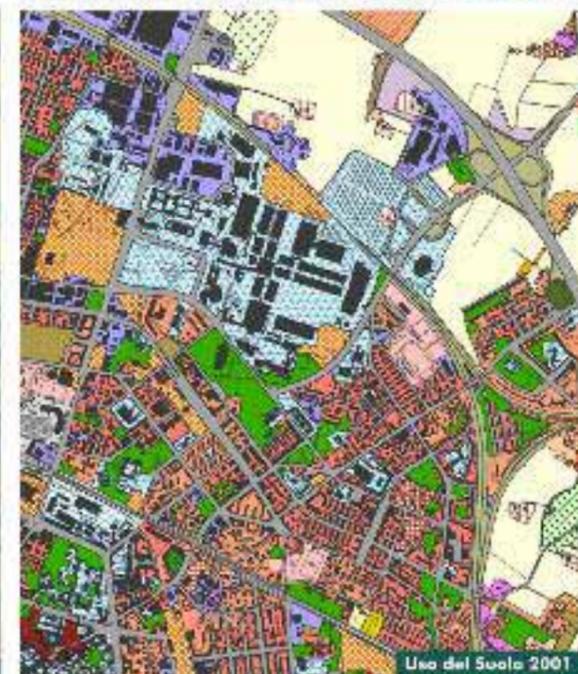
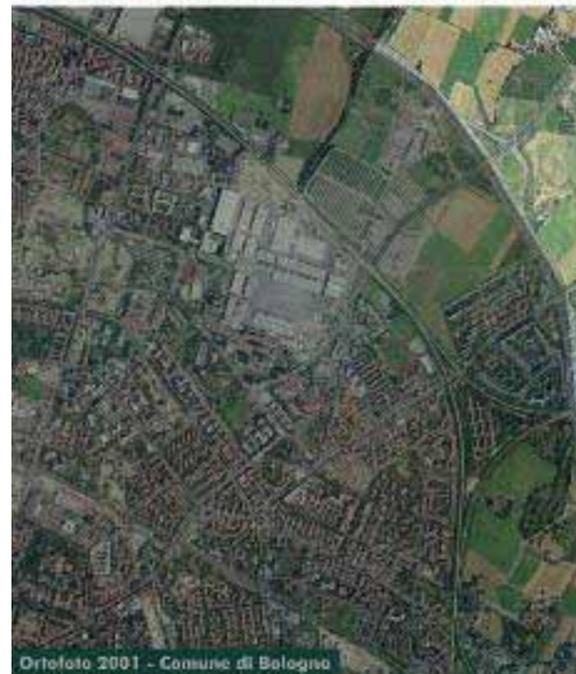
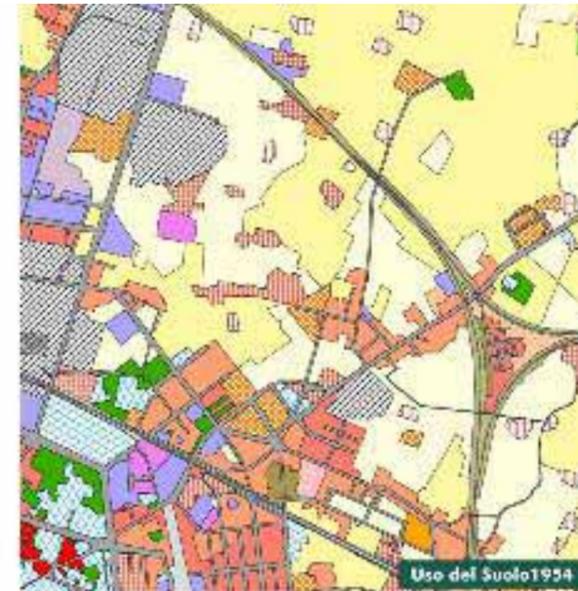
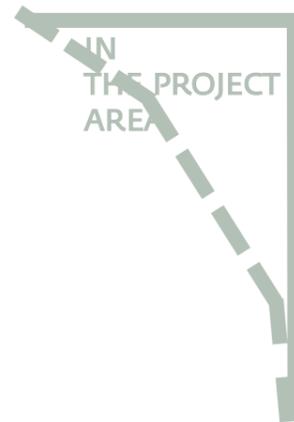
Uso del Suolo 2001

I dintorni: Corticella  
*Surrounding: Zona Corticella*

Corticella e' situata lungo il canale Navile a nord della citta': per questo il Borgo ha una tradizione commerciale. L'espansione della citta' l'ha inglobata assieme a Borgo Panigale, San Lazzaro e Casalecchio.

*Corticella is located north of the city along the Navile river. Because of this the village has a tradition of trade. The growth of the city has incorporated Corticella together with Borgo Panigale, San Lazzaro and Casalecchio.*

Una nuova alleanza tra citta' e campagna *A new alliance town-countryside*



**San Donato**

Si e' sviluppato per comparti popolari fino a ridosso della zona fieristica. Fa parte di questa zona una ampia area agricola ancora conservata e il borgo rurale San Nicolo' in Villola.

*It developed popular sectors right up to the fairgrounds. In this area a large agricultural area and a rural village (San Nicolo' in Villola) still retained.*

Una nuova alleanza tra citta' e campagna *A new alliance town-countryside*



Una nuova alleanza tra citta' e campagna *A new alliance town-countryside*



Una nuova alleanza tra citta' e campagna *A new alliance town-countryside*



Una nuova alleanza tra citta' e campagna *A new alliance town-countryside*





**Intervista a A.L.**

**Cosa ne pensa degli spazi pubblici di Cadriano? Cosa pensa che manchi e cosa sia da migliorare?**

AL: Sono presenti abbastanza spazi verdi e parchi, ma essendo una zona industriale sono assenti luoghi di incontro quali piazze.

**Il quartiere è ben servito anche per bambini, giovani e anziani ?**

AL: Il quartiere non è ben servito in quanto appunto si tratta di un quartiere industriale. Nei primi tempi in cui prendevo l'autobus avevo dei problemi, poiché i collegamenti con il centro storico sono insufficienti.

**Pensa che il quartiere sia chiuso in se stesso o ben relazionato con l'intorno? Quali relazioni esistono con la città storica di Bologna?**

AL: Non essendo zona residenziale le relazioni con l'intorno non sono tante. Viste le difficoltà di trasporto, la relazione con il centro rimane minima, inoltre essendoci esclusivamente industrie la zona risulta deserta nelle ore non lavorative.

**Sono raggiungibili i luoghi di aggregazione nati negli ultimi anni (centri commerciali, facoltà di agraria, CAAB)?**

AL: Non sono facilmente raggiungibili perché ci sono pochi mezzi, il collegamento stradale non è facile.

**Quale è il flusso del traffico?**

AL: Essendoci molta concentrazione industriale il traffico è abbastanza sostenuto, le strade, soprattutto nei mesi invernali, sono rovinate per le condizioni atmosferiche.

**Sono presenti marciapiedi o piste ciclabili?**

AL: Non tanti, anche perché non le trovo indispensabili.

**Ci sono abbastanza parcheggi?**

**What do you think about public spaces in Cadriano? What do you think it misses or it has to improve?**

AL: There are enough green spaces and parks, but since it's an industrial area there are no meeting spaces, like squares.

**Is the district well-served for children, young and old people?**

AL: No, the district is not well-served because is an industrial area. When I went to work by bus I had many problems, because the road links with the old town centre are inadequate.

**Do you think that the district is self-enclosed or well-related with the context? Are there any relation with the old town centre?**

AL: There aren't enough relations with the context, because it's not a residential area. The relation with the old downtown is weak because of the lack of public transports. Therefore this area is empty in the non-working hours.

**Are there enough parking spaces?**

The industrial area is still growing, the number of parking spaces is not proportionate to the increase of the number of workers.

**An important green area has been identified in the district. What is the perception of this countryside? What do you think about it?**

AL: I think it's very important for the countryside to be preserved. Its importance is perceived even by people like me used to stay here only for a few hours.

AL: L'area industriale è in continua espansione, aumenta il flusso di lavoratori non proporzionalmente al numero di parcheggi, per cui si fa fatica a trovare posto per la macchina.

**E' stato individuata nel quartiere la presenza di un importante polmone verde. Qual è la percezione del paesaggio agricolo? Cosa ne pensa?**

AL: E' molto importante che il paesaggio agricolo venga mantenuto. Viene percepita la sua importanza anche da chi come me, lo vive solo qualche ora al giorno.

**Problemi e proposte**

AL: I trasporti pubblici credo siano da migliorare, così come la qualità delle strade. Non penso siano indispensabili piste ciclabili, magari qualche marciapiede in più anche se non trovo ci sia molta frequentazione di pedoni e biciclette.

Il problema principale ritengo sia la difficoltà nel raggiungere il posto di lavoro per coloro che non possiedono un'auto propria. Infine, trovo che Cadriano sia un luogo che nelle ore non lavorative diventi alquanto isolato e deserto, ritengo che debbano nascere luoghi d'incontro accessibili oltre le ore lavorative. Granarolo risulta comunque più attiva e vitale.

## Intervista a Antonio Casillo

### **Dove vive? E da quanto tempo?**

AC: Vivo al Pilastro da sempre, dal 1970.

### **Cosa intende per quartiere Pilastro? Quali sono i suoi confini?**

AC: E' molto più ampio della parte residenziale storica che solitamente consideriamo, il quartiere comprende anche il parco dell'Arboreto.

### **Da chi è abitato oggi il quartiere? E quali sono i rapporti fra gli abitanti?**

AC: Oggi abbiamo un miscuglio ancora più ampio, una volta c'erano molti meridionali come me, giovani; oggi c'è la novità di famiglie che vengono dall'est europeo e dall'Africa, che hanno portato nuovamente molti giovani.

### **Come vivete la presenza di stranieri?**

AC: All'inizio erano molti i problemi, oggi questi si stanno attenuando si cominciano a conoscere abbastanza bene le persone ma continuano ad esserci picchi di conflittualità come 40 anni fa, siamo tornati indietro rispetto a questa cosa.

### **Cosa ne pensa del luogo in cui vive, si sente legato ad esso?**

AC: Io mi considero un Pilastrino DOC. Mi sento fortemente espressione del luogo in cui vivo, sono uno di quelli che ha dato un contributo forte affinché questa zona di Bologna diventasse così bella, e lentamente è diventato uno dei quartieri più vivibili di Bologna, abbiamo superato il quartiere San Donato. Rispetto al quartiere San Donato abbiamo migliorato gli spazi, il verde, abbiamo lavorato per portare servizi, che in questo momento a San Donato mancano.

### **Crede che questo legame con il luogo appartenga a tutti i residenti?**

AC: Direi di sì, sempre con l'eccezione di coloro che avrebbero voluto vivere da qualche altra parte. C'è un'identità molto forte.

### **Sappiamo che nel tempo il vostro quartiere ha subito molti cambiamenti, secondo lei ne ha risentito il modo di vivere del quartiere?**

### **What do you mean by quarter Pilastro? What are its boundaries?**

AC: Is more extensive than the historical residential area that we usually consider; the quarter includes also the Arboreto park.

### **What do you think of the place where you live in, do you feel attached to it?**

AC: Compared to quarter San Donato, we have improved the public spaces, the green areas, we have worked to bring public services, that you can't actually find in San Donato.

### **Over the years your quarter has undergone many radical changes, in your opinion has the lifestyle been affected by this?**

AC: Just in part; once we used to live an outdoor life. But now we have new habits and the new foreigners are frequenting the parks, exactly like us 40 years ago.

### **What do you think about public spaces in your quarter? What do you think it misses or it has to improve?**

AC: I think that we live in a big park!!

By living in a big park we became more accustomed to this quietness, than 40 years ago. Anything that could create noise will be contested. For example, 40 years ago we wanted a movie theater, now we don't. We don't want any traffic or anybody that bothers us. We are very bound to the green area, a motorbike going through the Pasolini park is enough to make the protest start.

### **Does the facilities satisfy the basic needs of the residents or they are forced to move?**

AC: The basic needs are easily satisfied, the number of shopping centre has grown during the years and the same are easily reachable. It could need family services, and there are ex-commercial spaces which could be used for this need.

AC: In parte sì, ci sono nuove abitudini, una volta si viveva più all'aperto. Il nostro posto lo stanno prendendo i nuovi stranieri che frequentano molto i parchi, esattamente come noi 40 anni fa.

**Cosa ne pensa degli spazi pubblici presenti nel quartiere? Cosa manca e cosa si può migliorare?**

AC: Ho un convincimento molto forte e preciso: credo che noi viviamo in un grande parco! Vivendo in un grande parco ci siamo abituati, rispetto a 40 anni fa, a questa tranquillità. A mio avviso qualsiasi grosso cambiamento che potrebbe creare rumore, verrebbe contestato. 40 anni fa volevamo il cinema ora non lo vogliamo più, ora vogliamo che il traffico giri a largo, che nessuno ci "rompa le scatole". Siamo molto legati al verde, basta una moto che attraversa il parco Pasolini che c'è subito la contestazione. Io sono il presidente del Circolo "La Fattoria" e tutti i problemi prima di arrivare da un'altra parte arrivano qui, siamo il tramite tra i cittadini, le istituzioni e le forze pubbliche. Questo è per far capire la nostra importanza.

**Il quartiere è ben servito per tutti, bambini, giovani e anziani? Ci sono punti di ritrovo?**

AC: Per gli anziani abbastanza, ma per i giovani c'è un forte problema. Oggi i giovani hanno pochi spazi, ed è un problema che ci dobbiamo porre con molta intelligenza, ci sono molti giovani e dunque bisogna dare delle risposte. Troppo spesso per fare in fretta non si sono fatte bene le cose. Oggi c'è una parte anziana poco tollerante, che non si ricorda più di quando era giovane, io me lo ricordo ed ho pazienza; bisogna venirsi un po' incontro.

**Le strutture sono agibili ai disabili?**

AC: Non c'è grande accessibilità ai disabili.

**Vengono organizzati eventi o iniziative sociali che coinvolgono il quartiere?**

AC: Direi di sì, è una delle zone più dinamiche del territorio.

**I servizi soddisfano i bisogni primari degli abitanti del quartiere o sono costretti a spostarsi?**

**Do you think that the quarter is self-enclosed or well-related with the context? Are there any relation with the old town centre?**

AC: We are not very interested to the town center. We felt as suburbs and suffered the distance from the town, but now we don't feel this thing anymore.

We have relations with all the suburbs through the neighborhood associations.

**Is there a lot of traffic?**

AC: The traffic has increased after they did the connection of Via Pirandello with the Via Larga and the new street which connects the CAAB, the Faculty of Agriculture and the shopping center Meraville.

This big arterial road has caused some problems, but after all it's external to the quarter.

**What is your perception of the countryside? Do you think is important for the local economy?**

AC: That agricultural green filter was a choice of a few years ago and I think it was a good choice. This small space, between our quarter and the trade fair, if saturated would cause our absorption by the expansion. We have a lot of green areas, but we are very jealous of them...

AC: La domanda di esigenze primarie è agevolmente soddisfatta, negli anni è cresciuto il numero di centri commerciali e altre cose, sono facilmente raggiungibili e anche tutto il circondario è ben collegato da 2-3 linee di autobus. Sono ben raggiungibili i poliambulatori e altri servizi. Forse ci vorrebbero dei servizi alla famiglia, ci sarebbero degli ex-spazi commerciali non sfruttati ma che potrebbero essere utilizzati per queste esigenze.

**Pensa che il quartiere sia chiuso in se stesso o è ben relazionato con il resto della periferia? Che relazione sussiste con il centro di Bologna?**

AC: Siamo un po' refrattari al centro, una volta soffrivamo la lontananza da questo, ci sentivamo proprio periferia, oggi è scomparsa questa cosa. Abbiamo relazioni con il resto della periferia facciamo cose tramite le associazioni di quartiere.

**Come si relaziona il quartiere con i luoghi vicini sorti negli ultimi anni?**

AC: La cittadella commerciale ha portato qualcosa di importante, perché i cittadini si sentono come in centro ed hanno tutto. Al sabato e domenica c'è tantissima gente. Questo è molto positivo. Con la facoltà di agraria abbiamo rapporti come associazioni ma vorremmo incrementarli, col CAAB non c'è rapporto di massa.

**Funziona la mobilità? Con quali mezzi avviene?**

Biciclette per la bella stagione soprattutto verso il centro, ormai ci siamo abituati ad usare molto l'autobus.

Il quartiere è ben servito da 2 linee (14-20), che passano davanti agli ospedali (Sant'Orsola) verso la Bolognina e la stazione. Noi non andiamo in macchina in centro.

**C'è molto traffico?**

AC: Da quando si è fatto questo collegamento dello stradone di Via Pirandello che va verso la rotonda per andare in Via Larga verso il pianeta o anche verso il CAAB diciamo che è abbastanza trafficata, è l'arteria più grande che da un po' di problemi, ma tutto sommato gira intorno all'abitato.

**Come valuta la dotazione di parcheggi?**

AC: Al Pilastro questo problema non l'abbiamo. Esiste, forse, in via Casini ma soprattutto per il fatto che non bastano mai, visto che ogni famiglia ha minimo due auto. Nella zona del teatro forse mancano parcheggi.

**Qual è la sua percezione del paesaggio agricolo? Ritiene che sia importante per l'economia locale?**

AC: E' chiaro che non essendo un imprenditore, anche se cerco di comprendere i problemi di tutti, credo che quel cuneo verde agricolo sia stata una scelta di diversi anni fa e penso che sia una scelta giusta. Tra noi e il polo fieristico lo spazio è breve per cui se quello spazio venisse saturato saremmo "assorbiti" dallo stesso. Anche se qui non manca il verde, siamo un po' gelosi di questo...

**Sono presenti spazi verdi e che importanza assumono?**

AC: Sono molto importanti e non mancano.

**Problemi e proposte**

AC: Qualche marciapiede da sistemare c'è sempre, è necessaria la riqualificazione di molti edifici. La cosa più importante sono gli spazi per i giovani, ben calibrati, ben fatti, tenendo conto della realtà e dunque della presenza di anziani; serve fare un lavoro politico e sociale verso i cittadini. Poiché ne sono convinto, e voglio che lo siano anche loro, è necessario aprirci verso i giovani. Altra cosa importante è il problema del lavoro dei giovani, legati all'arrivo di queste nuove famiglie con tanti problemi e molto numerose. I ragazzi vanno a scuola, ma poi vengono buttati in mezzo ad una strada col rischio che si perdano esattamente come in passato. Chiedo a chi può di impegnarsi per questi giovani, convertendo le strutture che abbiamo per il loro lavoro.

Questa riflessione, che ho anche consegnato ultimamente ad uno dei candidati sindaco, è molto importante perché molti ragazzi non continuano la scuola, e creare la possibilità di imparare un mestiere, o anche una piccola manutenzione, oggi credo che sia una buona soluzione. Bisogna creare cooperative con i giovani: in passato San Donato è stato pioniere in questo cosa.

Bisogna ritirare fuori questa esperienza, che può fare passi avanti, mettendo le strutture comunali al servizio di questo scopo.

Intervista a Riccardo Malagoli

**Chi è? Dove vive? E da quanto tempo?**

RM: Sono Riccardo Malagoli, sono stato presidente di questo quartiere per 6 anni e mezzo. Ora non vivo più qui al Pilastro, ma in un altro quartiere di Bologna. Ho vissuto qui fin da piccolo, esattamente dal '68 al 2000.

**Cosa intende per quartiere Pilastro e quali sono i suoi confini?**

RM: Ritengo il Pilastro un pezzo del quartiere San Donato, un importante pezzo di un quartiere più ampio. Il quartiere San Donato va dalla Porta San Donato fino a Granarolo, ha circa 32mila abitanti, dunque può considerarsi un quartiere paragonabile a qualche Comune della Provincia in quanto è presente lo stesso numero di abitanti.

**Da chi è abitato oggi il quartiere del Pilastro? E quali sono i rapporti fra questi?**

RM: La storia del Pilastro ci rimanda all'immigrazione. Fu costruito, infatti, per gli immigranti degli anni '60 e '70 che venivano principalmente dal sud. Quando io sono arrivato era come sentirsi in un'Italia allargata, si sentivano molti dialetti, erano le fasce più deboli della popolazione meridionale. Sono serviti alcuni anni per l'integrazione. Ora sono molti integrati ed hanno lo stesso atteggiamento che avevano i bolognesi nei loro confronti, non ricordandosi i loro trascorsi. Ora c'è un nuovo periodo di immigrazione che crea qualche conflitto, com'è naturale che sia fra culture diverse, lingue diverse e attività giornaliere che in qualche modo sono diverse dalle nostre. C'è un po' la paura del diverso che inizia ad occupare dello spazio. Il 10% della popolazione del Pilastro è composta da immigrati, alcuni dei quali risiede da oltre 10 anni, risultando quindi ormai integrata. Il flusso però è continuo, non è avvenuto come negli anni '60 dove il boom dell'immigrazione si è concentrato in un periodo di soli 4-5 anni. Questa volta è una migrazione continua che va avanti da 10-15 anni. C'è un continuo ritornare da capo nel cercare l'integrazione. Risulta un problema soprattutto per la scuola: i ragazzi fanno fatica a relazionarsi con gli altri. L'integrazione è ovunque un problema, ma è solo una questione di tempo.

**What do you mean by quarter Pilastro? What are its boundaries?**

RM: I consider the area Pilastro a part of quarter San Donato, an important part of a huge quarter. San Donato goes from Porta San Donato to Granarolo, it has about 32000 inhabitants, so it can be compared to some city of the province.

**Over the years your quarter has undergone many radical changes, in your opinion has the lifestyle been affected by these changes?**

RM: The evolution of the society always leads to changes. So any area can change and accordingly can change habits and how to deal with the territory. In the beginning it was an enclave, self-enclosed, with no services, with no schools, it was a dormitory: not anymore.

**What do you think about public spaces in your quarter? What do you think it misses or it has to improve?**

RM: There is a large percentage of green areas. It was created in bits and pieces over the years, without an unitary idea. Beyond the ring road there's another part of the quarter Pilastro called San Donnino. There is a lot of crossing traffic, because of the attraction places, like the trade fair, that are all in the suburbs. The industries have also moved in the suburbs.

**Does the facilities satisfy the basic needs of the residents or they are forced to move?**

RM: The basic needs are satisfied. There is a registry office, an health centre and many shopping centers.

**Cosa ne pensa del luogo in cui ha vissuto? Si sente legato ad esso?**

RM: Io sono legatissimo al Pilastro, è un pezzo importante della mia vita. Ho avuto la fortuna di dirigere il Quartiere, e questa risulta essere per me esperienza molto importante di relazione. Sono molto attaccato al quartiere, ho avuto qui tutti i miei amici d'infanzia. Una volta l'identità era chiusa, oggi nelle nuove generazioni c'è una minor appartenenza al quartiere. Le vecchie generazioni invece sono molto orgogliose di essere del Pilastro.

**Nel tempo il quartiere ha subito molti cambiamenti, ne ha risentito il modo di vivere in esso?**

RM: L'evoluzione della società porta sempre a cambiamenti. Quindi di per sé qualsiasi territorio cambia e dunque anche le abitudini ne risentono, cambia il modo di rapportarsi con il territorio. Nei primi anni di costruzione era un po' un enclave, chiuso in se stesso, non c'erano servizi, non c'era la scuola, era praticamente un quartiere dormitorio: oggi non lo è più.

**Cosa ne pensa degli spazi pubblici? Cosa manca e cosa si può migliorare in riguardo?**

RM: C'è sempre qualcosa da migliorare, anche se oggi con le risorse delle pubbliche amministrazioni è difficile fare qualcosa in particolare sulla manutenzione. C'è una grande percentuale di verde, è un quartiere soprattutto di attraversamento. E' stato realizzato a pezzi nel corso degli anni, senza un'idea unitaria. Al di là della tangenziale c'è un'altra parte, chiamata San Donnino che fa sempre parte del quartiere. C'è molto traffico di attraversamento visto che i luoghi di attrazione della città, quali la fiera, sono tutti in periferia, così come le industrie, che si sono spostate fuori.

**Il quartiere Pilastro è ben servito?**

RM: Gli anziani sono i più serviti. I servizi generali ci sono, così come i luoghi di aggregazione per gli anziani, 450 orti comunali che sono stati pensati per loro. Sono servizi molto importanti. Sono luoghi di proprietà del comune assegnati ad associazioni. Per gli adolescenti non ci sono molti servizi, mentre per i giovani sì; questo territorio presenta molti posti di ritrovo "musicali" come il Covo, il Sottotetto, il Link, e l'Extragon. Si tratta di locali storici. Per gli adolescenti si fa fatica: abbiamo provato ad attenuare il disagio con l'educativa di strada o l'aiuto allo studio nel pomeriggio, ma è molto difficile.

**Do you think that the quarter is self-enclosed or well-related with the context? Are there any relation with the old town centre?**

RM: The relation with the west suburb is not direct, a large street separate the two parts. The west part is perceived like a new area. Even the shopping center Meraville shows his back to the Pilastro creating a wall that not all can perceive. Citizens go there only to shop, not realizing that the mall is a strong barrier. In this new area we have the Faculty of Agriculture and the CAAB, but is not considered part of San Donato. The street that connects these parts is not considered, even if it links with the Savena river and the university.

There is lack relation between the city and the university.

**What is your perception of the countryside? Do you think is important for the local economy?**

RM: It's basic, it assures the equilibrium between the built and the countryside. Bologna has changed, there are fewer inhabitants (from 500000 to 320000), even if in the past there were fewer houses than today. We have an unused and extended "apartments stock". Is very important to think about the improvement of the remaining countryside, they should have a strategical importance. We have done a agreement with the Province, the City of Bologna, the adjacent municipalities like Castenaso and Granarolo, in order to consider this area untouchable. There is a strong relation with these green areas, strong need in keeping it and giving it an economical and cultural worthiness.

It would be helpful to understand not how to build on them, but how we can improve them. We can build bicycle paths using the little countryside streets, think about km 0 production and sale, and support financially the companies in order to avoid the countryside pull-out.

**What is the importance of the public green areas in the quarter?**

RM: These areas are especially used by the new immigrants. They have an aggregation culture, in sunday they get together in parks to have a pic-nic and stay together all day. The place are enormous, so there is enough space for all without problems.

**Ai disabili le strutture risultano accessibili?**

RM: Consideriamo il nostro un quartiere "anziano", qui non si costruisce più da almeno 30 anni e all'epoca le costruzioni non erano pensate per le persone con disabilità e sul costruito si fa molta fatica ad adattarlo. Ci sono alcuni punti accessibili, ma certamente non sono sufficienti.

**Vengono organizzati eventi ed iniziative sociali all'interno del quartiere?**

RM: Grazie ai volontari si è costruito un tessuto sociale significativo che ancora oggi regge. E' presente una serie di associazioni, quali la Fattoria o la Casa della Fotografia, che risultano essere importanti luoghi che lavorano sul territorio. Ultimamente, dopo 10 anni, è stato aperto anche un teatro che si chiama Dom Cupola. E' un teatro che ha ancora bisogno di affermarsi, ma nonostante questo ha cambiato l'idea della periferia, prima privo di luoghi di svago. Vengono svolte numerose feste soprattutto in quest'area dove c'è una fattoria didattica che è l'unica in Emilia Romagna in un contesto urbano, qui si svolgono la festa di Primavera, la Festa della Pigiatura dell'Uva con i bambini.

**I servizi soddisfano le esigenze e i bisogni primari dei residenti?**

RM: I bisogni primari sono soddisfatti. Sono presenti l'anagrafe, il poliambulatorio, e alcuni centri commerciali.

**Il quartiere è chiuso in se stesso o ben relazionato con la periferia? Quale rapporto esiste con il centro storico?**

RM: Il rapporto con la periferia ovest non è diretto, le due parti sono divise da uno stradone. Questa parte la si percepisce come una zona nuova. Il centro commerciale addirittura volta le spalle al Pilastro, creando una frattura che comunque i cittadini non sempre percepiscono, in quanto vi si recano comunque per fare acquisti. Sotto l'aspetto architettonico è una forte barriera. La nuova zona che ospita la facoltà d'agricoltura e il CAAB non viene considerata come una parte di San Donato, ma è percepita al di là del quartiere. La strada che collega queste parti, che risulta essere importante anche perché si collega con il lungo Savena, non viene percepita, per il fatto che il rapporto che la città ha con l'università è ridotto, non basato sullo scambio. Nonostante la tanta disponibilità del prof. Andrea Segrè, Preside della Facoltà di Agraria, si fa fatica ad avere continuità nei rapporti.

Credo che i cittadini di Bologna non debbano percepire gli studenti come un peso, ma piuttosto come una risorsa o come una cosa da sfruttare economicamente piuttosto che una crescita della città. In città si va a fare la passeggiata, a vedere i negozi, la classica vasca.

**Funziona la mobilità? Con quali mezzi avviene?**

RM: Funziona molto bene, soprattutto con i mezzi pubblici. In auto è molto difficile andare in centro. Ormai non ci si va per le grandi spese per cui è possibile andare agevolmente in autobus.

**E' presente e funzionante un collegamento ciclabile o pedonale?**

RM: Si è presente e soprattutto circolano molti motorini, più che biciclette.

**Com'è il flusso del traffico e la situazione dei parcheggi?**

RM: Essendoci nella vicinanza la fiera e quindi anche molti stradoni l'inquinamento è molto alto come in tutta Bologna. Il traffico è migliorato da quando è stato aperto il nuovo parcheggio multipiano di Via Michelino con l'accesso all'uscita dell'autostrada. Questo, infatti, evita il disperdersi delle auto per tutta San Donato.

La mancanza di parcheggi si sente in centro: qui in periferia non ci sono particolari problemi, se non per il fatto che le auto ormai sono tantissime.

**Qual è la sua percezione del paesaggio agricolo? E' importante per lei?**

RM: E' fondamentale, garantisce l'equilibrio tra il costruito e la campagna. Bologna è passata da 500.000 abitanti a 320.000, e per assurdo una volta c'erano meno case di oggi. Abbiamo un invenduto ed un inutilizzato "parco appartamenti" molto vasto. Credo ci sia bisogno di una forte riflessione su come rivalorizzare gli spazi agricoli rimasti, dovrebbero avere importanza strategica. Abbiamo fatto un accordo con la Provincia, il Comune di Bologna e i paesi limitrofi Castenaso e Granarolo sullo sviluppo di quest'area, considerando il cuneo agricolo come intoccabile. C'è un forte legame con questo verde, e rimane anche una forte esigenza di mantenerlo e dargli una valenza economica e culturale. Alcuni terreni sono della facoltà di agraria per delle sperimentazioni, c'è la presenza della Granarolo. Bisognerebbe mettere intorno ad un tavolo le associazioni di categoria, dalla Coldiretti, alla Lega

delle Cooperative, ai proprietari di quei terreni, per capire non come costruirli, ma come dargli valorizzazione economica, pensando a piste ciclabili che usano le "cavedagne" per gli spostamenti, pensare a produzione e vendita a km 0, pensare di fornire un sostegno economico per evitare l'abbandono della campagna. Credo che vadano posti con forza questi problemi, speriamo che la nuova amministrazione metta intorno ad un tavolo tutti per capire come valorizzare questa risorsa del paesaggio agricolo.

**Qual è la valenza degli spazi verdi nel quartiere?**

RM: Lo spazio verde è usato soprattutto dalle nuove popolazioni di immigrati. Essi hanno una cultura votata all'aggregazione, in particolare la domenica si riuniscono nei parchi in 20-30 persone per mangiare e stare insieme tutta la giornata. E' il loro luogo di incontro principale. Gli spazi sono enormi, per cui c'è posto per tutti senza darsi fastidio.

**Problemi e proposte**

RM: Finire la fattoria didattica in cui mancano le aule, abbiamo le stalle ma non le aule per accogliere le scuole. Il problema oggi non è la volontà ma la possibilità. Stanno calando le risorse e aumentando le esigenze, in particolare quelle delle fasce popolari, essendo questo un quartiere storicamente popolare e quindi con un livello economico non fra i più alti. Se le scelte nazionali dovessero tagliare le gambe ai comuni sarà dura migliorare. Se mancherà lavoro e di conseguenza ricchezza, lasceremo le nuove generazioni più indietro rispetto alla nostra.

## Intervista a Massimo Tognetti

### **Chi è? Dove vive esattamente e da quanto tempo?**

MT: Sono Massimo Tognetti, vivo da sempre a Bologna, non esattamente al Pilastro, ma alla Bolognina. Lavoro presso una casa editrice a Quarto Inferiore.

### **Cosa intende lei per quartiere Pilastro? E che confini visualizza del quartiere?**

MT: Secondo me il quartiere è piuttosto definito, è stato creato vicino alla zona San Donato negli anni '70. Ho una idea precisa di cosa significhi Pilastro: era un quartiere dormitorio difficilmente penetrabile sia dai servizi, sia dalle persone, sia da chi veniva dall'esterno. Chi proveniva da fuori non frequentava il Pilastro, non era quindi uno dei migliori quartieri di Bologna.

### **Oggi il Pilastro è cambiato?**

MT: Sicuramente è cambiato, ci sono state iniziative sociali tipo orti, circoli, centri commerciali e locali notturni che lo hanno migliorato.

### **Come vivete la presenza dei cittadini stranieri nei quartieri periferici?**

MT: La viviamo come in ogni luogo, è certamente impegnativa e non da tutti tollerata. C'è diffidenza, siamo un po' spiazzati e l'integrazione è difficile.

### **Vengono organizzati eventi e iniziative sociali?**

MT: Che io sappia poche cose, tipiche feste dell'unità, vengono sfruttati bene i centri sociali per persone anziane.

Ci si ricorda del Pilastro più per degli avvenimenti negativi (le vicende note alla cronaca della "uno bianca", n.d.r.) successi anni fa, anche se credo che sia capitato qui per puro caso come poteva capitare in qualsiasi altro quartiere periferico. Ora il quartiere non è più visto come impenetrabile, mentre una volta quando ero bambino avevo paura di venire qua, adesso è certamente migliorato.

### **Il centro commerciale ha cambiato il modo di vivere all'interno del quartiere?**

MT: Io personalmente non lo frequento, per quelle poche volte che ci sono andato l'ho ritenuto non all'altezza, qui ci abita molta gente è credo sia sottodimensionato.

### **Who are you? Where do you live exactly and how long?**

MT: I'm Massimo Tognetti, I've always lived in Bologna, not exactly in Pilastro, but in quarter Bolognina. I work in a publishing house in Quarto Inferiore.

### **What do you mean by quarter Pilastro? What are its boundaries?**

MT: The quarter boundaries are well defined, it was built near San Donato in the 70's. I have a clear idea of what is Pilastro: it was impenetrable by facilities and by external people. Who came from other quarter did not attend Pilastro, it wasn't the best quarter in Bologna.

### **Did the Pilastro change today?**

MT: Certainly, there was be social initiatives like vegetable gardens, social clubs, shopping centers and discos.

### **How do you feel the foreign citizens presence in the suburbs?**

MT: We feel it like in any other place, it's certainly hard and not tolerated by all. There is distrust, we are unready and the integration is difficult.

### **Did the mall change the people lifestyle?**

MT: I went there few times and my consideration is that it's not up to the dimension of the quarter.

### **Do you think that the quarter is self-enclosed o well-related with the context? Are there any relation with the old town centre?**

MT: I see it like a closed and detached quarter, a little city in the city. The Pilastro is attended from external people only for the discos that revitalize "dead" places.

The relation with the old town center is non-existent, the center is far away. Pilastro is countryside, not city.

### **What is the relationship between Pilastro and the most recent surrounding changes?**

MT: A pair of big shopping centers were opened recently. One of these is called Meraville. The place now is lively, but is only for shopping, you can go there, buy something and come back home. There are no aggregation points. I think there are only five benches in front of huge spaces...

**Pensa che il quartiere sia chiuso in se stesso o è ben relazionato con il resto della periferia? Che rapporto esiste con il centro storico?**

MT: Mi piacerebbe sentire i pareri di chi lo vive il Pilastro, io lo vedo come un quartiere chiuso e distante, un piccolo borgo, non è frequentato da chi viene da fuori se non per i locali notturni, discoteche, che hanno dato vita a luoghi che prima erano "morti".

Il rapporto con il centro storico è assolutamente inesistente, il centro è lontanissimo. Qua è campagna, là è città. Lo vedo lontanissimo.

**Come si relaziona il Pilastro con gli interventi vicini che sono stati costruiti negli ultimi anni?**

MT: Sono stati aperti un paio di centri commerciali anche piuttosto grandi, come il Meraville e il posto ha preso vita, però è un luogo per fare acquisti, un luogo in cui si va, si compra e si torna a casa. Non c'è nessun punto di aggregazione, credo ci siano 5 panchine di fronte a spazi immensi...

**La mobilità funziona all'interno del quartiere? E con cosa ci si muove?**

MT: Sicuramente autobus. Ci sono mezzi per raggiungere il centro, più difficile è raggiungere luoghi limitrofi come Quarto Inferiore, Cadriano, Granarolo.

**Qual è il flusso del traffico? C'è molto inquinamento?**

MT: C'è una viabilità scorrevole anche se passano molte auto, credo che l'inquinamento sia simile al centro storico solo che qua c'è più spazio e non ci sono i portici per cui è meno percepibile. La tangenziale e l'autostrada sono vicine.

**Ci sono percorsi pedonali e ciclabili?**

MT: La zona industriale che frequento ne è totalmente priva.

**Qual è la sua percezione del paesaggio agricolo? Crede che vada rivalutato o riqualificato?**

MT: Non penso che vada edificato, non lo vedo però neanche come una cosa

importante per l'economia agricola bolognese o comunque della zona. C'è mercato, ma mercato di commercio. E' sicuramente un luogo da mantenere come luogo verde, però io non ne vedo questa grande importanza agricola. L'importante è che comunque non venga assolutamente edificato.

**Proposte e problemi**

MT: Questi quartieri sono considerati dei luoghi dormitori, dove la gente ci abita solamente, ma poi va via, lavora da un'altra parte e poi torna. Gli esercizi commerciali e le aziende qui intorno, sono davvero poche. Gli spazi sono poco vissuti.

Io ho girato al Pilastro, l'ho anche fotografato, ed ho visto un luogo deserto, molto interessante dal punto di vista architettonico: un'architettura particolare di edilizia popolare, abitata da tanta gente ma non vissuta. Non credo che il problema principale siano i mezzi di trasporto, poiché i servizi pubblici ci sono, così come i marciapiedi. C'è spazio vitale per le persone, esiste la possibilità di passeggiare ed aggregarsi. Mancano gli spazi veri, ci sono giusto gli orti. "Chi sta al Pilastro, sta al Pilastro". Come succedeva negli anni passati ognuno sta nel proprio quartiere. La vita, i posti alla moda, ma anche non di moda, dove magari si può fare l'aperitivo, non sono qui. Ad esclusione di un paio di posti notturni, certamente interessanti, sviluppati per aggregarsi, che richiamano anche gente da fuori Bologna.

Gli obiettivi e il problema *The goals and the problem*

C

Workshop *una nuova alleanza tra citta' e campagna*

### Obbiettivi

Il workshop indaga la situazione della città contemporanea dopo la città diffusa conseguente alla forte espansione avvenuta negli ultimi decenni, rallentata dall'emergere della crisi economica. I progetti dovranno investigare il rapporto urbano/rurale riconoscibile in un'area a nord-est di Bologna, ubicata oltre il tracciato della tangenziale e dell'autostrada.

Il workshop ha come obiettivo primario il raggiungimento di un contributo metodologico, verificato su un luogo campione caratterizzato da una grande tensione e fortemente disomogeneo, delimitato a sud dal quartiere del Pilastro, a nord dalle aree di Cadriano e Quarto inferiore, ad ovest dal tratto di autostrada Bologna-Padova, ad est dalla presenza di polarità altamente critiche (Hera, Caab, etc.). Il centro è una zona agricola a bassa densità di costruito.

Il territorio prescelto si configura come "area vasta", compresa tra i confini municipali di Bologna, Granarolo dell'Emilia e Castenaso. Ai 6 gruppi di progettazione invitati si richiede un disegno complessivo dell'area vasta e un approfondimento specifico di uno dei 6 quadranti in cui l'area vasta è stata suddivisa.

L'intenzione degli organizzatori è immaginare un futuro dell'area vasta da destinare a "parco agricolo".

Come può configurarsi questo nuovo parco agricolo, non essendo il luogo considerabile come sola campagna, ma neppure descrivibile come contesto urbanizzato?

I 6 quadranti presentano caratteristiche non costanti: parti di

città densificate a destinazione residenziale (quadrante del Pilastro), zone industriali produttive (Cadriano), fasce di campagna interessate dalla presenza di infrastrutture (l'autostrada, la tangenziale e lo scalo merci definiscono i limiti generali dell'intera area vasta). I progetti dovranno considerare queste preesistenze dal punto di vista dell'impatto ambientale sul parco agricolo: l'inceneritore, i centri commerciali, l'ex polveriera, i comparti industriali sono luoghi compatibili con il tema individuato? Si tratta di quadranti urbani differenti che andranno a costituire un solo ambito territoriale, da considerare come parco agricolo. Alcuni quadranti individuano il confine del parco agricolo, altri ne rappresentano invece il centro fisico, misurabile come un "km verde" da attrezzare.

La valorizzazione degli insediamenti residenziali compresi dentro il perimetro dell'area vasta sarà un'ulteriore conseguenza del parco agricolo che inciderà sulla qualità dell'abitare di questa parte di città. Il ruolo dell'agricoltura inteso come antidoto al consumo di suolo genera

ulteriori riflessioni.

A fronte di una riconoscibilità della città e della campagna descritte normalmente in maniera antitetica e pensate inconciliabili nell'immaginario collettivo di chi le vive, si dovranno ridiscutere queste differenze procedendo verso una nuova alleanza tra città e campagna. Ma come può essere rappresentata questa alleanza? Sono concesse altre narrazioni per questo rapporto storicamente conflittuale? Questa separazione può essere negata, stabilendo una diversa configurazione fisica e ambientale? Il workshop si pone il quesito di ripensare i limiti che differenziano le due realtà fondamentali che contraddistinguono l'area vasta. Quale potrà essere l'utilizzo dei luoghi che delimitano il parco agricolo?

Che cosa significa per una città contemporanea avere una nuova risorsa ambientale e paesaggistica come quella indicata?

Il parco agricolo deve intendersi come ambito autonomo che si insedia nei residui di campagna, occupando solo i campi e i grandi spazi rimasti ineditati ai margini della città o può espandersi anche

## Gli obiettivi e il problema *The goals and the problem*

nelle aree costruite? In quali modi e con quali configurazioni? Quali strumenti di progettazione devono essere impiegati e quali tecniche di intervento occorre dispiegare? Il parco agricolo può rappresentare una valida soluzione e porsi come alternativa alle logiche di espansione urbana e di insediamento territoriale, fornendo una soluzione alle esigenze attuali?

A questi quesiti, i progetti dovranno rispondere perseguendo logiche di condivisione o sollevando obiezioni critiche, esplorando le forme architettoniche e urbane ritenute idonee a queste tematiche.

La costruzione di un procedimento analitico e di approccio al progetto deve definire linee guida di riferimento. L'area vasta presenta connotati disomogenei, dati da un tessuto sociale misto, che si è radicato in luoghi multipli di coesistenze (il contadino e l'extracomunitario).

Occorrerà inoltre riflettere sul ruolo delle infrastrutture esistenti (dalle strade storiche come via San Donato che "taglia" il parco agricolo, agli assi di forte percorribilità come la tangenziale o l'autostrada) e delle strade di previsione (la nuova strada provinciale intesa come "terzo ponte sul Reno" che passerà per Cadriano).

I progetti dovranno concepire i capannoni industriali come produttori di energia; non si dovranno eccessivamente incrementare le quantità edilizie esistenti, controllando razionalmente i nuovi posizionamenti, riflettendo di conseguenza sul problema della casa e sul patrimonio abitativo da riqualificare. Il tema dell'agricoltura in città può indicare una diversa appartenenza al luogo, andando oltre i conflitti sociali e le differenze etniche esistenti in alcuni ambiti dell'area vasta.

La nuova alleanza tra urbano e rurale si fonderà su diversi parametri di tipo insediativo, stabilendo altri indici di densità che i progetti dovranno investigare.

Parole chiave:

- giusta densità
- qualità dell'abitare
- abitare ecologico
- agricoltura periurbana
- oltre la disuguaglianza e i conflitti
- per una nuova convivenza
- microurbanità
- trasporto pubblico e mobilità differenziata
- ruralità
- fattorie
- arcipelaghi costruiti
- integrazione
- mix di funzioni sociali
- modificazione territoriale
- riduzione della cubatura edificabile
- riduzione CO2
- riqualificazione energetica e ambientale
- design urbano
- sostenibilità
- contenimento energetico

### Objectives

*The workshop explores the contemporary city after the urban sprawl due to decades of rapid expansion, slowing only recently because of the economic crisis. The projects investigate the relationship between urban and rural areas identified in an area North-east of Bologna, located beyond the Bologna ring road and the motorway.*

*The workshop aims at achieving a methodological contribution, tested on a specific location, strongly non homogeneous and characterized by great tension, bordered on the South side by the "Pilastro", on the North side by the areas of Cadriano and Quarto Inferiore, on the West side by the Bologna-Padova motorway and on the East side by the presence of a highly critical polarity (Hera, CAAB, etc. ..). The centre is an agricultural area sparsely built.*

*The chosen area is a "vast area" between the municipal boundaries of Bologna, Granarolo dell'Emilia and Castenaso.*

*The 6 invited groups are asked to design an overall plan of the "vast area" and a specific study of one of the six quadrants in which the "vast area" has been divided. The intention of the organizers is to imagine a future for the "vast area" to be devoted to "agricultural park". How can be configured this new agricultural park, that it is neither a cultivated land, nor an urban context?*

*The 6 quadrants do not present constant characteristics: parts of the*

*city with dense population for residential use (quadrant of the Pilastro), industrial production areas (Cadriano), agricultural territories affected by the presence of infrastructures (motorway, the ring road and goods yard set limits to the whole "vast area"). Projects should consider these pre-existing characteristics from the standpoint of their impact on the park: the incinerator, the shopping malls, the former gunpowder warehouse, the industrial premises. Are they compatible with the object of the workshop? The object is an agricultural park that includes, in a single geographical area, different urban quadrants. Some quadrants identify the boundary of the agricultural park, others are instead the centre of it and need to be "green" equipped.*

*The agricultural park will change the quality of living in this part of town and will valorise the residential settlements, which are included in the perimeter of the "vast park". The role of agriculture, intended as an antidote to the land waste, generates additional reflections.*

*The city and the countryside are generally described by the collective imagination as antithetical and irreconcilable; the design groups are asked to re-examine these differences moving towards a new alliance between the city and the country. But how can one represent this alliance? Are other narratives granted for this historically conflictual relationship? May this separation be refused, setting a different physical and environmental configuration? What will be the use of agricultural areas, which border the park? What does it mean for a contemporary city to have a new environmental and scenic resource like this one? The workshop raises the question of rethinking the boundaries that differentiate the two fundamental realities that characterize the "vast area".*

*The agricultural park is to be read as an autonomous element that settles in residual land, occupying fields and wide open spaces remained un-built at the edge of the city or can it expand even in built-up areas? In what ways and with what configurations? What design tools must be used and which operation techniques should*

## Gli obiettivi e il problema *The goals and the problem*

*be deployed?*

*The agricultural park can be a valid solution and an alternative to the logic of the urban expansion and land settlement, providing a solution to the current needs?*

*The "vast area" is not homogenous because its social tissue is mixed, rooted in the coexistence of different social groups (i.e., farmers and non-EU citizens). Projects must respond to these questions in a critical way, must pursue knowledge sharing, must explore the architectural and urban areas appropriate to these issues.*

*The construction of an analytical procedure and approach to the project should establish reference guidelines.*

*The project groups need consider the role of existing infrastructures (from the historic streets like Via San Donato, street "chopping" the agricultural park, to the traffic axes (as the ring road and the highway) and the planned streets (the new provincial road considered as the "third bridge over the Reno" that will go through Cadriano). Projects must conceive industrial buildings as energy producers, must not increase the amount of the existing building, must check the new placements, must reflect on the housing situation*

*and on the housing stock to be re-designed.*

*The issue of agriculture within the city may contribute to a different shape of the territory, going beyond the social conflicts and the ethnic differences existing in some parts of the "vast area".*

*The new alliance between urban and rural areas is to be based on various settlement parameters, establishing new density indexes that the projects should investigate.*

Keywords:

- proper density
- quality of living
- eco-living
- peri-urban agriculture
- beyond inequality and conflict
- for a new coexistence
- micro-urbanity
- public transport and differentiated mobility
- rurality
- farms
- built archipelagos
- integration
- mix of social functions
- territorial change
- reduction of building cubature
- CO2 reduction
- energy and environmental regeneration
- urban design
- sustainability
- energy savings

*Essay: Charles Waldheim  
Notes Toward a History of Agrarian  
Urbanism*

*The categories of agrarian and urban are usually understood as distinct. Across many disciplines, and for centuries, the country and the city have been defined in opposition to one another. But today, in striking contrast, design culture and discourse abound with claims for the potential for urban agriculture. As environmental literacy among designers and scholars has grown, so too has enthusiasm for agricultural production in and around cities. Fueling this trend is rising public interest in food and its production and distribution in a globalized world.*

*Contemporary interest in food is being shaped by various authors and interests, who argue for the more sustainable practices associated with local food production, reduced carbon footprint, better public health and the related benefits of pre-industrial farming techniques, including enhanced biodiversity and ecological sustainability. Among the strongest advocates for these goals are the slow food and locavore movements.*

*While much has been written about the implications of urban farming for agricultural production, public policy,*

*and food as an element of culture, little has been written about the potentially profound implications for the shape and structure of the city itself.*

*To date the enthusiasm for slow and local food has been based, on the one hand, on the assumption that abandoned or underused brownfield sites could be remediated for their productive potential; and on the other it has been based on the trend toward conserving greenfield sites on city peripheries — on dedicating valuable ecological zones to food production and to limiting suburban sprawl. But these laudable goals are not much concerned with how urban farming might affect urban form. This suggests that we need to probe further into the possibilities of agricultural urbanism: so these brief notes outline a history of urban form perceived through the spatial, ecological and infrastructural import of agricultural production. The choice of projects is based on the idea of agricultural production as a formative element of city structure, rather than as an adjunct, something to be inserted into already existing structures; thus this tentative counter-history seeks to construct a useful past from three projects organized explicitly around the role of agriculture in determining the economic, ecological and spatial order of the city.*

*Many 20th-century urban planning projects aspired to construct an agrarian urbanism — in some cases to reconcile the seemingly contradictory impulses of the industrial metropolis with the social and cultural conditions of agrarian settlement.*

*In many of these projects, agrarianism offered a counterpoint to the increasingly dense metropolises that grew with the great migrations from farm villages to industrial cities in the 19th and early 20th centuries, especially in Western Europe and North America. Some early modernist proposals took their agrarian inspirations from the relatively decentralized industrial model favored by Henry Ford and others in the 1910s and '20s — a preference that led to spatial decentralization and the abandonment of older, denser cities. A decade or so later, partly in response to the Great Depression, planners saw agrarianism as a kind of bridge between the rural practice of subsistence farming and the increasingly vulnerable urban workforce. Through mixing industry with agriculture, some modernist urban planners imagined a rotational labor system in which workers alternated between factory jobs and collective farms; usually these new spatial orders were conceptualized as*

*vast regional landscapes, and their representations conflated aerial views and orthographic maps. We can read these emerging tendencies through three unbuilt projects that advocated for decentralized agrarian urbanism: Frank Lloyd Wright's "Broadacre City" (1934–35), Ludwig Hilberseimer's "New Regional Pattern" (1945–49), and Andrea Branzi's "Agronica" (1993–94), and its further development, "Territory for the New Economy" (1999).*

*Although produced decades apart by three very different authors, these projects, considered collectively, illustrate many of the implications of agricultural production for urban form; they also form a coherent intellectual genealogy, with Branzi referencing Hilberseimer, who earlier had been informed by Wright. Each of these projects proposed a profound reconceptualization of the city — a radical decentralization and dissolution of the urban figure into a productive landscape. The dissolution of figure into field rendered the classical distinction between city and countryside irrelevant, replacing it with a conflation of suburb and region — a suburbanized regionalism. Given contemporary interest in urban agriculture, these propositions offer compelling alternatives to what has become the canonical history of city form.*

Gli obiettivi e il problema *The goals and the problem*

*Implicit in the work of these urbanists were two large assumptions: that cities would continue to be decentralized, and that landscape would become the primary medium of urban form. The suburban landscapes in the projects of Wright, Hilberseimer and Branzi were fleshed out with agricultural landscapes — with farms and fields; the projects encompassed large territorial or regional networks of urban infrastructure that brought existing natural environments into new relationships with planned agricultural and industrial landscapes.*



*Broadacre City.* Frank Lloyd Wright, 1950-1955

A square-mile section of *Broadacre City*, proposed to be a continuous fabric of inhabited landscape across the American continent. Frank Lloyd Wright, 1934



*Agronica*, model view, Andrea Branzi, 1993-94



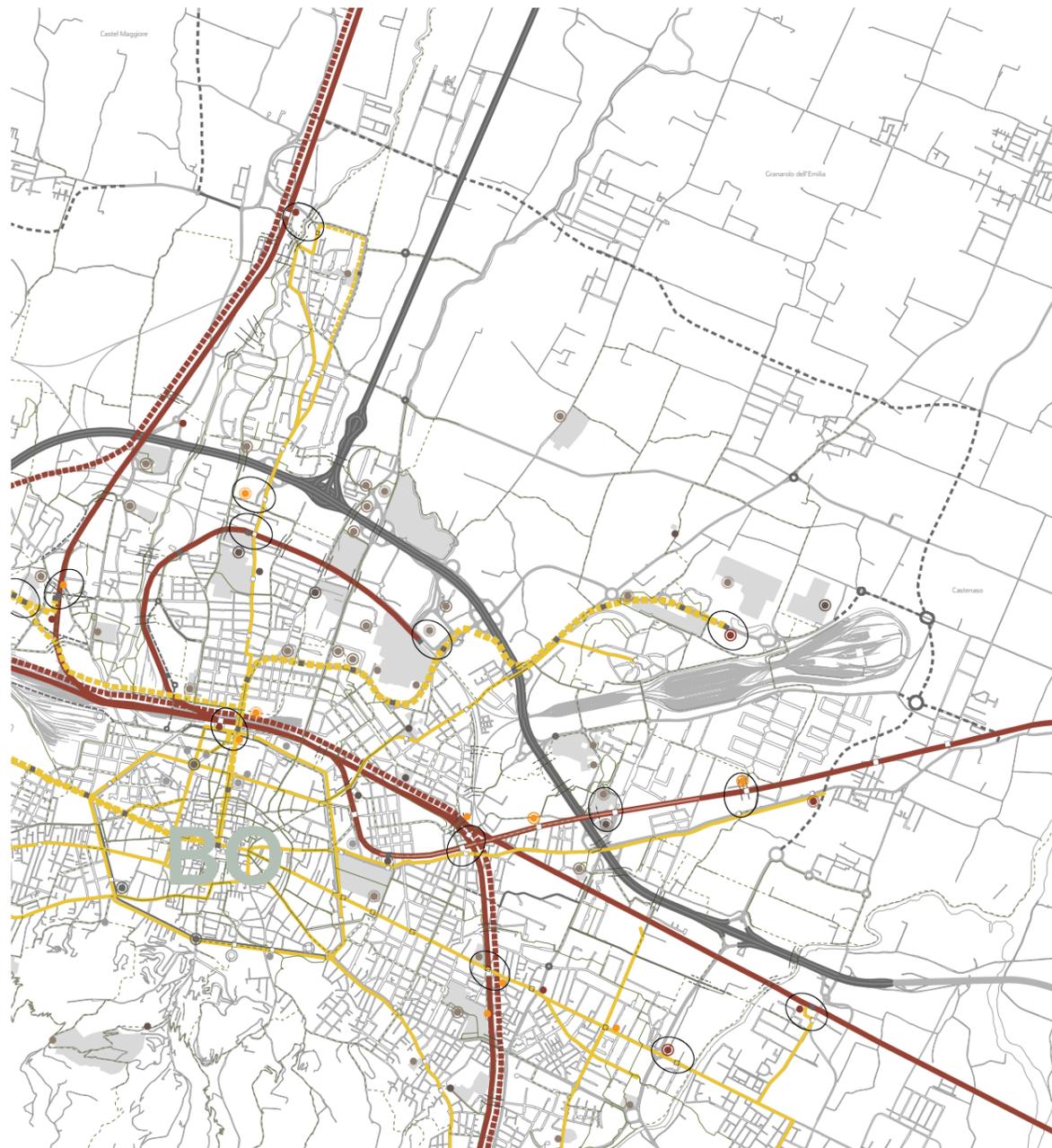
*Masterplan Strijp Philips*, Eindhoven, model view, 1999-2000

Gli obiettivi e il problema *The goals and the problem*



Workshop *una nuova alleanza tra citta' e campagna*

## Gli obiettivi e il problema *The goals and the problem*



### Metrotranvia

Il principale e più impegnativo intervento di infrastrutturazione che guida il riassetto della rete di trasporto pubblico consiste nella realizzazione di una nuova rete metrotranviaria.

E' stata individuata, come soluzione adatta per Bologna una metrotranvia integrata, che nella tratta centrale corre interamente in sotterranea, mentre nelle parti esterne emerge in superficie, percorrendo per lo più corsie riservate.

La linea 1 (Fiera - Stazione - Piazza Maggiore - Saffi - Borgo Panigale) sarà fortemente integrata con gli altri sistemi di trasporto pubblico. L'idea e' perseguire l'obiettivo di creare le condizioni per l'interscambio gomma-ferro, in modo che coloro che arrivano in auto dall'area metropolitana e dalla provincia possano lasciarla fuori dalla città ed entrare con la metrotranvia.

-  Linea dell'alta velocita'
-  Trasportopubblico
-  Autostrade e tangenziali
-  Piste ciclabili

### Network

*The main and major operation of infrastructure that guides the reorganization of the public transport network is to build a new metrotranviaria network.*

*As a suitable solution it was identified for Bologna a integrated metrotranvia , which in the central it runs entirely underground, while in the suburbs emerges at the surface, mostly along tracks.*

*Line 1 (Fair - Railway Station - Piazza Maggiore - Saffi - Borgo Panigale) will be highly integrated with other public transportation systems.*

*The goal is to create the conditions for road-rail interchange. In this way those who arrive by car from from the province can leave it out of town and enter by the metrotranvia.*

<http://informa.comune.bologna.it/ip/erbole/psc/documenti/850/>

## Gli obiettivi e il problema *The goals and the problem*

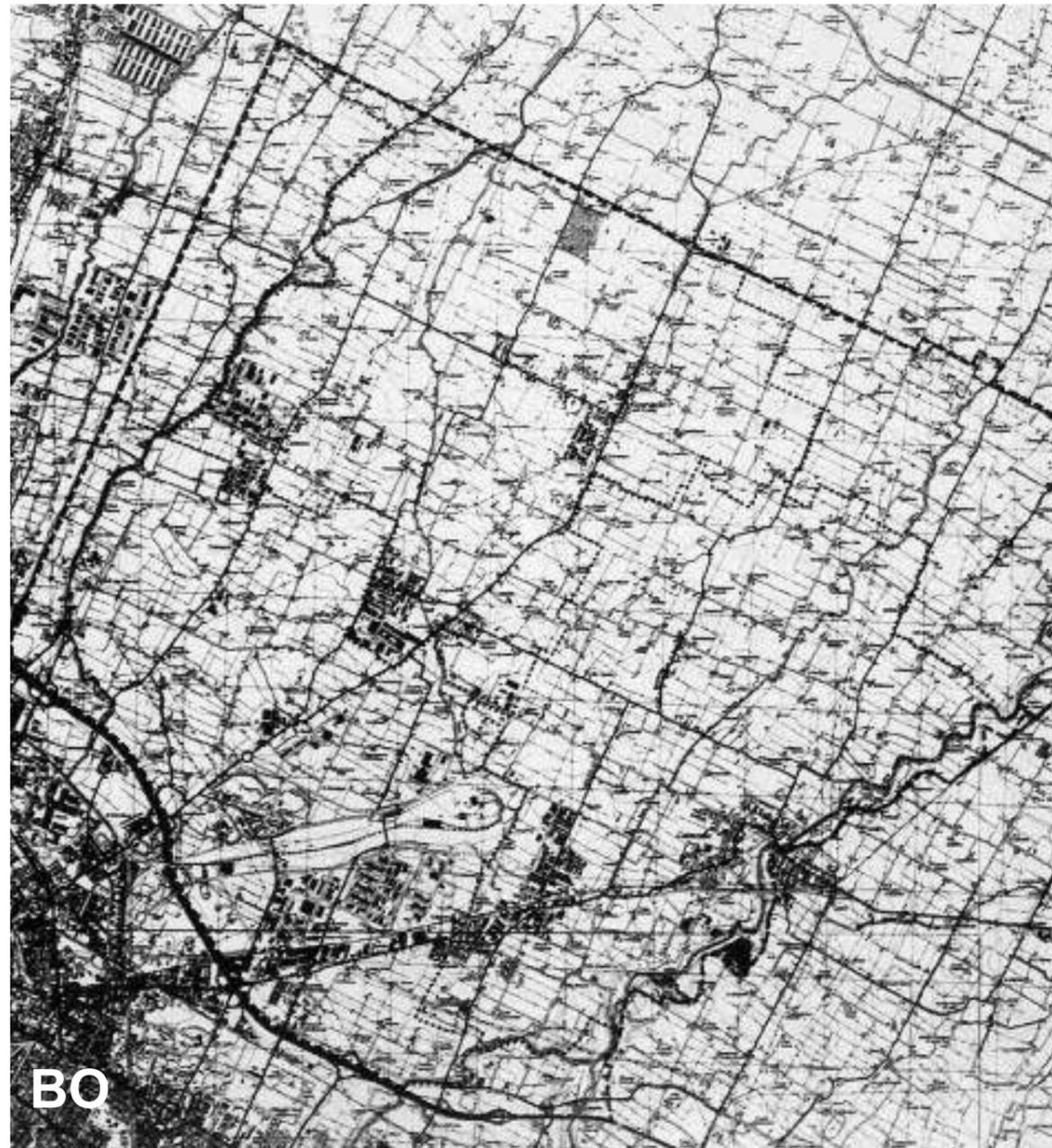
### *Il progetto Pegaso Esperienze di pianificazione e gestione ambientale sostenibile*

Il progetto Pegaso e' un progetto promosso dal Settore Pianificazione Territoriale e Trasporti della Provincia di Bologna, in collaborazione con il Comune di Bologna e con il Politecnico di Milano, con il sostegno finanziario della Comunita' Europea nell'ambito del Programma Life'95.

Ha perseguito l'obiettivo generale di sperimentare un processo-strumento ad uso delle Amministrazioni locali.

L'interesse del progetto e' rivolto al cuneo agricolo di nord-est dell'Area Metropolitana bolognese, costituito da territori situati nei Comuni di Bologna, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo, Budrio, e da limitate porzioni dei territori dei Comuni di San Lazzaro di Savena e Bentivoglio. La superficie complessiva e' di circa 9000 ha, si proietta dalla citta' per circa 10 km e per una larghezza che nel punto di maggior estensione raggiunge 11.5 km.

Il progetto Pegaso e' risultato come un processo alternativo rispetto alla tradizionale pratica di pianificazione territoriale e deve il suo successo nel coinvolgimento di tutti i soggetti in campo.



Area presa in considerazione dal progetto Pegaso  
*Pegaso Project Area*

### *The Pegasus Project Planning experience and sustainable environmental management*

*The Pegaso project is a project sponsored by the Industry Planning and Transportation of the Province of Bologna, in collaboration with the Municipality of Bologna and the Polytechnic of Milan, with the financial support of the European Comunity with the Program Life'95.*

*He has the overall goal to test a process-tool for local governments.*

*The focus of the project is the cuneo agricolo northeast of the Metropolitan Area of Bologna, made up of areas situated in the towns of Bologna, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo, Budrio, and limited portions of the municipalities of San Lazzaro of Savena and Bentivoglio. The total area is about 9000 hectares, it is projected 10 km far from the city and it reaches about 11.5 km width at the point of greatest extension.*

*This project is the result of an alternative process compared to the traditional practice of spatial planning and owes its success in involving all stakeholders in the field.*

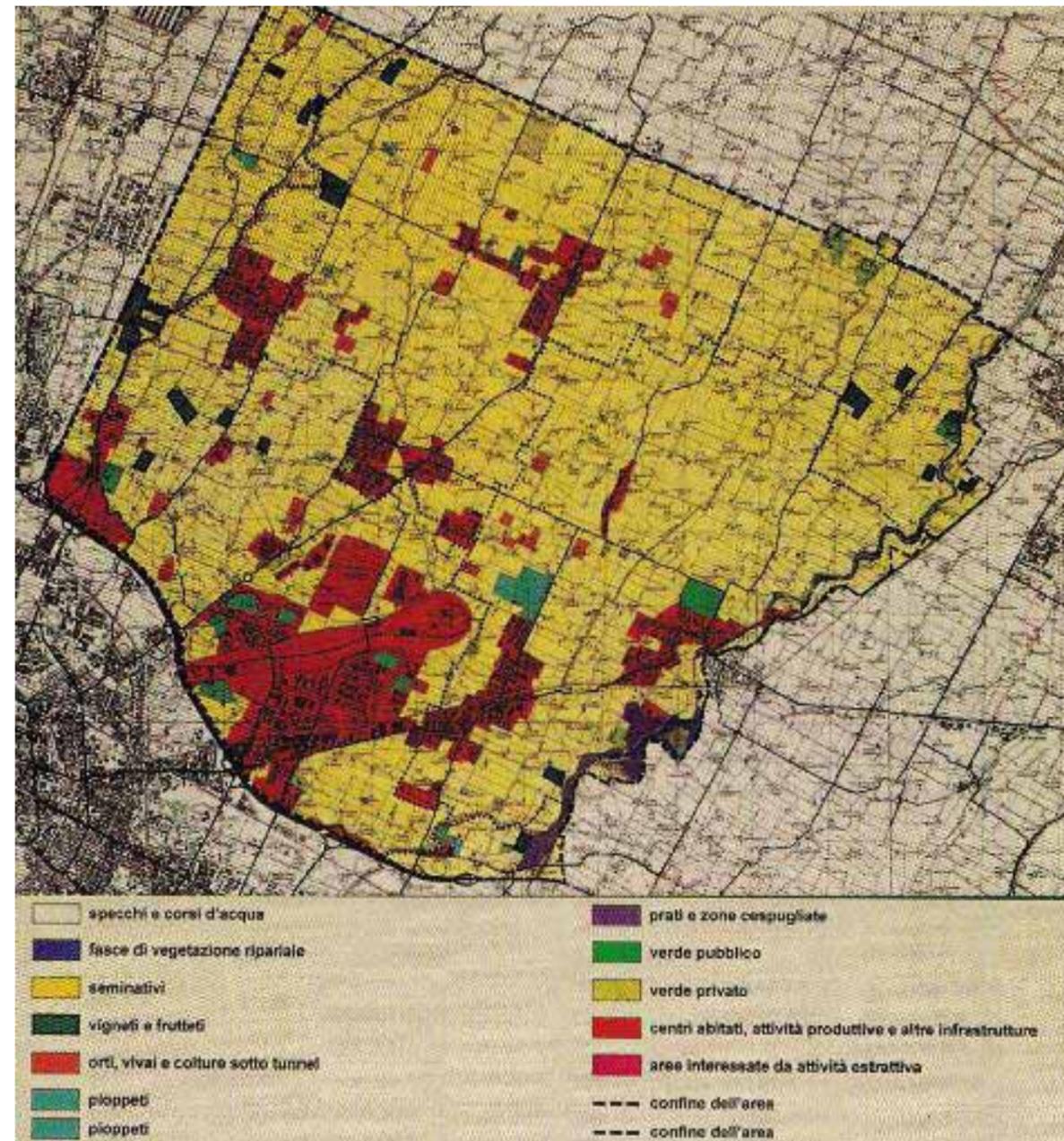
## Gli obiettivi e il problema *The goals and the problem*

Tutti gli insediamenti abitativi in particolare Granarolo, Cadriano, Quarto Inferiore, Castenaso e Villanova di Castenaso sono affiancati da zone artigianali e industriali di dimensioni più o meno rilevanti realizzate tra gli anni '60 e '70.

Tra queste si distingue sulla periferia Est l'insediamento delle Roveri che occupa lo smistamento merci San Donato.

*All settlements especially Granarolo, Cadriano, Quarto Inferiore, Castenaso and Villanova di Castenaso are complemented by traditional and industrial areas. These areas can be small or large and were built between the '60 and '70.*

*Among these, on the eastern outskirts, stands the Roveri settlement that deals with sorting goods in San Donato.*



Gli obiettivi e il problema *The goals and the problem*

*L'applicazione metodologica del  
Progetto PEGASO  
AZIONI/FASI di lavoro*

a. La costruzione in progress del modello di pianificazione ambientalmente sostenibile.  
Per questa fase che dura tutto lo svolgimento del progetto si valutano assieme le nozioni di sostenibilità, il tema degli indicatori ambientali, le azioni necessarie per pervenire agli obiettivi posti, le procedure possibili per implementarle.  
Il modello che ne esce è detto modello ad hoc di indicatori di sostenibilità.

b. Il campo della conoscenza mirato alla valutazione della consistenza quali-quantitativa dei problemi da affrontare.

c. L'interazione ambiente-territorio, una metodica per la valutazione delle sensibilità e criticità attuali e future.

d. Il coinvolgimento degli attori sociali come sistema di validazione chiamato il Forum.

e. I progetti pilota come applicazione del modello di pianificazione proposto alla UE.

*The methodological application of  
the PEGASO project  
ACTIONS / STEPS of work*

a. *The working in progress of the planning model environmentally sustainable.  
For this phase that lasts throughout the course of the project are evaluated together the concepts of sustainability, the theme of environmental indicators, the actions needed to achieve the objectives set, the possible procedures to implement them.  
The result is called modello ad hoc of indicators of sustainability.*

b. *The field of knowledge aimed at qualitative and quantitative assessment of the consistency of the problems.*

c. *The interaction between environment and territory, a method to assess the sensibility and the present and future critical point.*

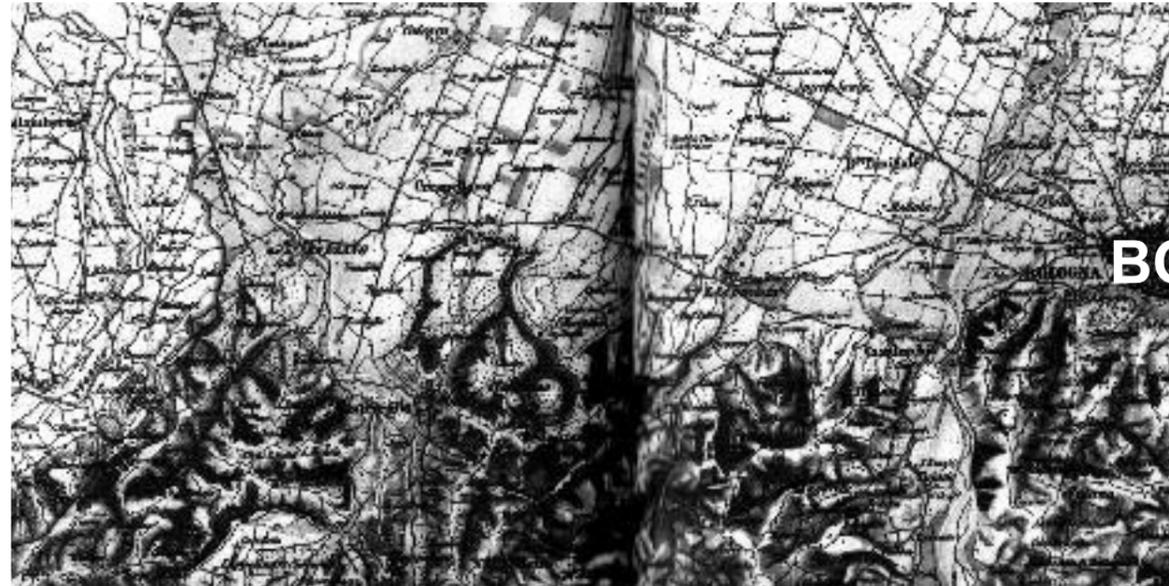
d. *The involvement of social actors as a system of validation.  
Called il Forum.*

e. *The pilot projects as an application of the proposed planning model suggested by the EU.*

*Il progetto 'Parco citta' e campagna'*

Il progetto Villa Bernaroli e' un progetto promosso dalla Provincia di Bologna e dai Comuni di Anzola dell'Emilia, Bologna, Casalecchio di Reno, Crespellano e Zola Predosa, con l'obiettivo di valorizzare la rete dei paesaggi e le aree della pianura. Ha perseguito l'obiettivo generale di costituire un polmone metropolitano. La modalita' del lavoro e' stata quella del confronto e del coinvolgimento dei soggetti pubblici, privati e del mondo dell'associazionismo in modo partecipato assieme ai vari soggetti che vivono e svolgono attivita' nell'area.

*The Bernaroli project is a project promoted by the Province of Bologna and the Municipalities of Anzola Emilia, Bologna, Casalecchio, Crespellano and Zola, with the aim of enhancing the network of landscapes and areas of the lowland. It pursued the general goal of establishing a metropolitan lung. The mode of work was to compare and involve the public, the private and the voluntary sector. All of these were involved in a participatory manner with the people who also live and play activities in the area.*



Area presa in considerazione dal progetto Parco Citta' Campagna

Ha l'obiettivo di affrontare la problematica delle aree che sono ai margini delle citta' nelle quali si insediano attivita' promiscue espulse dalle aree urbane piu' densamente popolate. Il proliferare degli episodi urbani ha prodotto fenomeni di degrado, accompagnati dalla dispersione degli insediamenti residenziali e produttivi nel paesaggio agrario che possono essere sintetizzati nella cosi detta citta' diffusa.

*It aims to address the problems in the areas on the border of city. Here the activities, expelled from urban areas more densely populated, are setting up promiscuous. The proliferation of urban episodes produced degradation, next to the spread of residential and productive in the agricultural landscape to generate the sprawl city.*

*Reti ecologiche e pianificazione*

Il territorio in questione puo' trovare un riequilibrio complessivo attraverso l'individuazione di reti ecologiche.

Il recupero delle area agricole abbandonate e delle risorse naturali, non meritevoli di una conservazione rigida, possono trovare nelle reti dei percorsi di fruizione e nelle reti ecologiche una struttura di riferimento.

La pianificazione e' chiamata a rinominare i luoghi ricostruendo un loro status mettendo in evidenza invarianze e permanenze.

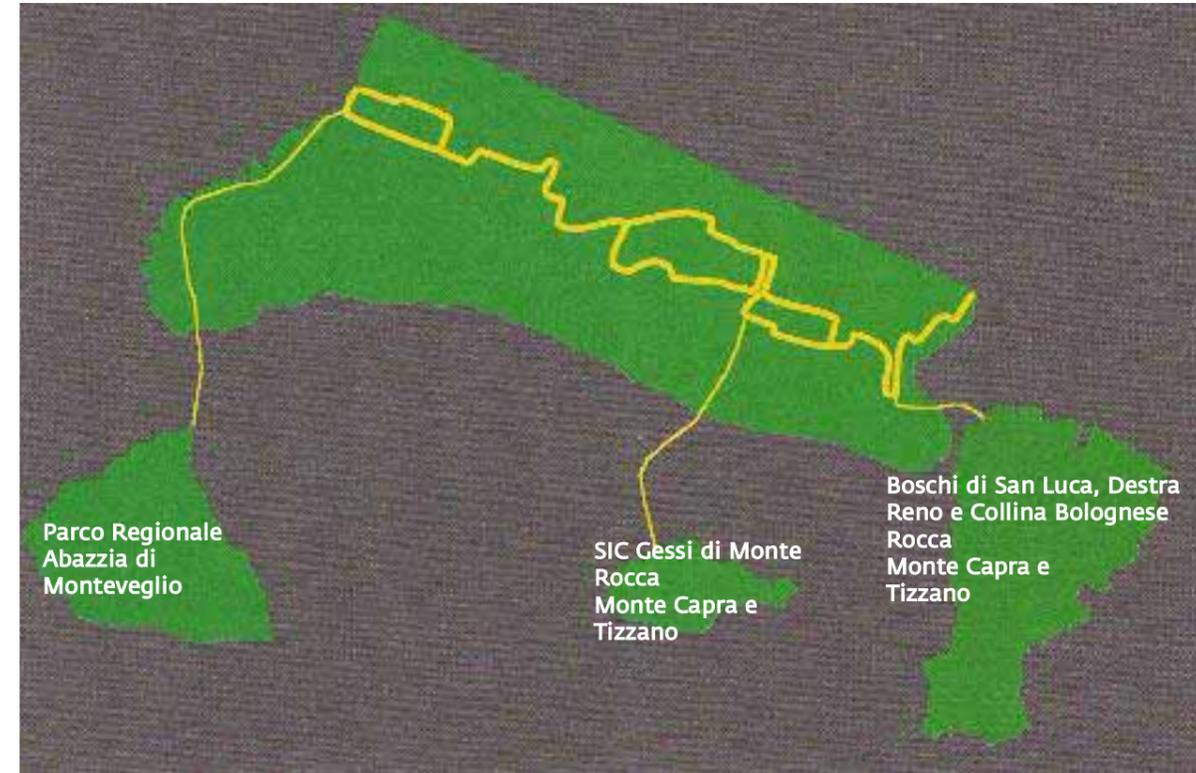
Gli Enti Pubblici devono come compito fondamentale individuare i valori non negoziabili e le invarianti con la finalita' di definire le regole che dovrebbero guidare le trasformazioni soprattutto nei territori piu' deboli.

*The territory in question may find an overall balance by identifying ecological networks.*

*The recovery of abandoned agricultural areas and natural resources, which do not require a strict conservation, can be found in networks of pathways in ecological networks and use a frame of reference.*

*The planning will rename places rebuilding their status by highlighting invariances and stays.*

*Public authorities must, as a fundamental task, identify the non-negotiable values and invariant with the purpose to define the rules that should guide the changes especially in the more weak areas.*



- 1 Villa Bernaroli
- 2 Palazzo Albergati
- 3 Ex Polveriera militare di Madonna dei Prati e tenuta Orsi Mangelli
- 4 Confortino e Sant'Almaso

Gli obiettivi e il problema *The goals and the problem*



-  centrality perimeter
-  assumption main route
-  connecting paths
-  entrances
-  resting area
-  farms with sales
-  teaching farms
-  accomodation facilities
-  production activities
-  historical churches and oratories
-  sport fishing
-  railway SFM

Example project: Palazzo Albergati-Villa Bernaroli

## Gli obiettivi e il problema *The goals and the problem*

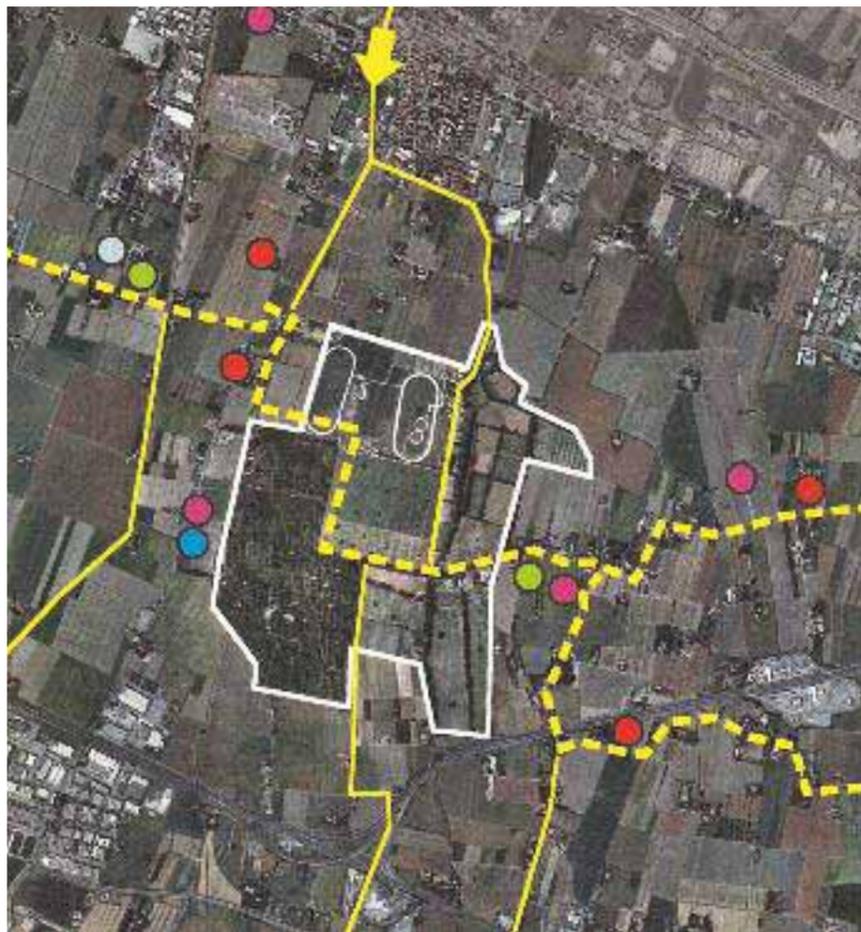
Villa Bernaroli



Workshop *una nuova alleanza tra città' e campagna*

Gli obiettivi e il problema *The goals and the problem*

-  centrality perimeter
-  assumption main route
-  connecting paths
-  entrances
-  resting area
-  farms with sales
-  teaching farms
-  accomodation facilities
-  production activities
-  historical churches and oratories
-  sport fishing
-  railway SFM



Example project:  
*Ex Polveriera militare di Madonna dei Prati e tenuta Orsi Mangelli-Confortino e Sant'Almaso*

Bibliografia References

AA.VV. , *Milano, Forum Expo 2015*, in Territorio n° 51 del 2009

Arcidiacono A., *Consumo di suolo e governo del territorio*, in 'Osservatorio Nazionale sui Consumi di Suolo', Primo Rapporto 2009, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (RN) 2009

Astengo G., *Rapporto sullo stato dell'urbanizzazione in Italia*, in 'Quaderno di Urbanistica Informazioni' n. 1, 1990

Bagnasco A., *Tre Italie, La problematica territoriale dello sviluppo italiano*, il Mulino, Bologna 1977

Barattucci C., *L'urbanizzazione diffusa e dispersa del XX secolo tra innovazioni insediative e trasmissione delle idee* in 'La cultura italiana (a cura di Luigi Cavalli-Sforza), Tomo III – Casa, città, paesaggio' (a cura di Marco Romano e Marco Trisciuglio), UTET, Torino 2009

Barattucci C., *Urbanizzazioni disperse. Interpretazioni e azioni. Francia e Italia 1950-2000*, Officina, Roma 2004

Bianchetti C., *I territori della dispersione*, in Urbanistica n. 103, 1995

Boeri S., Lanzani A., Marini E., *Il territorio che cambia, temi e immagini della regione milanese*, Abitare Segesta, Milano 1993

Camagni R., *Economia e pianificazione della città sostenibile*, Il Mulino, Bologna 1996

Camagni R., Gibelli M.C., Rigamonti P., *I costi collettivi della città dispersa*, Alinea, Firenze 2002

Castelli L., *Agenda 21*, in Rota G.L. e Rusconi G. (a cura di), *I codici tecnici. Ambiente. Novità e applicazioni del d.lg. 152/2006 e normativa collegata*, UTET, Torino 2007

Ceriani A., *Piccoli comuni in Lombardia*, in 'Amministrare', n. 1, 2009, pp. 35.-118.

Clementi A., Dematteis G., Palermo P.C. (a cura di), *Le forme del territorio italiano. 1. Temi e immagini del mutamento, 2. Ambienti insediativi e contesti locali*, Laterza, Roma - Bari 1996

Cogliati Dezza V., Oliva F., *L'urgenza di (ri)mettere in agenda la questione suolo*, in 'Osservatorio Nazionale sui Consumi di Suolo', Primo Rapporto 2009, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (RN) 2009

Davico L., Mela A., Staricco L., *Città sostenibili. Una prospettiva sociologica*, Carocci, Roma 2009

De Carlo G., (a cura di), *La pianificazione territoriale urbanistica nell'area milanese*, Marsilio, Padova, 1966

Dematteis G.(a cura di), *Il fenomeno urbano in Italia: interpretazioni, prospettive, politiche*, Franco Angeli, Milano 1992

Dematteis G., Indovina F., Magnaghi A., Piroddi E., Scandurra E., Secchi B., *I futuri della città. Tesi a confronto*, Franco Angeli, Milano 1999

Di Vita S., *Milano Expo 2015. Un'occasione di sviluppo sostenibile*, Franco Angeli, Milano 2010

Diappi L. (a cura di), *Sostenibilità urbana. Dai principi ai metodi di analisi. Forma urbana, energia e ambiente*, Paravia, Torino 2000

EEA, *Urban sprawl in 'Europe. The ignored challenge'*, Report n. 10, 2006

Erba V. (a cura di), *Milano, Forum Expo 2015*, in 'Territorio' n° 46, 2008

Erba V. (a cura di), *Milano, Forum Expo 2015*, in 'Territorio' n° 48 2009

Gli obiettivi e il problema *The goals and the problem*

Gibelli M.C., Salzano E. (a cura di), *No sprawl*, Alinea, Firenze 2006

Gregotti V., *Il territorio dell'architettura*, Feltrinelli, Milano 1966

Indovina F., Fregolent L., Savino M. (a cura di), *L'esplosione della città*, Bologna 2005

Ingersoll R., *Sprawlton*, Meltemi, Roma 2004

Lanzani A., *Un nuovo e assai più problematico consumo di suolo*, in 'Osservatorio Nazionale sui Consumi di Suolo', Primo Rapporto 2009, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (RN) 2009

Le Galès P., *Le città europee. Società urbane, globalizzazione, governo locale*, Società Editrice Il Mulino, Bologna 2006

Macchi Cassia C. (a cura di), *Il progetto del territorio urbano*, Franco Angeli 1998

Magnaghi A. (a cura di), *Il territorio dell'abitare: lo sviluppo locale come alternativa strategica*, Franco Angeli, Milano 1990

Martinotti G., *Metropoli, la nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino, Bologna 1993

Mioni A. (a cura di), *Sulla crescita urbana in Italia*, Franco Angeli, Milano 1976

Nobile P. (a cura di), *Expo 2015 e Territorio*, in *Urbanistica Informazioni* n°221 del 2008

Nomisma (2010), *Osservatorio sul mercato immobiliare. Rapporto 2010*, Bologna

Piccinato G., Quilici V., Tafuri M., *La città territorio, verso una nuova dimensione*, in *Casabella Continuità*, n. 270, 1962

R. Camagni, M.C. Gibelli, P. Rigamonti, *I costi collettivi della città dispersa*, Alinea, Firenze 2002

Richardson H.W., Bae C.H.C. (a cura di), *Urban sprawl in Western Europe and the United States*, Aldershot, 2004

Samonà G., *L'urbanistica e l'avvenire delle città negli stati europei*, Laterza, Bari 1959

Samonà G., *Provincia Autonoma di Trento, Piano Urbanistico del Trentino*, Marsilio, Padova 1968

Secchi B., *La città del XX secolo*, Laterza, Bari 2005

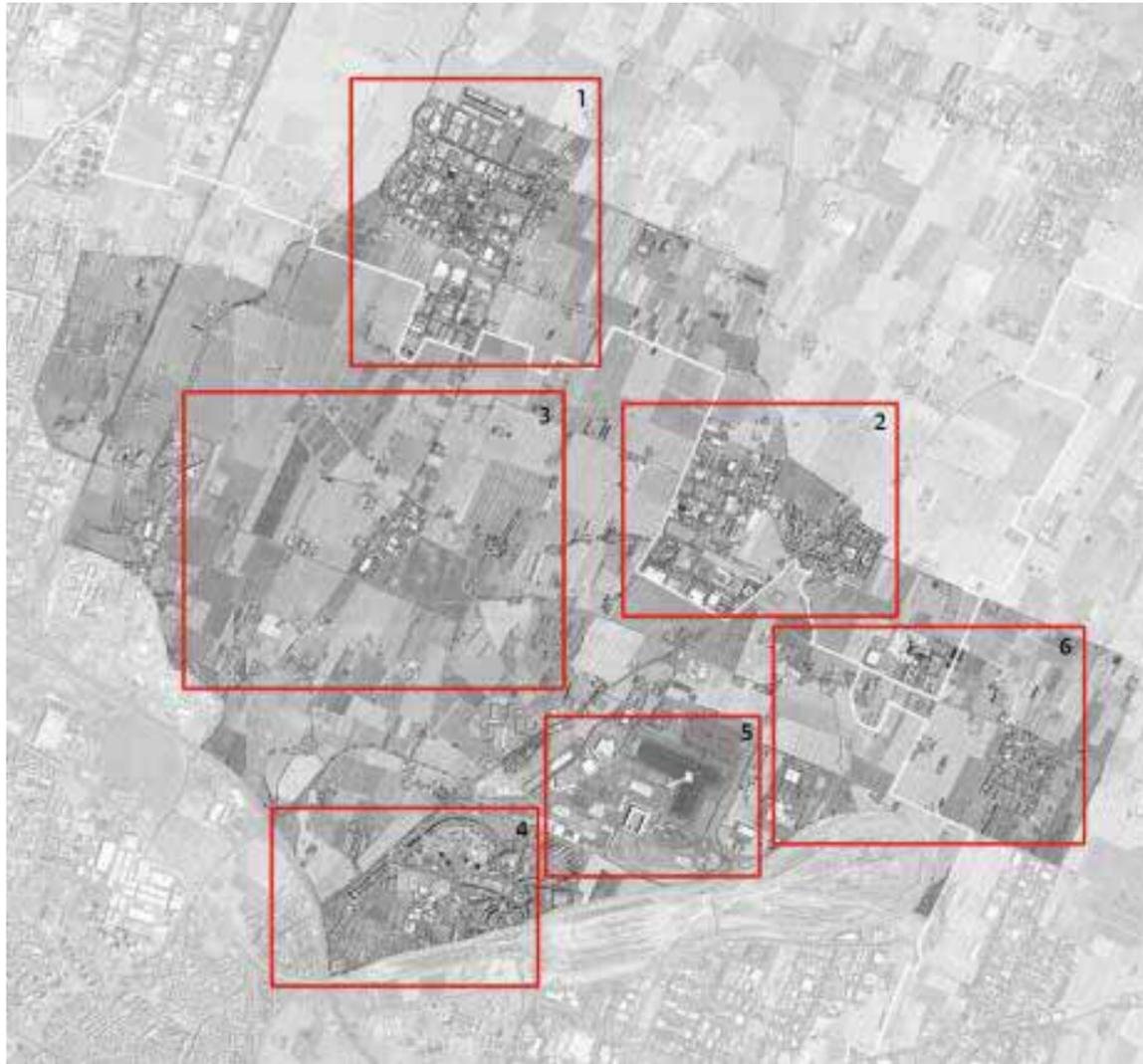
Secchi B., *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Roma-Bari 2000

Turri E., *La megalopoli padana*, Marsilio, Venezia 2000

Vigano' P. (a cura di), *New Territories*, Officina, Roma 2004



Aree di progetto *Project Areas*



*Aree studio Study Areas*

1. CADRIANO
2. QUARTO INFERIORE
3. IL PARCO AGRARIO
4. IL PILASTRO E L'AREA PIOPPE
5. IL MERAVILLE, IL BUSINESS PARK, L'UNIVERSITA' DI AGRARIA, IL CAAB E L'EX ASAM
6. HERA, LA POLVERIERA E QUARTO SUPERIORE

AREA	BUILT	SUP mq	USE
MERAVILLE	YES	50.000	commercial
BUSINESS PARK	YES	30.000	directional
CAAB	YES	100.000	logistic
UNI DI AGRARIA	YES	25.000	university
EX ASAM	NO	50.000	commercial
	NO	35.000	logistic
	YES	15.000	directional productive mix
QUARTO SUPERIORE	NO	340.000	commercial tertiary leisure show sport
PIOPPE	NO	27.000	living 80%

# 1

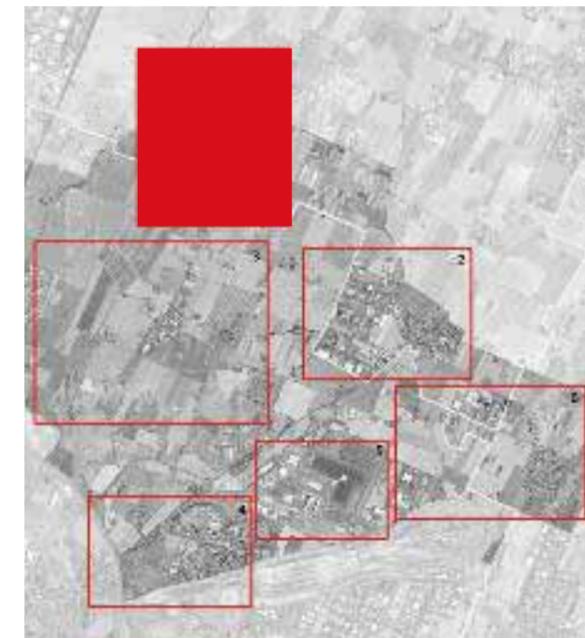
Aree di progetto *Project Areas*  
Cadriano



## Cadriano

La frazione di Cadriano appartiene al comune di Granarolo dell'Emilia, in provincia di Bologna.  
La frazione di Cadriano dista 5,06 chilometri dal medesimo comune di Granarolo dell'Emilia.  
Nella frazione di Cadriano risiedono 829 abitanti.

*Cadriano is part of Granarolo dell'Emilia, province of Bologna.  
Cadriano is 5,06 km far from Granarolo dell'Emilia.  
The population of Cadriano counts 829 inhabitants.*



Aree di progetto *Project Areas*  
Cadriano

*Comune di Granarolo*

Il territorio del Comune di Granarolo dell'Emilia si estende immediatamente a nord del Comune di Bologna.

Capoluogo regionale, ha una estensione territoriale di kmq. 34.400, pianeggiante.

E' formato da 5 frazioni:

- Granarolo Capoluogo
- Quarto Inferiore
- Cadriano
- Viadagola
- Lovoleto

*The Municipality of Granarolo dell'Emilia extends it self just north of the City of Bologna.*

*The capital of the Region extends 34.400 square kilometers, flat.*

*It consists of five villages:*

- *Granarolo Capoluogo*
- *Quarto Inferiore*
- *Cadriano*
- *Viadagola*
- *Lovoleto*

*I segni dell'antichita'*

Le piu' antiche tracce di popolamento del territorio risalgono al periodo villanoviano. Ritrovamenti etruschi, celtici e romani, nel territorio comunale o negli immediati dintorni, attestano la frequentazione della zona per tutta l'antichita', probabile via di transito per il ferrarese.

Le perduranti tracce della centuriazione romana sono ancor oggi la testimonianza piu' evidente della vocazione agricola del territorio. La centuriazione del territorio e' un vero e proprio bene storico-culturale da tutelare e da conoscere.

*The most ancient traces of settlement in the territory date back to Villanova.*

*Antiquity from Etruscan, Celtic and Roman were found in the municipality or in the surrounding area likely as a transit route to Ferrara.*

*Remaining traces of Roman centuriation are still witness more evident of the agricultural vocation of the territory.*

*The centuration of the territorial it is a real historical good to protec.*

Granarolo dell'Emilia ha saputo coniugare la tradizione agricola, con una consolidata realtà produttiva che fa di questo paese uno dei comuni più industrializzati della provincia.

*Granarolo dell'Emilia has combined the agricultural tradition, with an established production that makes this country one of the most developed municipalities in the province.*

Aree di progetto *Project Areas*  
Cadriano



Workshop *una nuova alleanza tra citta' e campagna*

# 2

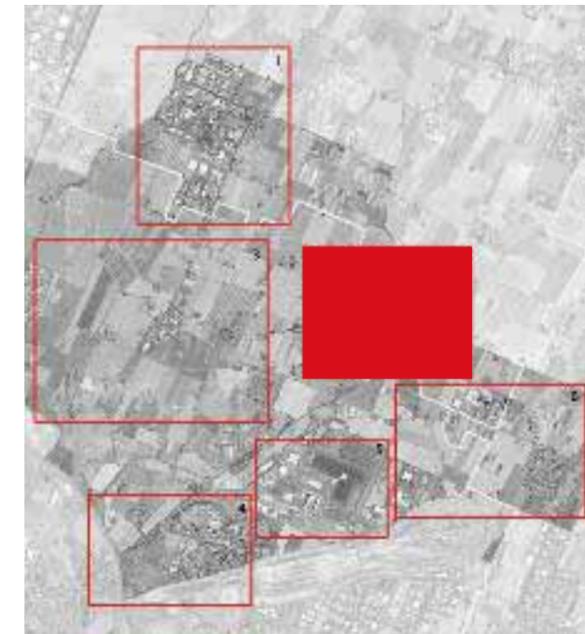
## Aree di progetto *Project Areas* Quarto Inferiore



### Quarto Inferiore

La frazione di Quarto Inferiore appartiene al comune di Granarolo dell'Emilia, in provincia di Bologna. La frazione di Quarto Inferiore dista 3.82 chilometri dal medesimo comune di Granarolo dell'Emilia cui essa appartiene. Nella frazione di Quarto Inferiore risiedono 1596 abitanti.

*Quarto inferiore is part of Granarolo dell'Emilia, province of Bologna. Quarto is 3,82 km far from Granarolo dell'Emilia. The population of Quarto counts 1596 inhabitants.*



Aree di progetto *Project Areas*  
Quarto Inferiore

*Comune di Granarolo*

Il territorio del Comune di Granarolo dell'Emilia si estende immediatamente a nord del Comune di Bologna.

Capoluogo regionale, ha una estensione territoriale di kmq. 34.400, pianeggiante.

E' formato da 5 frazioni:

- Granarolo Capoluogo
- Quarto Inferiore
- Cadriano
- Viadagola
- Lovoleto

*The Municipality of Granarolo dell'Emilia extends it self just north of the City of Bologna.*

*The capital of the Region extends 34.400 square kilometers, flat.*

*It consists of five villages:*

- *Granarolo Capoluogo*
- *Quarto Inferiore*
- *Cadriano*
- *Viadagola*
- *Lovoleto*

*I segni dell'antichita'*

Le piu' antiche tracce di popolamento del territorio risalgono al periodo villanoviano. Ritrovamenti etruschi, celtici e romani, nel territorio comunale o negli immediati dintorni, attestano la frequentazione della zona per tutta l'antichita', probabile via di transito per il ferrarese.

Le perduranti tracce della centuriazione romana sono ancor oggi la testimonianza piu' evidente della vocazione agricola del territorio. La centuriazione del territorio e' un vero e proprio bene storico-culturale da tutelare e da conoscere.

*The most ancient traces of settlement in the territory date back to Villanova.*

*Antiquity from Etruscan, Celtic and Roman were found in the municipality or in the surrounding area likely as a transit route to Ferrara.*

*Remaining traces of Roman centuriation are still witness more evident of the agricultural vocation of the territory.*

*The centuration of the territorial it is a real historical good to protec.*

Granarolo dell'Emilia ha saputo coniugare la tradizione agricola, con una consolidata realtà produttiva che fa di questo paese uno dei comuni più industrializzati della provincia.

*Granarolo dell'Emilia has combined the agricultural tradition, with an established production that makes this country one of the most developed municipalities in the province.*

Aree di progetto *Project Areas*  
Quarto Inferiore



Workshop *una nuova alleanza tra citta' e campagna*

# 3

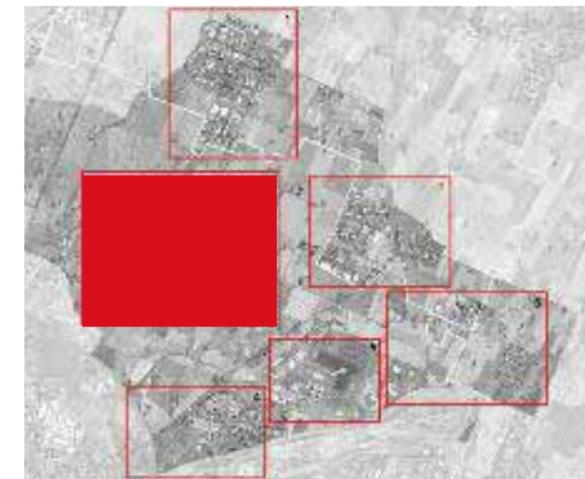
## Aree di progetto *Project Areas* Il parco agrario



### Il parco agrario

E' la piu' ampia situazione di pianura. Il valore di questo territorio sta nel suo assetto rurale che conserva numerosi elementi tipici del paesaggio agrario tradizionale (piante, frutteti, vigneti, filari alberati, siepi, fossi, canali, macerie, edicole votive, corti coloniche) e una trama viaria nella quale si intrecciano strade di campagna e permanenze della maglia centuriale.

*It is the most extensive flat situation. The value of this area is its rural set with many elements typical of the traditional agricultural landscape. These elements are plants, fruit trees, vineyards, rows of trees, hedges, ditches, canals, ruins, shrines, colonial courts). Also the a road network is typical which consist in an intersection of country roads and centurial mesh.*



Aree di progetto *Project Areas*  
Il parco agrario



Workshop *una nuova alleanza tra citta' e campagna*

# 4

## Aree di progetto *Project Areas* Il Pilastro e l'area Pioppe



### *Il Pilastro e l'area Pioppe*

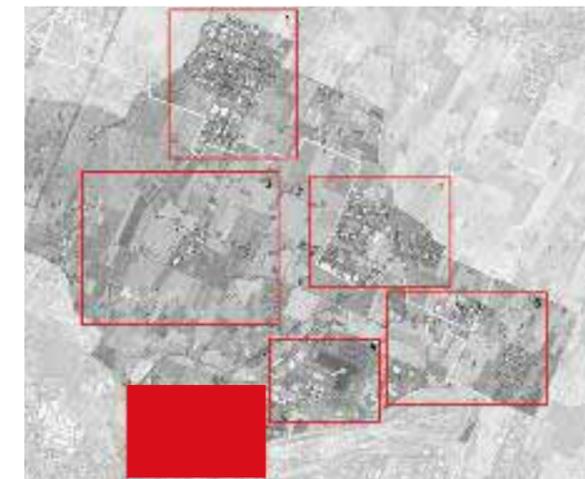
Al Pilastro sono presenti 1250 alloggi di proprietà di enti pubblici, il 36.3% del totale.

La popolazione straniera residente raggiunge il 9.3%.

La presenza di popolazione anziana è inferiore alla media cittadina.

La previsione dei nuovi insediamenti a Pioppe può contribuire alla riconnessione tra gli spazi residenziali del Pilastro e quelli commerciali e terziari del CAAB.

*In the Pilastro 1250 accommodations are public authority property that is 36.3% of the total. The foreigners are 9.3% of the total population. While the elderly people are less than the city average. The provision of new in Pioppe can contribute to reconnect the residential areas in Pilastro and the commercial and service sectors of the Caab.*

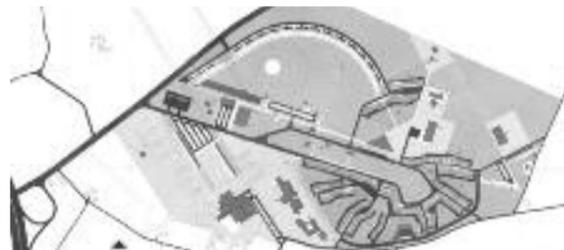


Aree di progetto *Project Areas*  
Il Pilastro e l'area Pioppe

*Il Pilastro*

E' considerato un insediamento urbanistico unitario nel quale la funzione prevalente e' quella abitativa. E' localizzato nel quartiere di S. Donato, l'intervento e' datato 1963 e il progettista e' F. Santini con G. Trebbi, G. Gresleri e G.Brighetti.

*It is considered a single urban homogeneous residential settlement. It is located in the neighborhood of S. Donato. It was built in 1963 by F. Santini con G. Trebbi, G. Gresleri e G. Brighetti.*



Diverse fasi del progetto

*Il Pilastro 1 e 2 nucleo*

Il primo nucleo insediativo del Quartiere Pilastro si sviluppa attorno all'area che doveva essere destinata ai servizi per la comunita': l'attuale Piazza Lipparini. L'insediamento e' caratterizzato da una posizione degli edifici che lascia il traffico veicolare all'esterno.

*The first group settlement of the fourth Pilastro is spread around the area which was to be devoted to community services: the current Piazza Lipparini. The settlement is characterized by its buildings leaving the traffic outside.*

Il secondo intervento venne iniziato nel 1978 dai progettisti E. Masi con R. Finzi, A. Guidatti, E.Selleri e F.Pirera. Il 'virgolone' e' un edificio in linea, di quasi 800m di lunghezza. Il virgolone e' per tutta la sua interezza porticato e il 'grande abbraccio' che la forma architettonica crea si conclude con quattro torri di diciassette piani.

*The second settlement was built in 1978 by E. Masi con R. Finzi, A. Guidatti, E.Selleri e F.Pirera. The Virgolone is a line building of nearly 800m in length. The virgolone is for its entire length arcade and the 'big hug' that creates by its architectural form concludes with four towers of seventeen storeys.*

Confini:  
Nord: Quartiere Navile; Comune di Granarolo dell'Emilia;  
Nord Ovest: Via Stalingrado, tangenziale, Via Michelino, Via Romita, Via Cadriano;  
Sud - Sud Est: linea ferroviaria, Quartiere San Vitale;  
Est: Comune di Castenaso, linea ferroviaria e scalo merci S. Donato  
Superficie: 15.446 Km<sup>2</sup>  
Popolazione residente complessiva: 30.792 (al 31.12.2005)  
Famiglie residenti: 15.428 (al 31.12.2005)  
Residenti stranieri censiti: 2.877 (al 31.12.2005)

*Borders:*  
*North: Q.re Navile; Comune di Granarolo dell'Emilia;*  
*Nord West: Via Stalingrado, tangenziale, Via Michelino, Via Romita, Via Cadriano;*  
*South - South East: railway, San Vitale district;*  
*East: Castenaso, railway and Caab*  
*Surface: 15.446 Km<sup>2</sup>*  
*Total Resident Population: 30.792 (as at 31.12.2005)*  
*Resident households: 15.428 (as at 31.12.2005)*  
*Foreign residents surveyed: 2.877 (as at 31.12.2005)*

Aree di progetto *Project Areas*  
Il Pilastro e l'area Pioppe

Excursus sulla storia del quartiere

I primi insediamenti urbani consistenti nella periferia bolognese risalgono solo all'inizio del ventesimo secolo, a quel tempo nell'carte topografiche della città il quartiere San Donato era costituito da una serie di poderi. Fino al 1932, la via San Donato era denominata 'Strada Comunale San Donato, ad indicare una relativa estraneità rispetto alla città di Bologna.

Stando poi a testimonianze dirette, solo nel 1948 la Strada San Donato venne asfaltata e vennero costruiti i binari per il primo tram che collegava San Donato al centro. Un residente ricorda che 'la via San Donato rappresentava proprio l'ingresso a Bologna per coloro che provenivano dalla campagna'.

Nel 1933 il costruito - abbastanza rado e formato prevalentemente da edifici rurali - si sviluppa sostanzialmente lungo le vie San Donato, Michelino, del Pilastro e l'attuale Via del Mondo, dove troviamo degli edifici costruiti dall'Istituto Autonomo Case Popolari nel 1928-1929. Le prime abitazioni edificate dallo IACP risalgono però al 1909, anno in cui in Via Piana vennero costruiti due fabbricati destinati a famiglie che vivevano in baracche ai margini dell'area urbana,

che vennero poi denominate 'Case Zamboni'.

L'indirizzo urbanistico di questo primo popolamento costituisce una prima avvisaglia della futura destinazione sociale della zona. Infatti la ben più incisiva costruzione di 56 alloggi definiti "case popolarissime" in Via Vezza, negli anni 1935-1936, conferma che lo sviluppo demografico del quartiere rientrava (e sarebbe rientrato per molto tempo) in una politica di "zonizzazione classista". Oltretutto "il primo fabbricato di Via Vezza fu destinato ad accogliere i peggiori elementi provenienti dal Baraccato e da Via Polese cercando di isolarli", con conseguenti problemi di ordine sociale.

La costruzione di altri due fabbricati "popolarissimi" in Via Vezza nell'anno seguente fece sì che in quella zona e in Via Mondo il numero degli alloggi popolarissimi superasse quello dei popolari, unico caso in tutta Bologna. Nonostante l'edificazione di questi fabbricati, ancora nel 1950 San Donato era un'area di confine tra la città e la campagna con un'accentuata presenza di lavoratori agricoli: "La presenza sociale era soprattutto di contadini - braccianti agricoli, coltivatori diretti,

mezzadri - e operai - principalmente muratori e ferrovieri che lavoravano nel vicino scalo." Si individua in questo periodo una decina di case disposte intorno all'asse di via San Donato e un nucleo abitativo in prossimità dell'attuale Via della Campagna, dove c'era il "mulino" della zona; lo IACP nel 1945 aveva edificato alcuni alloggi in Piazza Mickiewicz, in via Caduti e nella periferica via Quarto di Sopra. Nel 1951 la situazione è pressoché simile, con pochi insediamenti residenziali concentrati lungo Via Mondo e il tratto iniziale di Via San Donato e in più di alcune strutture produttive collocate lungo la via Stalingrado, dove erano presenti anche alcuni condomini, costruiti dal Ministero dei Lavori Pubblici, che accolsero prevalentemente "sfollati". Nella zona posta oltre la linea ferroviaria di Cintura vi erano solo pochi nuclei sparsi, con un'unica concentrazione significativa lungo la via Cadriano.

Si può perciò concludere che l'assetto attuale del quartiere San Donato risale ad anni abbastanza recenti e si concentra sostanzialmente nel dopoguerra.

Il grande sviluppo del quartiere si ebbe infatti negli anni 1951- 1971, e fu

## Aree di progetto *Project Areas* Il Pilastro e l'area Pioppe

rappresentato in buona parte da grandi interventi di edilizia pubblica. La vera e propria esplosione di San Donato avvenne in ritardo rispetto al resto della periferia bolognese, ma fu di grado superiore se si considera che, nel decennio 1951-1961, la popolazione residente aumentò dalle 10.571 unità del 1951 alle 27.222 unità del 1961 ed il numero delle abitazioni crebbe nello stesso periodo da 2.544 a 8.051. I dati riportati relativi allo sviluppo edilizio e all'incremento demografico confermano la straordinarietà di quello che avvenne in San Donato negli anni Cinquanta. Il decennio considerato registrò consistenti insediamenti soprattutto nella prima fascia territoriale, quella che appare come la "punta" se ci rifacciamo alla rappresentazione grafica. In particolare allo IACP dobbiamo l'edificazione di vie intere come ad esempio Via Rasi, Via Beroaldo, via Ungarelli, Via Borelli. Anche il decennio successivo (1961-71) portò grandi cambiamenti, anche se non di una portata paragonabile a quelli del precedente: infatti il tasso di crescita della popolazione fu più modesto e si avvicinò a quello degli altri quartieri periferici di Bologna. In quegli anni si realizzò il primo insediamento del Fiera District. Su una superficie di 357.000 mq, vennero

eseguiti importanti interventi infrastrutturali come lo scalo ferroviario e la tangenziale, si infittì la residenza nella zona di San Donnino (numerosi alloggi IACP vennero inaugurati nel 1963-1965) e nacque il Villaggio del Pilastro (1966-1970). Gli anni '70 videro l'esaurirsi degli insediamenti residenziali nell'area a sud della Via San Donato, ma il loro proseguimento in altre zone: la zona intorno al Fiera District, dove si ebbero insediamenti residenziali e di servizi, e il completamento della zona Pilastro, con consistenti insediamenti residenziali, l'approntamento di vaste aree a verde sportivo ed a parco, la nascita del centro commerciale. L'analisi del tessuto urbano, al fine della ricostruzione storica della zona fuori porta San Donato, ha messo in luce l'espansione disomogenea delle altre zone del quartiere, oltre al nucleo centrale, quali il Pilastro, San Donnino, Calamosco, San Sisto, e l'area Fieristica. E' evidente che nel quartiere San Donato prevalgono largamente - per peso insediativo e per numero di addetti alle attività economiche- le funzioni di rilievo urbano e metropolitano (pensiamo al quartiere fieristico, alla sede della

regione Emilia Romagna, alla Rai, al Caab) rispetto a quelle locali. Cercando di ricostruire la storia di San Donato si è riscontrato che le due grandi zone, il nucleo centrale e la zona Pilastro, che compongono il quartiere sono percepite in modo nettamente distinto e come, alla base di questa percezione, ci sia la loro separazione geografica. La progettazione del Pilastro all'interno del quartiere San Donato ebbe inizio nel 1962 quando lo IACP propose la costruzione di una nuova zona di edilizia popolare per rispondere alla necessità di offrire un alloggio alle ondate di immigrati arrivati a Bologna in seguito al suo sviluppo industriale. Il nome Pilastro deriva dalla presenza di un piccolo pilastro, segno del passaggio di un'antica strada romana, su cui era collocata una madonnina, che venne abbattuto quando fu deciso di allargare la strada. Il Pilastro venne inaugurato il 9 luglio del 1966 ed era costituito da 411 alloggi, una prima parte rispetto all'intero progetto che ne prevedeva il quintuplo. Nelle intenzioni dei progettisti doveva ricreare un "borgo medioevale".

Affondato tra il verde, il villaggio, che si integra piacevolmente con la campagna circostante, garantisce con i suoi spazi aperti e le sue prospettive luminose un ambiente sereno e confortevole per i suoi abitanti. I primi 2500 abitanti arrivarono con i carri e i birocci; erano soprattutto meridionali già a Bologna, al Pratello e alla Barca trovarono un ambiente poco confortevole: mancavano acqua, riscaldamento, garage, strade asfaltate, autobus, strutture. Donato si è riscontrato che le due grandi zone, il nucleo centrale e la zona Pilastro, che compongono il quartiere sono percepite in modo nettamente distinto e come, alla base di questa percezione, ci sia la loro separazione geografica. La progettazione del Pilastro all'interno del quartiere San Donato ebbe inizio nel 1962 quando lo IACP propose la costruzione di una nuova zona di edilizia popolare per rispondere alla necessità di offrire un alloggio alle ondate di immigrati arrivati a Bologna in seguito al suo sviluppo industriale. Il nome Pilastro deriva dalla presenza di un piccolo pilastro, segno del passaggio di un'antica

## Aree di progetto *Project Areas* Il Pilastro e l'area Pioppe

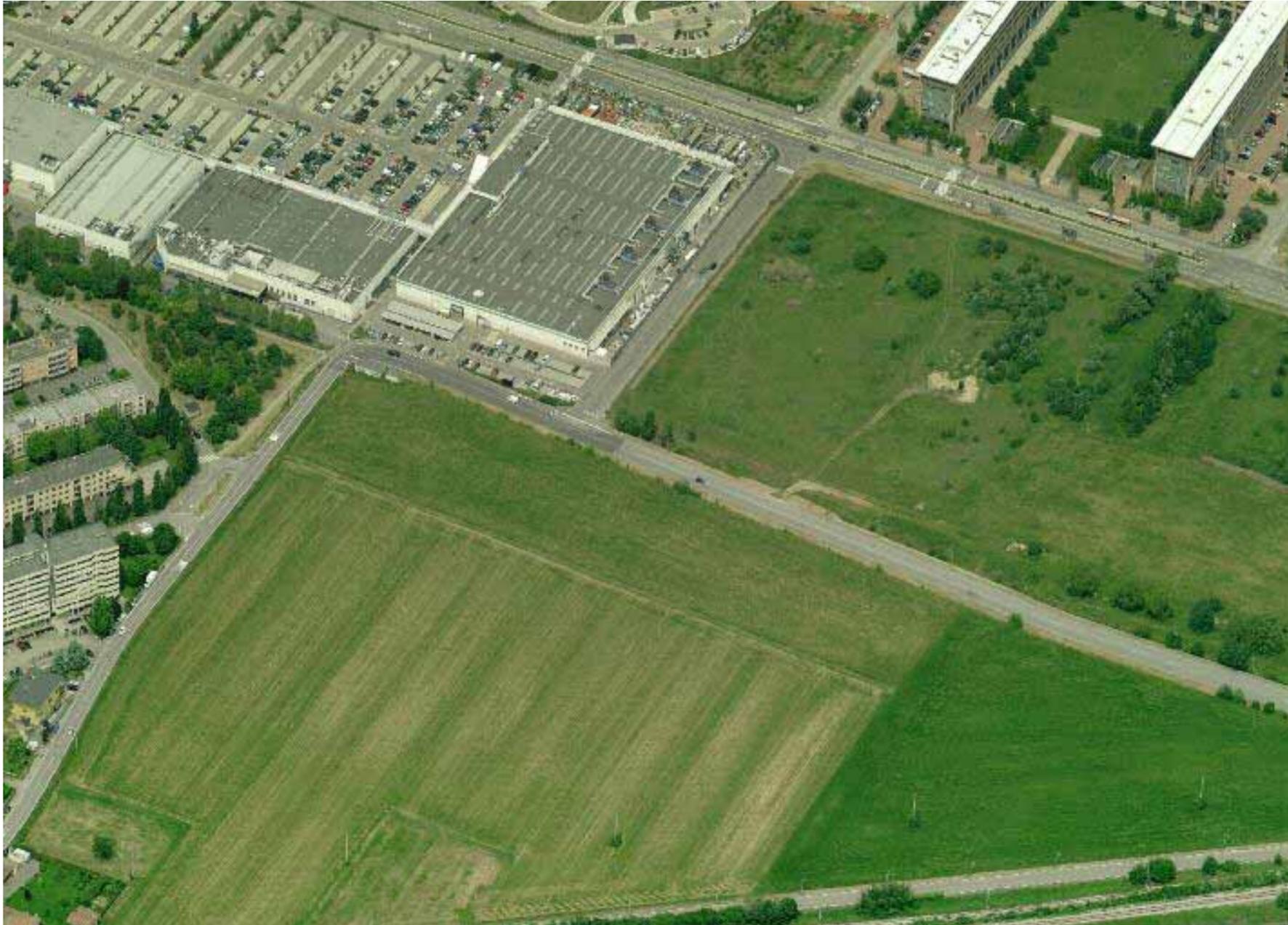
strada romana, su cui era collocata una madonnina, che venne abbattuto quando fu deciso di allargare la strada. Il Pilastro venne inaugurato il 9 luglio del 1966 ed era costituito da 411 alloggi, una prima parte rispetto all'intero progetto che ne prevedeva il quintuplo. Nelle intenzioni dei progettisti doveva ricreare un "borgo medioevale". Affondato tra il verde, il villaggio, che si integra piacevolmente con la campagna circostante, garantisce con i suoi spazi aperti e le sue prospettive luminose un ambiente sereno e confortevole per i suoi abitanti. I primi 2500 abitanti arrivarono con i carri e i birocci; erano soprattutto meridionali già a Bologna, al Pratello e alla Barca trovarono un ambiente poco confortevole: mancavano acqua, riscaldamento, garage, strade asfaltate, autobus, strutture strada romana, su cui era collocata una madonnina, che venne abbattuto quando fu deciso di sanitarie, scolastiche. Una cinquantina di persone si coinvolsero e nacque un comitato inquilini che dopo anni di impegno riuscì ad ottenere i servizi essenziali. Inoltre non mancarono difficoltà di integrazione fra gli abitanti: tra la

fine degli anni '60 e i primissimi anni '70 giunsero al Pilastro non solo meridionali, ma anche veneti, ferraresi, profughi dalla Libia, oltre ai bolognesi. Si ritrovarono così vicini di casa o compagni di classe adulti e bambini con differenti abitudini e modalità di vita. La concezione del Pilastro come "quartiere meridionale" va in parte rivista. Da un'indagine condotta nel marzo 1970 emerge che il 56% degli abitanti provenivano dal Nord, il 38% dal Sud, il 5% dal centro, l'1% da altri paesi. Probabilmente la percezione che vi fosse una prevalenza di famiglie del sud derivava dalla loro concentrazione superiore rispetto alle altre zone della città. Al di là della provenienza geografica si trattava di famiglie in prevalenza operaie e molto numerose rispetto alla media cittadina: d'altra parte queste erano le condizioni richieste per vedersi assegnato un appartamento dello IACP. "Il primo nucleo del Pilastro costituì un vero e proprio ghetto, l'amministrazione comunale decise di rimediare progettando il "Virgolone", un edificio curvilineo di sette piani che si snoda all'incirca per 700 metri su Via Salgari, costituito da 552 appartamenti in parte di proprietà dello IACP e in parte delle

cooperative. L'idea del Virgolone nacque dal bisogno di creare integrazione sociale, dall'intenzione di favorire l'arrivo di persone con redditi più alti assegnando parte degli appartamenti a riscatto e così di agevolare quella mescolanza sociale che all'inizio era mancata creando il ghetto. È importante sottolineare due importanti aspetti a favore del Pilastro: la consistente dotazione di servizi, impianti sportivi ed aree verdi (una sovradotazione che costituisce una polarità in grado di richiamare utenti da fuori città) ed il già avviato intervento di riqualificazione delle aree centrali della zona (piazza Lipparini). Inoltre l'arrivo del complesso di attività del Centro Agroalimentare del parco Commerciale Città Scambi e l'insediamento dell'Università in questo centro comporteranno una nuova domanda abitativa. Il PRG del 1985 ha apportato notevoli modifiche nell'assetto del territorio del quartiere con la creazione del CAAB e del DUC-FIERA. Il CAAB (Centre Agro Alimentare Bologna), ha origine dallo spostamento del mercato ortofrutticolo da Via Fioravanti nella zona a Nord del quartiere. Il CAAB e la Città Scambi (centro di servizi) si estende su un'area di circa 517.000

mq, nella quale il piano urbanistico consente la realizzazione di 190000 mq. da destinare ad insediamenti produttivi, commerciali e di servizio. Negli anni 1998-99 il Centro Direzionale previsto è stato trasformato nella Facoltà di Agraria. Il DUC-FIERA (Documento Urbanistico Concertato) comprende la zona di Via della Liberazione (Quartiere Navile), il quartiere fieristico e tutta la zona di V.le della Repubblica. È ancora in fase di realizzazione e si prevede un incremento degli insediamenti abitativi per circa 1000 famiglie. Questo intervento urbanistico completa lo sviluppo del quartiere SanDonato deciso nel PRG del 1985. Possiamo quindi affermare che l'attuale fisionomia del quartiere è caratterizzata dalla "concentrazione" del tessuto prevalentemente residenziale e di servizi nella fascia sud attestato sulle infrastrutture ferroviarie (linee e scalo) e delle grandi funzioni specialistiche ad ovest e ad est. La maggior parte del territorio del quartiere ha conservato la destinazione agricola impostata su una struttura storicamente consolidata.

Aree di progetto *Project Areas*  
Il Pilastro e l'area Pioppe



*Progetti Pioppe*

Si tratta di un'area di dimensioni contenute, ma in una posizione fortemente strategica in quanto terminale per la Città della Tangenziale e al contempo cerniera fra questa Città e quelle della Ferrovia e del Savena.

L'ambito potrà costituire di fatto il collegamento fra il quartiere residenziale del Pilastro, l'area commerciale Meraville e l'ancora più vasta area del CAAB.

L'ambito sarà reso accessibile grazie a nuove linee del trasporto pubblico e opportunamente mitigato dal vicino scalo ferroviario.

*This is an area of limited size. The Pioppe Area is in a highly strategic position on one side is the terminal for the city's ring road and on the other side link between the city and the railway and Savena.*

*The Setting will be the link between the residential area of the Pilastro, the trade Meraville and the larger area of the CAAB.*

*The Setting will be made accessible through new lines of public transport and appropriately mitigated by the near railway station.*

Aree di progetto *Project Areas*  
Il Pilastro e l'area Pioppe



Workshop *una nuova alleanza tra citta' e campagna*

Aree di progetto *Project Areas*  
Il Pilastro e l'area Pioppe



Workshop *una nuova alleanza tra città' e campagna*

# 5

Aree di progetto *Project Areas*  
Il Meraville, il Business park, l'Università di Agraria, il CAAB e l'ex Asam



## *Meraville il parco commerciale*

Ospita diversi negozi che si occupano di abbigliamento e calzature, beni per la persona, beni vari per la casa e ristorazione

*It houses several shops that deal with clothing and footwear, personal goods, goods for home and different food*

Ipermercato coop&coop  
Chiccolandia  
Decathlon  
Oviesse  
Coin Factory store  
Den Store  
Made in sport  
Pittarello  
Fashion & Fitness  
La suite  
Grimaldi Group  
Arcaplanet  
Del Conca  
Leroy Merlin  
Casa  
Dondi Salotti  
Mediaworld  
Toys  
Cantina Mariacchi  
Mc Donald's

Mangiapizza  
Pasticceria-Ristorante Meraville  
Autocommerciale SpA  
Erg  
Bluvacanze  
Co.Fa.M.O.  
Parafarmacia Meraville

## *I servizi del centro*

Parcheggio scoperto *Outdoor Parking*  
Parcheggio coperto *Indoor Parking*  
Parcheggio Disabili *Disabled Parking*  
Area carrelli *Area carts*  
Presidio di vigilanza *Vigilance*  
Telefono *Telephone*  
Bar-Ristoro *Bar-Catering*  
Ristorante-Pizzeria-Fast food *Fast-food Restaurant-Pizzeria*  
Pagamenti veloci *Fast Payments*  
Pagamento Carta di credito *Credit Card Payment*  
Sportello Bancomat *Cash machine*  
Parafarmacia *Pharmacy*  
Agenzia di viaggi *Travel agency*  
Parrucchiere *Hairdresser*  
Ottico *Optical*  
Autolavaggi *Car Washes*

Aree di progetto *Project Areas*  
Il Meraville, il Business park, l'Università di Agraria, il CAAB e l'ex Asam



*Business Park*

E' un centro direzionale.  
Si sviluppa su un'area di 80.000m<sup>2</sup>, il progetto si fonda sull'integrazione tra edifici ed ambiente.  
Tutti gli edifici sono ad alta efficienza energetica.  
Intorno ad un parco protetto di oltre 35.000 mq si sviluppano 10 immobili per un totale di 40.000 mq di uffici.

80.000m<sup>2</sup> di superficie territoriale  
40.000m<sup>2</sup> di uffici  
9 edifici  
1 centro servizi  
918 posti auto  
336 posti moto/bici

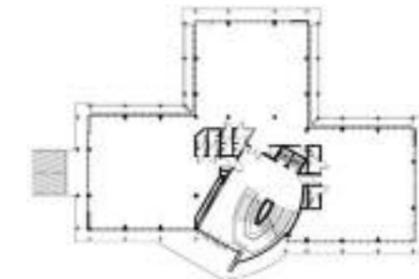
*It 's a business center.  
Spread over an area of 80.000 sq m, the project is based on the integration of buildings and environment.  
All buildings are energy efficient.  
Around a protected park of over 35,000 sq m, 10 properties totaling 40,000 sq m of space for offices will develop.*

80.000 sq m of land area  
40.000 sq m of offices  
9 buildings  
1 service center  
918 car spaces  
336 motorcycle / bike spaces

Gli edifici i a L  
L'edificio a L si sviluppa su 3 piani.  
*The L-shaped are spread over 3 floors.*



Gli edifici a T si sviluppa su 3 lati indipendenti ma coinvolgenti nello stesso atrio.  
*The T-shaped buildings are spread over three sides, each side is independent but facing the same hall.*



Aree di progetto *Project Areas*  
Il Meraville, il Business park, l'Università di Agraria, il CAAB e l'ex Asam

*La posizione The site*

Posto all'ingresso del comparto, il centro servizi è destinato ad ospitare ristorazione ed attività collaterali. Oltre a questo immobile, a pochi passi a piedi, sorgono l'hotel Holiday Inn e il Retail Park Meraville, con oltre 40.000 mq di attività commerciali, tra cui bar, ristoranti, un supermercato Coop e un fitness center.

*At the entrance of the sector, the center will host catering and related activities.*

*Next to this area there are the Hilton Inn Hotel, the Meraville Retail Park with 40.000 mq businesses, including bars, restaurants, a Coop supermarket and a gym.*

*Le zone verdi The green area*

Con le zone verdi si è cercato di creare la massima funzionalità e un buon equilibrio tra natura ed edificato. Il parco gioca un ruolo fondamentale, creando un collegamento tra le architetture, l'ambiente e i servizi. All'interno del parco si trovano percorsi pedonali, ciclabili ed un percorso vita attrezzato.

25.000m<sup>2</sup> di superficie verde *Green*  
3.000 m<sup>2</sup> di lago *Lake*  
2,5 km<sup>2</sup> di percorsi pedonali *Path*  
480 alberi *Trees*  
3745 arbusti *Shrubbery*

*With the green areas help to create maximum functionality and a good balance between natural and built environment.*

*The park plays a crucial role in creating a link between the architecture, the environment and services.*

*Inside the park there are pedestrian walkways, bicycle paths and facilities track.*

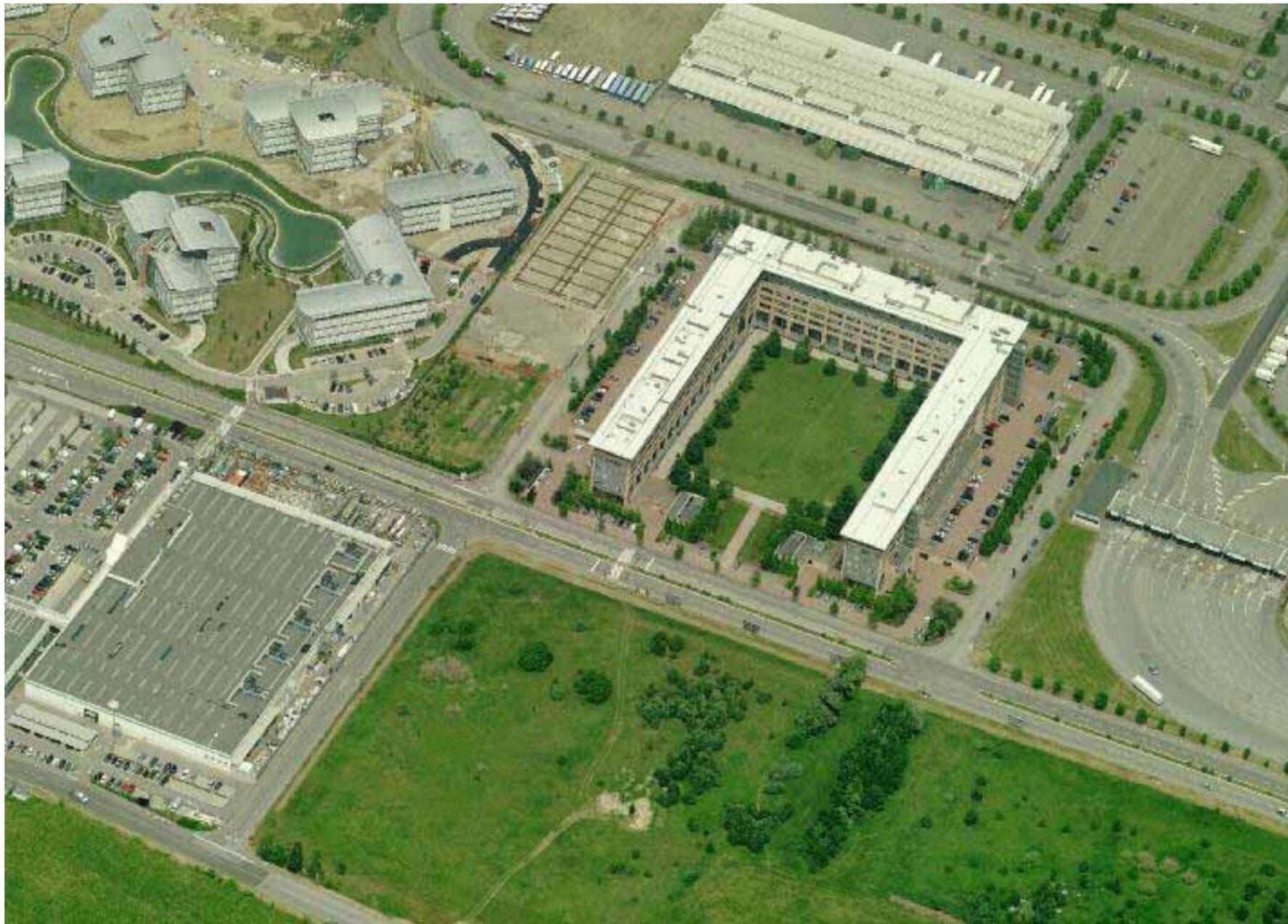
*Il risparmio energetico Energy saving*

Ciascun edificio è solo in apparenza uguale agli altri. Ogni immobile è orientato in modo da non avere mai l'incidenza diretta del sole. Le pareti a nord sono caratterizzate da vetrate interne, mentre quelle esposte a sud sono dotate di vetrate a nastro protette da brise soleil. Questo garantisce un notevole risparmio energetico sia sul riscaldamento che sul raffrescamento.

*Each building is only superficially like the others.*

*Each building is oriented to never have the direct impact of the sun. The walls to the north are characterized by interior windows, and those south-facing windows are fitted with brise soleil. This provides significant savings on both heating and cooling.*

Aree di progetto *Project Areas*  
Il Meraville, il Business park, l'Università di Agraria, il CAAB e l'ex Asam



### *Università di agraria*

Nel XVIII secolo viene introdotta nello studio Bolognese la 'cattedra di Agricoltura'. La scuola di agricoltura assume una sua autonomia nel 1900, infatti viene costituita la Scuola Superiore di Agraria che diviene nel 1923 Regio Istituto Superiore Agrario e nel 1935 facoltà di Agraria. Recentemente la sede centrale è stata trasferita in un nuovo edificio presso il Centro Agroalimentare di Bologna (CAAB). Gli studi e l'insegnamento hanno via via interessato ambiti quali l'agroalimentare, la difesa, la protezione e la valorizzazione del territorio, le moderne biotecnologie...

*In the eighteenth century the study of Agriculture is introduced in the University of Bologna. The school of agriculture assumes its autonomy in 1900, and in 1923 it became the Royal Agricultural Institute in 1935 faculty of Agriculture. Recently, the headquarters was transferred to a new building at the Agribusiness Center in Bologna (CAAB). Studies and teaching have gradually affected areas like food processing, defense, protection and enhancement of the territory of modern biotechnologies ...*

Workshop *una nuova alleanza tra città e campagna*

Aree di progetto *Project Areas*  
Il Meraville, il Business park, l'Università di Agraria, il CAAB e l'ex Asam



### *Il CAAB*

All'interno del CAAB vi è il MERCATO ORTOFRUTTICOLO, nel suo genere una fra le maggiori strutture di distribuzione in Italia, ma del CAAB fanno parte, in maniera sempre più significativa, magazzini refrigerati e piattaforme logistiche coperte, strutture per il commercio di fiori, generi agroalimentari ed ittici, aziende e strutture di supporto al settore.

*I numeri del Centro Agroalimentare*  
- 400 milioni di Euro di fatturato annuo

- 34 aziende grossiste  
- 6 cooperative che raggruppano 200 aziende

- 80 imprese agricole che commercializzano direttamente

- 2000 clienti grossisti e dettaglianti

- 3 borse merci (frutta, ortofruttili biologici, "Bussola Verde")

- 100.000 analisi chimiche e microbiologiche effettuate nel piano di monitoraggio igienico sanitario.

Il Caab verterà collegato alla rete primaria di mobilità attraverso il completamento della strada lungo Savena che lo integrerà nel sistema della città del Savena. Gli interventi previsti sono:

il prolungamento del primo tratto della linea 1 del metrotravìa che lo integrerà alla città della Ferrovia conferendogli un ruolo di grande sistema delle attività economiche bolognesi.

### *The Market*

*The CAAB Centre comprises: the FRUIT AND VEGETABLE MARKET, one of the largest in Italy; refrigerated stores and warehouses, covered logistics docks; a flower market; a fish market; supporting companies and structures.*

*The CAAB Centre in figures:*

- 400 million Euros of turnover per year

- 34 wholesalers

- 6 co-operatives incorporating 200 companies

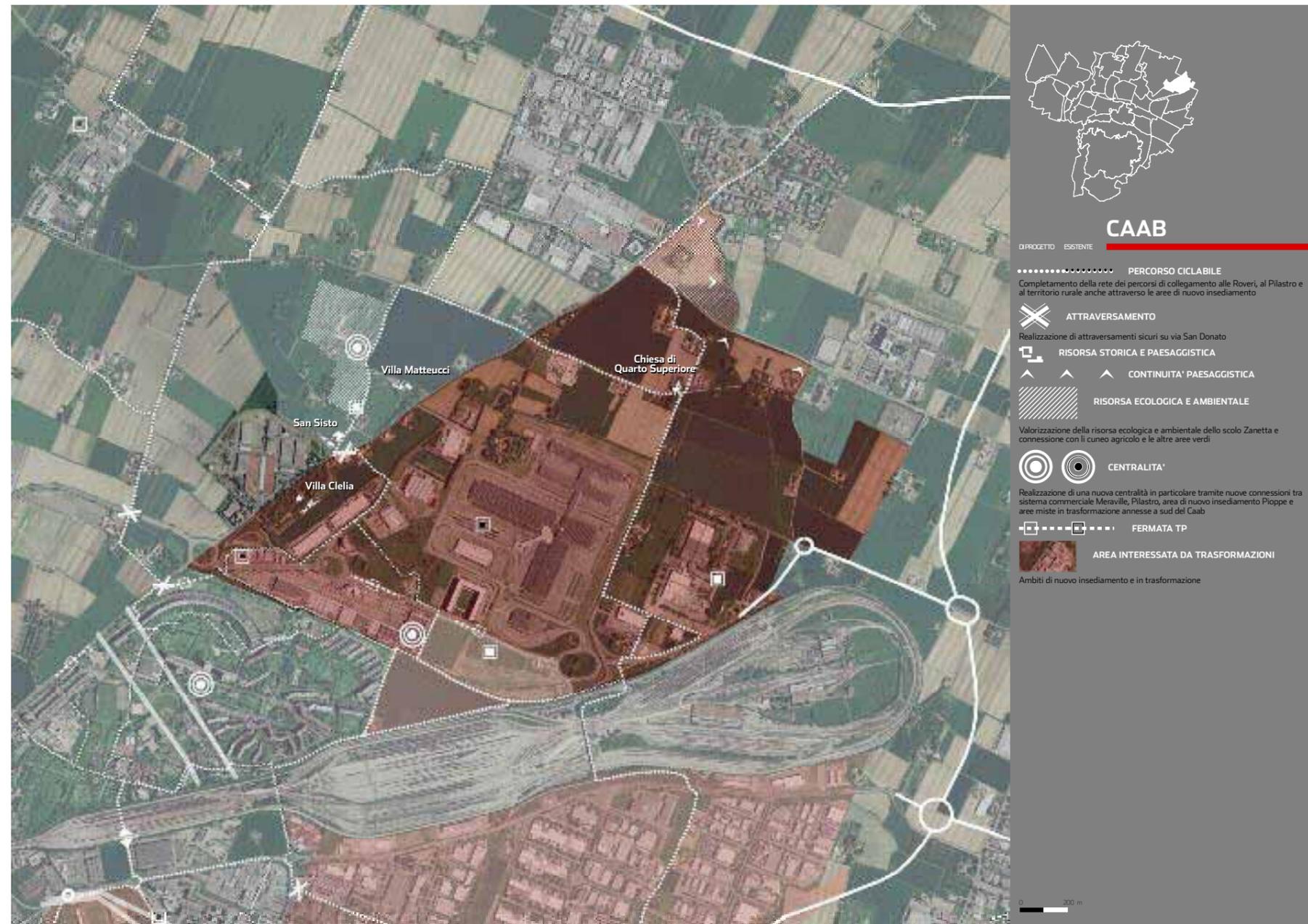
- 80 farms selling directly

- 2000 customers, both wholesalers and retailers

- 3 commodities exchanges (fruit, biological fruit and vegetables, "Bussola Verde")

- 100 000 chemical and micro-biological analyses carried out within the quality-control planning activity.

Aree di progetto *Project Areas*  
Il Meraville, il Business park, l'Università di Agraria, il CAAB e l'ex Asam



Workshop *una nuova alleanza tra citta' e campagna*

Aree di progetto *Project Areas*  
Il Meraville, il Business park, l'Università di Agraria, il CAAB e l'ex Asam



*Ex Asam*

La riqualificazione dell'area Ex Asam prevede un incremento di spazi commerciali di 26.000mq, di funzioni direzionali di 14.000 e di spazi per la logistica pregiata di 10.000.

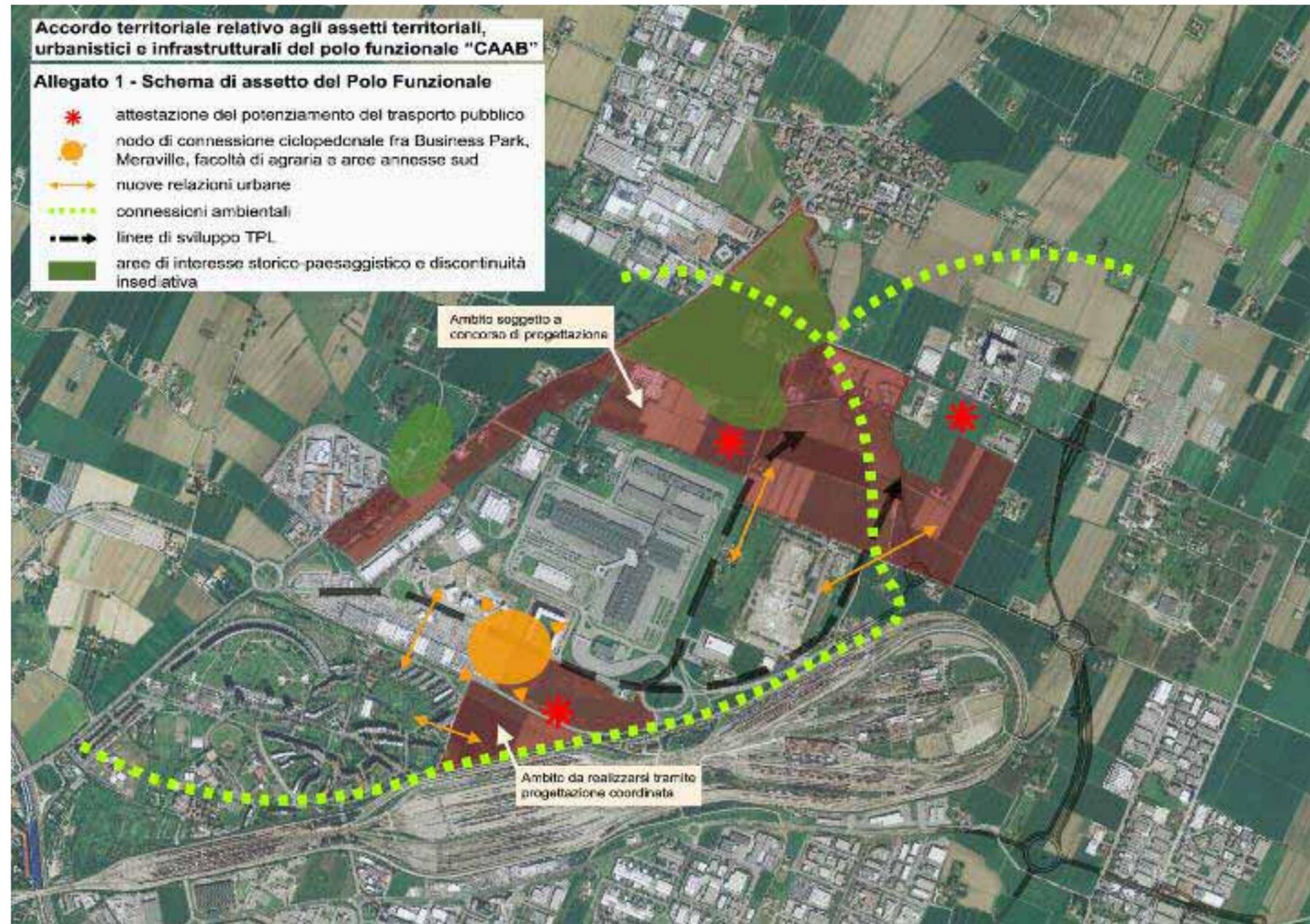
*The redevelopment of the former Asam expects an increase of commercial space of 26.000mq, executive functions and spaces of 14.000 for the logistics of 10.000 fine.*

Aree di progetto *Project Areas*  
Il Meraville, il Business park, l'Università di Agraria, il CAAB e l'ex Asam



Workshop *una nuova alleanza tra città e campagna*

Aree di progetto *Project Areas*  
Il Meraville, il Business park, l'Università di Agraria, il CAAB e l'ex Asam



Workshop *una nuova alleanza tra città' e campagna*

# 6

## Aree di progetto *Project Areas* Hera, la Polveriera e Quarto Superiore

### Hera

Il sito impiantistico e' costituito da:  
-un impianto di termovalorizzazione esistente, che è fermo dal 18 aprile 2005 che era costituito da tre linee di incenerimento indipendenti con una capacità complessiva di 600 t/g di rifiuti  
-un impianto di termovalorizzazione nuovo, avviato nel novembre 2004, è costituito da due linee indipendenti con una capacità complessiva di 600 t/g di rifiuti.

#### *Energy site plants.*

##### *They consist of:*

*1. an existing energy plant, which has been stopped since April 18th 2005, that consisted of three independent incineration lines with a total capacity of 600 t / d of waste.*

*2. a new energy plant, which has begun to work since November 2004 and consists of two independent lines with a total capacity of 600 t / d of waste.*

<http://www.feafrollo.it/>



### La polveriera

Quarto Superiore e' consederato luogo della citta' del Savena. Puo' ospitare funzioni commerciali di rilievo e competenza provinciale.

*Quarto Superiore is a important place in the City Savena. Can hold commercial and provincial jurisdiction functions.*

### Quarto Superiore

L'Ambito comprende la parte ancora non attuata di una più vasta area alla quale la pianificazione previgente attribuisce destinazioni produttive (mercatali, commerciali, logistiche, direzionali e terziarie di servizio). Il completamento di quest'area come polo funzionale integra le attività lavorative diversificate e innovative, nonché attività di servizio (direzionali, ricettive, ricreative, sportive) compatibili con le vicine abitazioni (Pilastro, Quarto). Il PSC riconosce che il Polo è destinato a ospitare insediamenti con funzioni di rango metropolitano. Caratterizzato per la qualità, la dimensione ed l'attrattività si e' destinato alla pratica dello sport (sia agonistico sia amatoriale), al tempo libero, a manifestazioni culturali e spettacoli, alla cura e al benessere della persona. Questi usi primari potranno essere integrati da altri di tipo economico-amministrativo e ricettivo.

*The environment includes the part not yet implemented of a wider area which the schedule previously existing gave a productive destinations (market, commercial, logistics, management and tertiary service). The completion of this Area as a center integrates different business activities, innovation and service activities (office, reception, entertainment, sports) that are complement with the nearby living areas (the Pilastro , Quarto). The PSC recognizes that the Polo is designed to accommodate urban settlements. Characterized by quality, size and attractiveness it is suitable for sports activity (both competitive and recreational) leisure, cultural events and shows, the care and welfare of the person. These primary uses may be integrated with other economic-administrative and receptive.*

Aree di progetto *Project Areas*  
Hera, la Polveriera e Quarto Superiore



Workshop *una nuova alleanza tra citta' e campagna*

Materiale finale *Material required*

E

Workshop *una nuova alleanza tra citta' e campagna*

## Materiale finale *Material required*

### Materiali da produrre

All'indirizzo telematico ftp://map.provincia.bologna.it/ (utente:crepudmed - password: europa10) è disponibile il file in formato /dwg denominato "area vasta" che contiene la raffigurazione del territorio oggetto di intervento. L'area vasta è divisa in 6 quadranti, corrispondenti alle 6 aree di progetto, che saranno assegnate ai gruppi di lavoro (un solo quadrante dell'area vasta sarà assegnato ad ogni università). Ogni gruppo di lavoro dovrà produrre durante la settimana del workshop un disegno complessivo dell'area vasta denominato "affresco generale". Tale affresco deve essere presentato in planimetria in una scala non inferiore a 1:10.000.

Sono ammesse inoltre visualizzazioni differenziate come viste generali, concept, collage.

E' richiesto inoltre un approfondimento di uno dei 6 quadranti, che saranno assegnati d'ufficio ai gruppi di lavoro prima dell'inizio del workshop. Si lascia libertà ai vari gruppi per la presentazione dei disegni, dei formati di lavoro, delle tavole di consegna e delle scale di rappresentazione. Ogni gruppo dovrà comunque produrre un file di power point della durata massima di 10 minuti per la discussione finale del workshop, prevista per sabato 7 maggio 2011.

Entro il 15 luglio 2011 i responsabili dei gruppi universitari dovranno fornire 5 immagini in formato /jpg a 300 dpi di risoluzione con relative didascalie, una relazione di progetto di 5.000 battute in formato /doc e i crediti del gruppo di lavoro. Questi materiali dovranno essere privi di diritti d'autore e saranno pubblicati sul catalogo del workshop. Ulteriori indirizzi e linee guida sui temi specifici per i 6 quadranti saranno forniti all'inizio del workshop insieme a descrizioni puntuali dell'area vasta.

### Materials to be produced

*At electronic ftp://map.provincia.bologna.it/ (user: crepudmed - password: europa10) is available in the file format / dwg called "area vasta" that contains a representation of the territory covered by the intervention. The "vast area" is divided into six quadrants, corresponding to the six project areas that will be assigned to the working groups (one quadrant will be assigned to each university). Each working group will produce during the week of the workshop an overall design of the "vast area" called "general fresco". This fresco must be submitted in a plan on a scale not less than 1:10,000. Furthermore, different products are accepted as general views, concepts, collages.*

*It is also requested a deepening of one of the six quadrants, which will be assigned automatically to the working groups before the beginning of the workshop. Freedom is left to the various groups for the submission of designs, tables and scales of representation. Each group will have to produce a power point file of up to 10 minutes for the final discussion of the workshop, scheduled for Saturday, May 7th, 2011.*

*By July 15th, 2011 the group leaders*

*will provide five images format / jpg at 300 dpi resolution with captions, a project report of 5000 bars format / doc and the credits of the working group. These materials must be free of copyright and will be published in the workshop catalogue. Additional addresses and guidelines on specific topics for the 6 quadrants will be provided at the beginning of the workshop along with detailed description of the "vast area".*

crediti *credits*

promosso da



in partnership con



in collaborazione con



nell'ambito del progetto europeo



organizzazione



con la partecipazione di



#### **Provincia di Bologna**

Alessandro Delpiano (coordinamento e organizzazione)  
Marco Guerzoni (coordinamento e organizzazione)  
Simona Landi (segreteria organizzativa)  
Manuela Mattei (grafica e immagine coordinata)  
Valeria Restani (segreteria organizzativa)  
Samantha Trombetta (coordinamento e organizzazione)

#### **Urban Center Bologna e Comune di Bologna**

Donato Clausi (logistica)  
Francesco Evangelisti (coordinamento e organizzazione)  
Giovanni Ginocchini (coordinamento e organizzazione)  
Luciana Africani (coordinamento e organizzazione)

#### **Facoltà di Architettura di Cesena**

Matteo Agnoletto (cura scientifica e organizzazione)  
Sabina Tattara (cura scientifica e organizzazione)

#### **Rizoma Architetture**

Giovanni Franceschelli (collaborazione organizzativa)

#### **Ufficio Stampa e Comunicazione**

comunicative.it

#### **Interviste**

Lorenzo Antonelli  
Salvatore Corso  
Angelica Di Fabio  
Francesca Gasperini  
Gianluca Mei

#### **Responsabili Università invitate**

Matteo Agnoletto (Facoltà di Architettura di Cesena)  
Michele Bonino (Politecnico di Torino)  
Jovan Ivanovski (University of Skopje)  
Carles Llop e Marta Carrasco (UPC Barcellona)  
Gilles Novarina (IUG Grenoble)  
Federico Zanfi (Politecnico di Milano)

Provincia di Bologna