

**La rivoluzione normativa: verso una nuova
forma di piano**

(la struttura si aggiunge alla parte operativa di
zonizzazione e regolamentazione)

La modifica del quadro di riferimento normativo

LEGGE 142/1990

Stabilisce che i livelli di pianificazione sono tre

REGIONE

PROVINCIA (e, dove istituita l'area metropolitana)

COMUNE

Il Piano urbanistico comunale poggia ancora sulla LU 1150/1942

Tuttavia il processo di trasferimento delle competenze amministrative e legislative dallo Stato alle regioni iniziato negli anni '70, unitamente alla Riforma del titolo V della Costituzione del 2001 ha stabilito sostanzialmente **per la regione compiti di programmazione e coordinamento e ha delegato principalmente a Provincia e Comuni i compiti di pianificazione territoriale**

La proposta di riforma urbanistica

Proposta di riforma di legge urbanistica nazionale INU 1995

Nel corso del XXI congresso nazionale tenutosi a Bologna nel novembre del 1995, l'INU presenta una "Proposta di Legge generale per la Pianificazione Urbanistica" che investono alcune questioni fondamentali del dibattito disciplinare

La proposta di riforma urbanistica

Proposta di riforma di legge urbanistica nazionale INU 1995

I contenuti

_assunzione dei tre livelli di governo di territorio previsti dalla L. 142/90, distinguendo il ruolo delle Regioni e delle Province da quello dei Comuni, attribuendo alle prime un ruolo più di indirizzo programmatico che di predisposizione di piani;

_individuazione (sia per il piano territoriale di coordinamento provinciale sia per il PRG) di un livello strutturale e di un livello operativo;

Ipotesi per un piano strutturale

Il piano strutturale comunale - caratteristiche

_orientato su **tempi medio-lunghi** (intorno al decennio);

_definizione delle **strategie urbanistico-ambientali** prefigurate in sede di provinciale;

_definizione dei **sistemi**: sistema infrastrutturale; sistema degli insediamenti (residenziali, industriali, terziari); sistema dei servizi (attrezzature puntuali, infrastrutture a rete e verde pubblico)

_ma anche nuovi **contenuti di natura ambientale**: per quanto attiene al paesaggio, alla rigenerazione ambientale, al sistema idrogeologico e allo smaltimento dei rifiuti

Ipotesi per un piano strutturale

Il piano operativo - caratteristiche

_obbligatorio per ogni comune, ha come oggetto tutti e solo gli interventi, pubblici e privati, per i quali l'Amministrazione intenda procedere all'approvazione dei progetti esecutivi nel corso del suo mandato amministrativo: per questo è stato definito come “**Piano del Sindaco**”

_il POC si qualifica come un piano programma che non assegna generiche edificabilità ma, sulla base delle previsioni finanziarie del quadriennio, **individua interventi specifici** sui quali l'amministrazione pubblica è chiamata a dare conto a fine mandato;

_nella formulazione del piano, è istituzionalmente prevista la possibilità di **accogliere proposte di intervento avanzate da privati**, vagliate in funzione di una “contrattazione esplicita e concorrenziale”

Un riferimento normativo: la legge urbanistica della Toscana

La legge Norme per il Governo del territorio 5/1995 ha influenzato la proposta nazionale e le leggi successivamente varate dalle altre regioni

Interviene su alcune questioni

_apertura del processo di piano agli abitanti

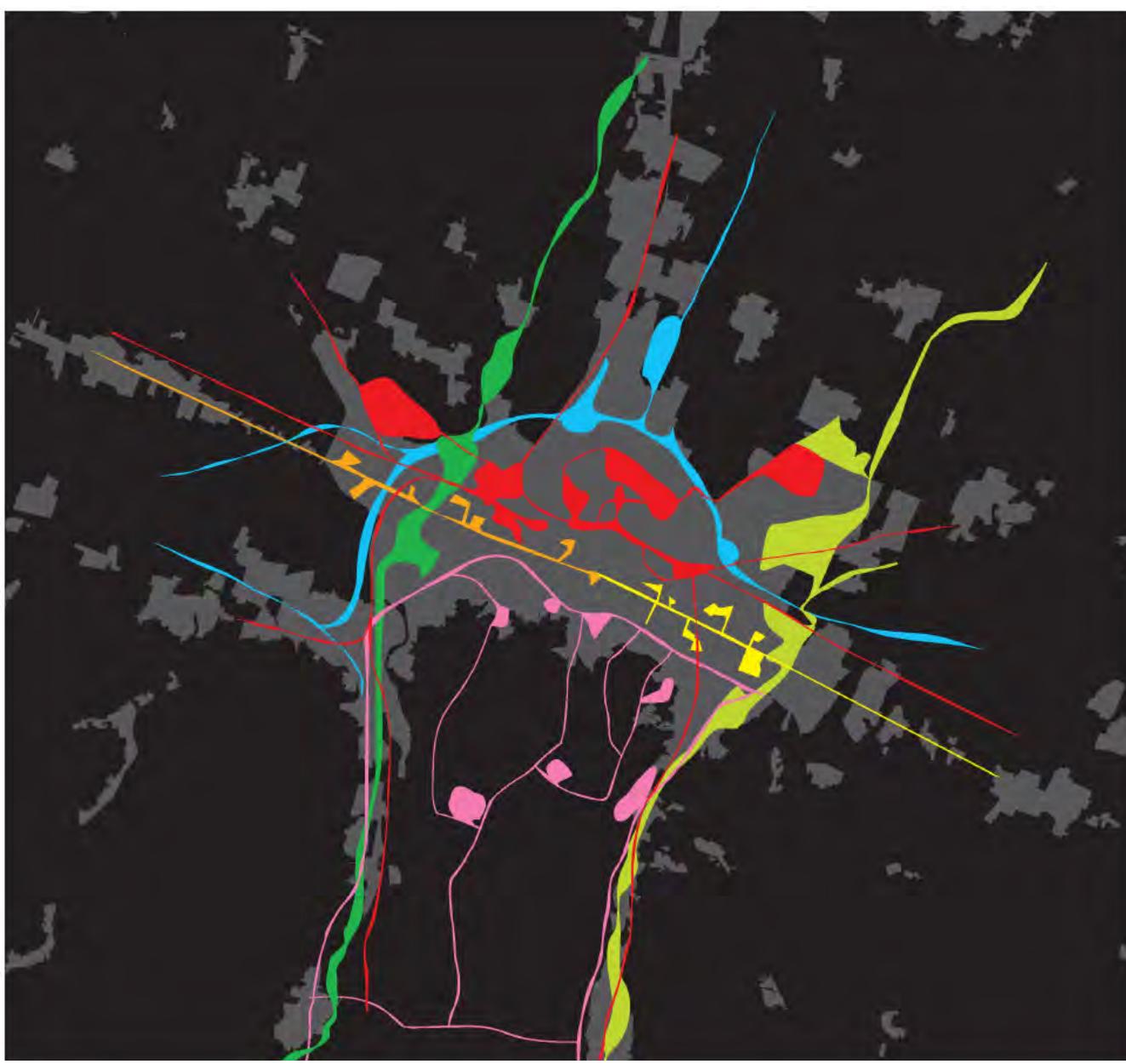
tenta di rispondere all'inefficacia dei piani (dovuta alla scarsa capacità di aderire ai bisogni, agli interessi e alle esigenze delle popolazioni) prevedendo un "garante dell'informazione" che ha il compito di organizzare la consultazione pubblica durante il processo di piano

_attenzione alle **questioni ambientali: sostenibilità delle scelte**

_interviene sulla **FORMA del piano**

Prevede infatti un "piano strutturale", un regolamento urbanistico, il programma integrato di intervento

Un esempio: il Piano di Bologna



Il quadro di riferimento: la LR Emilia Romagna 20 del 2000

L.R. 20 del 2000

Con cui viene attribuito ai comuni il compito di promuovere attraverso gli strumenti di pianificazione

>lo **sviluppo economico**

>il **miglioramento della qualità della vita**

>**l'uso consapevole e appropriato delle risorse non rinnovabili**

CAPO III - PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

Sezione I - Strumenti della pianificazione urbanistica comunale

Art. 28 - Piano Strutturale Comunale (PSC)

Art. 29 - Regolamento Urbanistico ed Edilizio (RUE)

Art. 30 - Piano Operativo Comunale (POC)

Art. 31 - Piani Urbanistici Attuativi (PUA)

TITOLO II

STRUMENTI E CONTENUTI DELLA PIANIFICAZIONE

CAPO III

PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

Sezione I

Strumenti della pianificazione urbanistica comunale

Art. 28

Piano Strutturale Comunale (PSC)

1. Il Piano Strutturale Comunale (PSC) e' lo strumento di pianificazione urbanistica generale che deve essere predisposto dal Comune, con riguardo a tutto il proprio territorio, per delineare le scelte strategiche di assetto e sviluppo e per tutelare l'integrita' fisica ed ambientale e l'identita' culturale dello stesso.



Bologna è una città **metropolitana** non solo per la dimensione sovracomunale e per il suo **policentrismo**, ossia per la compresenza di situazioni territoriali e sociali diversificate e riconoscibili. Valorizzare le differenze e rafforzare i legami sono orientamenti strategici imprescindibili.

Bologna deve diventare una città **sostenibile**.

La consapevolezza che la città provoca un impatto ambientale diffuso, sostanziale e crescente, attraverso il consumo di suolo, acqua, energia, materie prime, e il rilascio di emissioni (gas, rumore, rifiuti solidi e liquidi), ha determinato l'esigenza di mettere in campo politiche specifiche al fine di ridurre gli impatti globali e di conservare il patrimonio naturale.

Gran parte delle scelte del Psc, per **l'ambiente, i trasporti e la qualità diffusa**, riflettono questa fondamentale prospettiva.

L'iter e le fasi della costruzione condivisa del piano

L'iter

2004 l'amministrazione comunale avvia un nuovo processo di pianificazione

15 febbraio 2005 l'amministrazione approva il "Programma per la formazione del Piani strutturale comunale condiviso e partecipato"

Viene redatto un **Documento preliminare** con il quale si sono aperte la **Conferenza di pianificazione e la discussione pubblica** relativa alle scelte per il nuovo piano urbanistico della città. Il documento viene approvato il 20 dicembre 2005

Viene attivato il "**Forum di partecipazione**"

18 gennaio 2007 presentazione del piano ai cittadini

16 luglio 2007 il Consiglio comunale adotta il piano

Ottobre 2007 – gennaio 2008 presentazione delle osservazioni e proposte sui contenuti del piano (enti, organismi pubblici, associazioni e singoli cittadini)

411 osservazioni presentate

14 luglio 2008 approvazione del piano (Consiglio comunale)

10 settembre 2008 il PSC entra ufficialmente in vigore



The Forum map being discussed. The final version of the map has been translated to the GIS publishing applications.

LA PARTECIPAZIONE



Uno strumento come il PSC così importante e strategico per il futuro di tutti i cittadini, non può essere deciso unicamente dai tecnici e dagli amministratori.

Il PSC riguarda ognuno di noi. Per questo, sia come singoli, sia come appartenenti ad associazioni, è importante **essere informati e coinvolti** nelle diverse fasi di approvazione e attuazione del PSC.

La **partecipazione al processo di pianificazione** che dà un corpo e un'anima al PSC è iniziata nel 2005 e ha coinvolto molti cittadini e associazioni: in **assemblee plenarie**; **incontri tematici** su ambiente, mobilità, sedi e alloggi; **passeggiate** in vari spazi della città; **forum**, anche on-line; **incontri pubblici** nei quartieri; **laboratori** di riprogettazione (come nel caso dell'ex mercato ortofrutticolo), **laboratori** di stesura definitiva del progetto (come al Lazzaretto), **laboratori** di progettazione di un nuovo parco (come a Via Larga e San Donnino). Cittadini e associazioni, così come già hanno preso parte alla progettazione del PSC, continueranno ad accompagnarlo fino alla sua approvazione definitiva e nelle diverse fasi di attuazione.

L'**informazione** è il primo passo della partecipazione.

I documenti, la cartografia e altri materiali illustrativi del PSC sono reperibili on line all'indirizzo web:

www.comune.bologna.it/psc

All'**Urban Center Bologna**, che si trova nel centro della città in Piazza Re Enzo, sotto il Voltone del Podestà, è inoltre possibile visitare un'esposizione dedicata al nuovo Piano Strutturale Comunale attraverso mappe, disegni, fotografie, testi, modelli in scala, video, postazioni interattive e animazioni tridimensionali.



Comune di Bologna
Settore Territorio ed Urbanistica
Via S. Felice, 25 I 40122 Bologna
051 2194120
infopsc@comune.bologna.it

Piano Strutturale Comunale (PSC)
www.comune.bologna.it/psc

Urban Center Bologna
Voltone del Podestà, Piazza Re Enzo.
Aperto dal lunedì al venerdì dalle 15.00 alle 20.00
sabato e domenica dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 15.00 alle 20.00
www.comune.bologna.it/urbancenter



COMUNE
DI BOLOGNA

Settore
Territorio e Urbanistica



Bologna. Città che cambia

IL PIANO STRUTTURALE COMUNALE



Il Piano Strutturale Comunale (PSC), nuovo strumento di pianificazione urbanistica promuove:

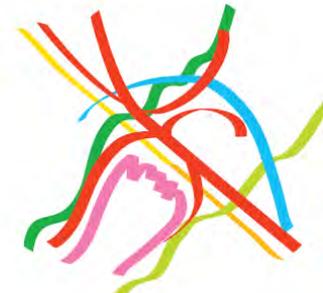
- lo **sviluppo** economico, sociale e culturale della popolazione;
- il miglioramento della **qualità della vita**;
- l'uso consapevole e appropriato delle **risorse** non rinnovabili.

Il PSC deve stabilire gli **orientamenti generali** che guideranno lo sviluppo urbanistico della nostra città nei prossimi quindici anni.

Quindici anni sono l'intervallo che separa una generazione da un'altra. Ecco perché pensare la trasformazione di Bologna nei prossimi quindici anni significa pensare non soltanto al futuro della città per noi, ma anche per i nostri figli e nipoti

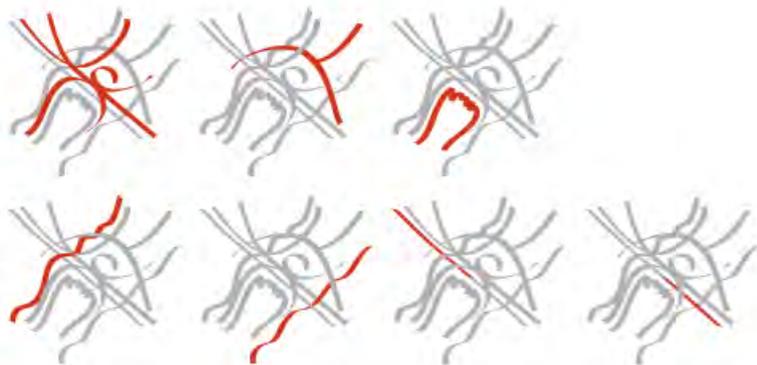
La **Bologna** che il PSC immagina è una città:

- **europea**, perché sarà, ancora più di oggi, al centro delle reti che collegano le città dell'Europa e perché, come è stato da sempre, sarà aperta agli scambi economici e culturali per costruire forme di convivenza adeguate ai tempi;
- **metropolitana**, perché saprà, ancora più di oggi, riconoscere e valorizzare le diversità presenti sia nel territorio comunale che in quello più ampio dell'area metropolitana;
- **sostenibile**, perché dovrà, ancora più di oggi, costruire le condizioni di sostenibilità non solo a livello dell'ambiente e della mobilità, ma anche per l'accessibilità alla casa e ai servizi e per la convivenza.



30 agosto 2007-31 gennaio 2008 deposito del piano per libera visione a attivazione di un nuovo ciclo di confronto pubblico attraverso il forum cittadino "Bologna si fa in sette"

Piano Strutturale Comunale
Relazione illustrativa



Adozione
Delibera di C.C. n. 157 del 16/07/2007

Approvazione
Delibera di C.C. n. 133 del 14/07/2008

Sindaco
Sergio Gaetano Cofferati

Assessore Urbanistica, Pianificazione territoriale, Casa
Virginio Merola

Direttore Settore Territorio e Urbanistica
Giacomo Capuzzimati

Responsabile gruppo di progettazione
Francesco Evangelisti

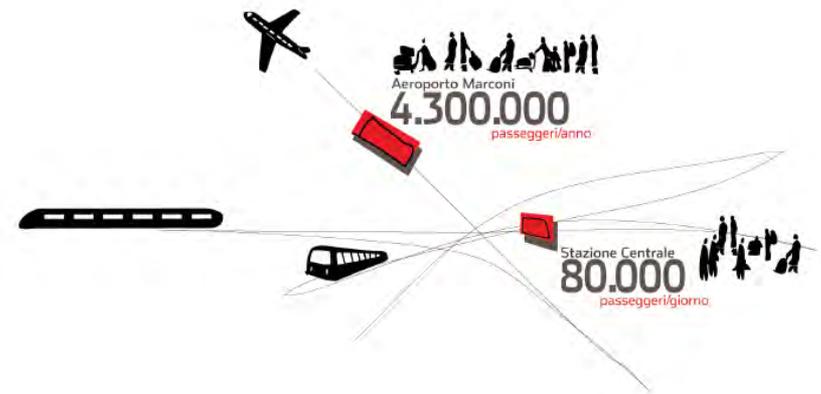
Consulente generale
Patrizia Gabbellini

Il PSC è un piano strutturale con **AMPI
CONTENUTI STRATEGICI**

Fornisce **INDIRIZZI** per le trasformazioni che saranno poi attuate da altri strumenti

Utilizza il **PROGETTO URBANO** e **l'ESPLORAZIONE PROGETTUALE** come strumenti per la valutazione e l'indirizzo delle trasformazioni in città

Orientamenti strategici e indirizzi



1. Bologna città europea

Ridefinizione del ruolo economico

Rafforzamento delle capacità attrattive (per i ceti professionali emergenti, giovani,...)

Garantire qualità dei servizi di mobilità, casa e servizi, clima sociale, governo locale...

> Ricostruzione dell'immagine: Bologna città dove si sta bene, riconosciuta per la sua abitabilità

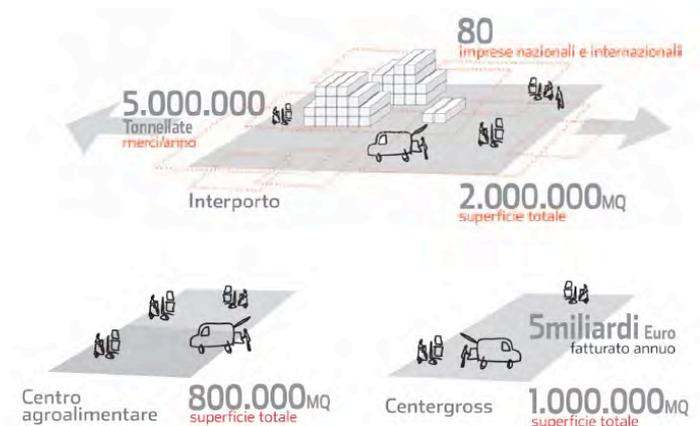


2. Bologna città metropolitana

Rango metropolitano riconosciuto nella presenza di risorse culturali, professionali e imprenditoriali

Policentrismo della città: presenza di situazioni territoriali e sociali diversificate e riconoscibili

> Mettere in valore le differenze e rafforzare i legami



Orientamenti strategici e indirizzi

3. Bologna città sostenibile

Riduzione delle polveri, del rumore, dell'elettromagnetismo che influenzano negativamente la salute e il benessere degli abitanti

Riqualificazione del patrimonio edilizio esistente

Realizzazione di nuovi edifici con elevate prestazioni energetiche

Utilizzo di fonti energetiche rinnovabili

4. Abitare la città di città

Città di città: esistenza di condizioni abitative molto diverse che coinvolgono differenti popolazioni con altrettanti stili di vita, accostamento di forme urbane diverse

Importanza del tema dell'abitabilità, che pone l'attenzione al rapporto tra spazio e società

Necessità di rendere la città sostenibile (mobilità, ambiente, accessibilità casa e servizi, convivenza)



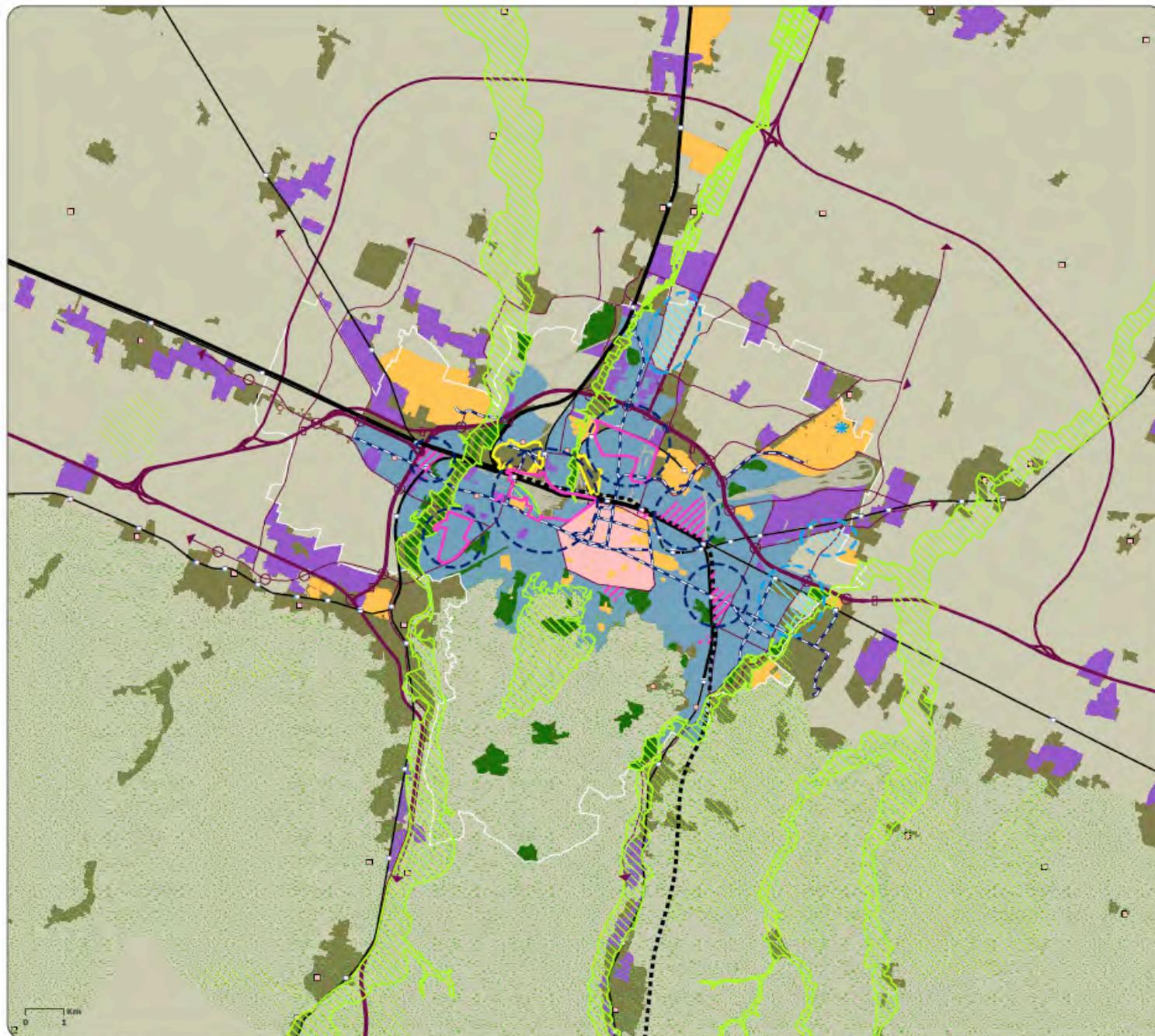
Orientamenti strategici e indirizzi

Indirizzi di sintesi/temi

- Protezione e recupero di ambiente e paesaggio
- Priorità di ristrutturazione e riqualificazione urbana
- Centralità del trasporto pubblico e integrazione delle forme di mobilità
- Housing sociale mirato e articolato
- Dotazione di spazi pubblici e rafforzamento dei centri di vicinato
- Qualità morfologica
- Integrazione delle funzioni e degli usi

“La Bologna che il Psc immagina fra vent’anni è una città **europea** di medie dimensioni, sostenuta da un’area **metropolitana** fortemente integrata: **luogo di passaggio**, di incontro e scambio da una parte e **luogo abitabile** dall’altra”

schema strutturale sintesi



POLITICHE DI TUTELA

- Sistema insediativo storico

- Centro storico
- Nuclei urbani storici
- Altri centri storici esterni al territorio comunale

- Sistema naturale e ambientale

- Sviluppo della rete ecologica metropolitana
- Verde di rilevanza territoriale
- Sistema collinare
- Territorio rurale

SVILUPPO SOCIALE ED ECONOMICO

- I tessuti della città

- Tessuto consolidato
- Poli funzionali
- Sistema produttivo

- Ambiti da riqualificare e areali per nuovi insediamenti

- Nuovi insediamenti già programmati
- Ambiti strategici da riqualificare
- Ambiti da riqualificare a scala di quartiere
- Possibili areali di integrazione/sviluppo dei tessuti residenziali in ambito metropolitano
- Da valutare possibile e parziale uso residenziale

INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

- Sistema autostrada/tangenziale e viabilità principale
- Sistemi di trasporto pubblico di massa
- Servizio Ferroviario Metropolitano/Regionale
- Alta velocità

0 1 Km

Nota: I colori delle fasce sono esemplificativi e non hanno valore di classifica.

Le componenti e i luoghi del PSC

Parte 1

Interpretazioni e scelte preliminari

Il processo di costruzione del Piano

Profilo di Bologna

Orientamenti strategici e indirizzi urbanistici

Parte 2

Figure della ristrutturazione

Sette città

La Città della Ferrovia

La Città della Tangenziale

La Città della Collina

La Città del Reno

La Città del Savena

La Città della Via Emilia Ponente

La Città della Via Emilia Levante

La città storica nella città di città

La dimensione metropolitana

Parte 3

Strategie per la qualità e regole

Sistemi, Situazioni, Ambiti

I Sistemi

Le Situazioni

Gli Ambiti

Parte 4

Attuazione del Piano

Forme di attuazione

La perequazione urbanistica

Partecipazione e comunicazione

La gestione delle informazioni

Strategie urbane e strategie locali

7 città

37 situazioni

Elementi strutturanti e principali dotazioni urbane

3 sistemi (mobilità, città pubblica, ambiente)

Regole per l'attuazione

189 ambiti (territorio urbano da strutturare, territorio urbano strutturato, territorio rurale)

Strategie



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 non 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.

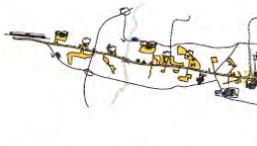
La Città della Tangenziale si articolerà lungo una strada importante, che fino ad oggi ha avuto l'effetto di dividere, isolare, frammentare, ma che nel futuro sarà fortemente integrata nel tessuto urbano e metropolitano.



● 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 ricomparirà 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 **Cvis**), 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 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 racconteranno 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.

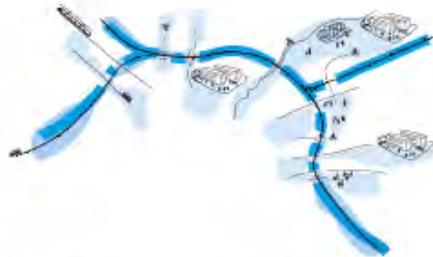


Strategie – le sette città

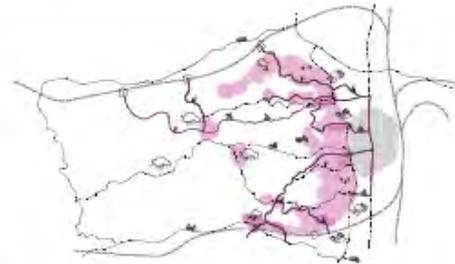
“A Bologna le Sette Città sono lo stratagemma operativo per selezionare, interpretare unitariamente, legare insieme singole aree di trasformazione che muteranno l’assetto fisico e il funzionamento del territorio metropolitano dando vita ad altrettante figure, quasi sempre di scala sovralocale”



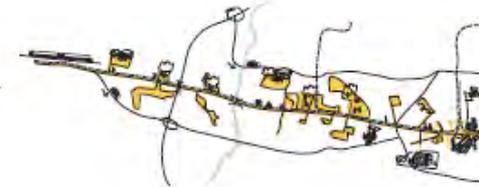
CITTÀ DELLA FERROVIA
La nuova immagine di Bologna



CITTÀ DELLA TANGENZIALE
Da grande barriera a grande cerniera



CITTÀ DELLA COLLINA
Una nuova identità



CITTÀ DELLA VIA EMILIA PONENTE
Ri-generazione urbana



CITTÀ DELLA VIA EMILIA LEVANTE
Un'altra metamorfosi



CITTÀ DEL RENO
La costruzione di un paesaggio



CITTÀ DEL SAVENA
Città parco residenziale e produttiva

Strategie – le sette città

Figure territoriali che corrispondono ai sette più importanti progetti di trasformazione urbanistica

Ognuna delle “sette città” individua un **sistema di luoghi** con caratteristiche simili dal punto di vista territoriale, sociale e urbanistico

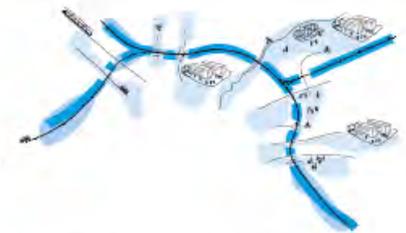
Per ciascun sistema vengono pianificate delle omogenee **strategie di sviluppo** urbanistico ispirate agli orientamenti strategici di sostenibilità

Per ciascuna città queste strategie si esplicano attraverso l'illustrazione di

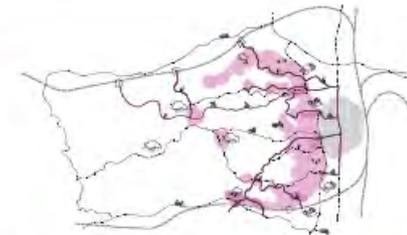
- > Strategie generali
- > Azioni sulle connessioni
- > Azioni sui luoghi
- > Effetti sui contesti



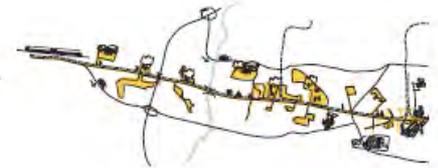
CITTÀ DELLA FERROVIA
La nuova immagine di Bologna



CITTÀ DELLA TANGENZIALE
Da grande barriera a grande cerniera



CITTÀ DELLA COLLINA
Una nuova identità



CITTÀ DELLA VIA EMILIA PONENTE
Ri-generazione urbana



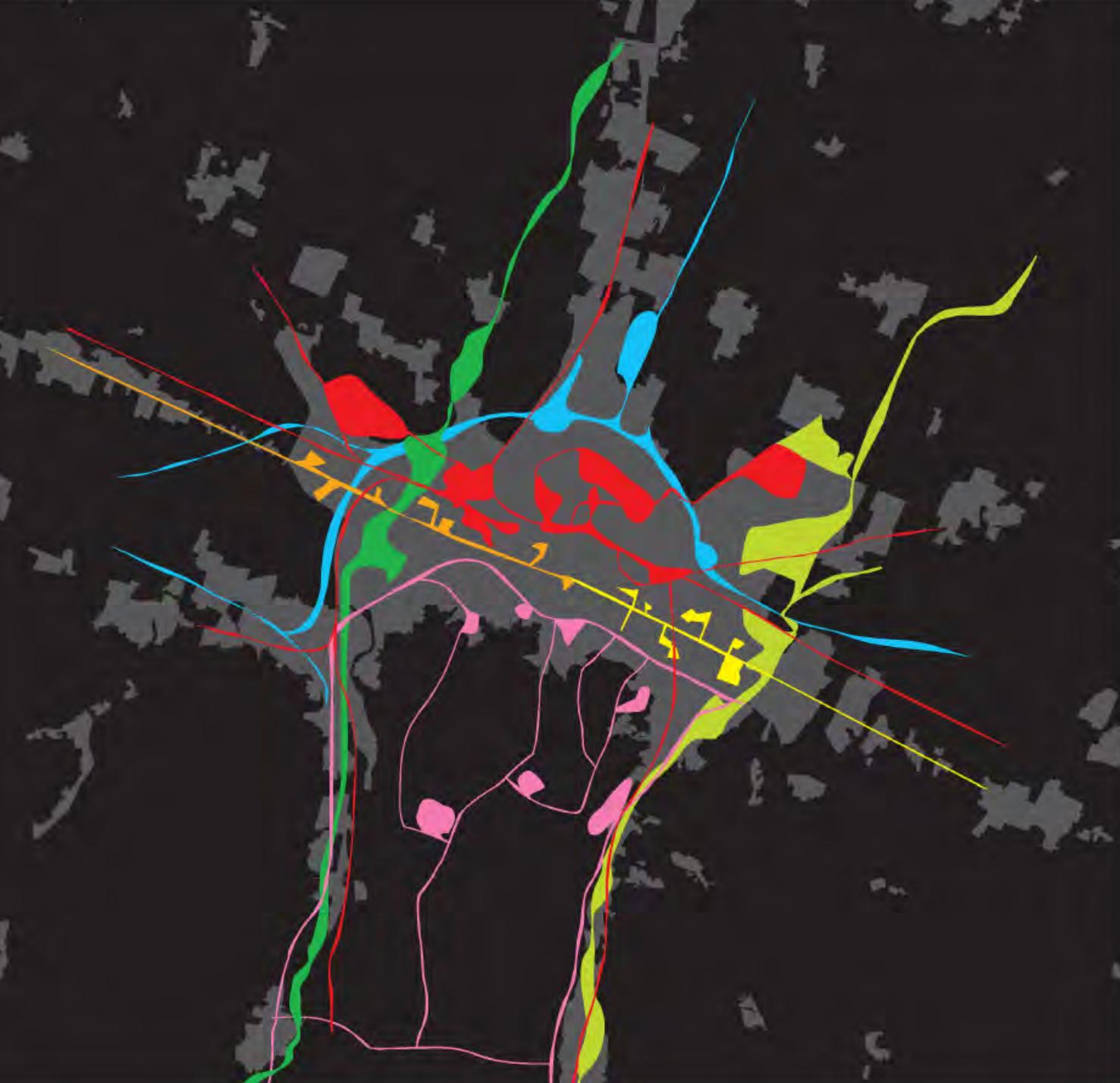
CITTÀ DELLA VIA EMILIA LEVANTE
Un'altra metamorfosi



CITTÀ DEL RENO
La costruzione di un paesaggio

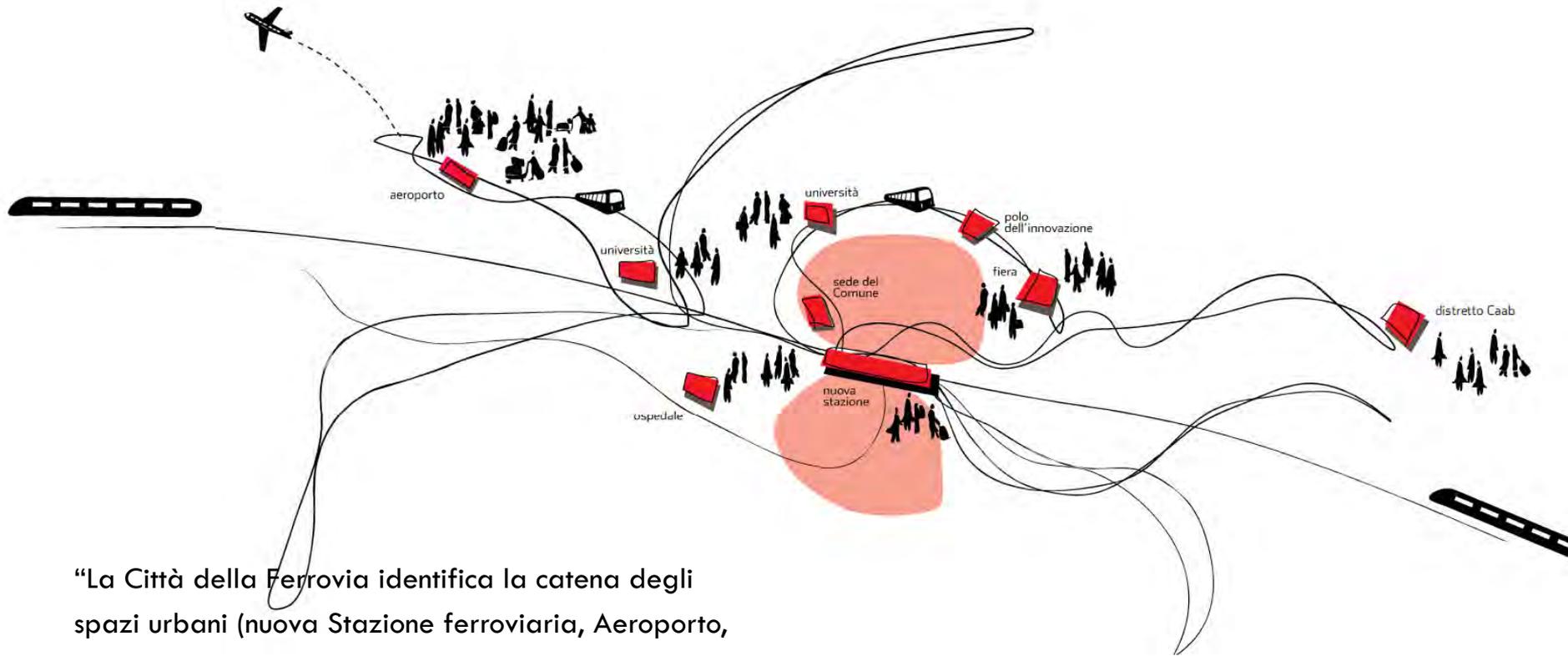


CITTÀ DEL SAVENA
Città parco residenziale e produttiva

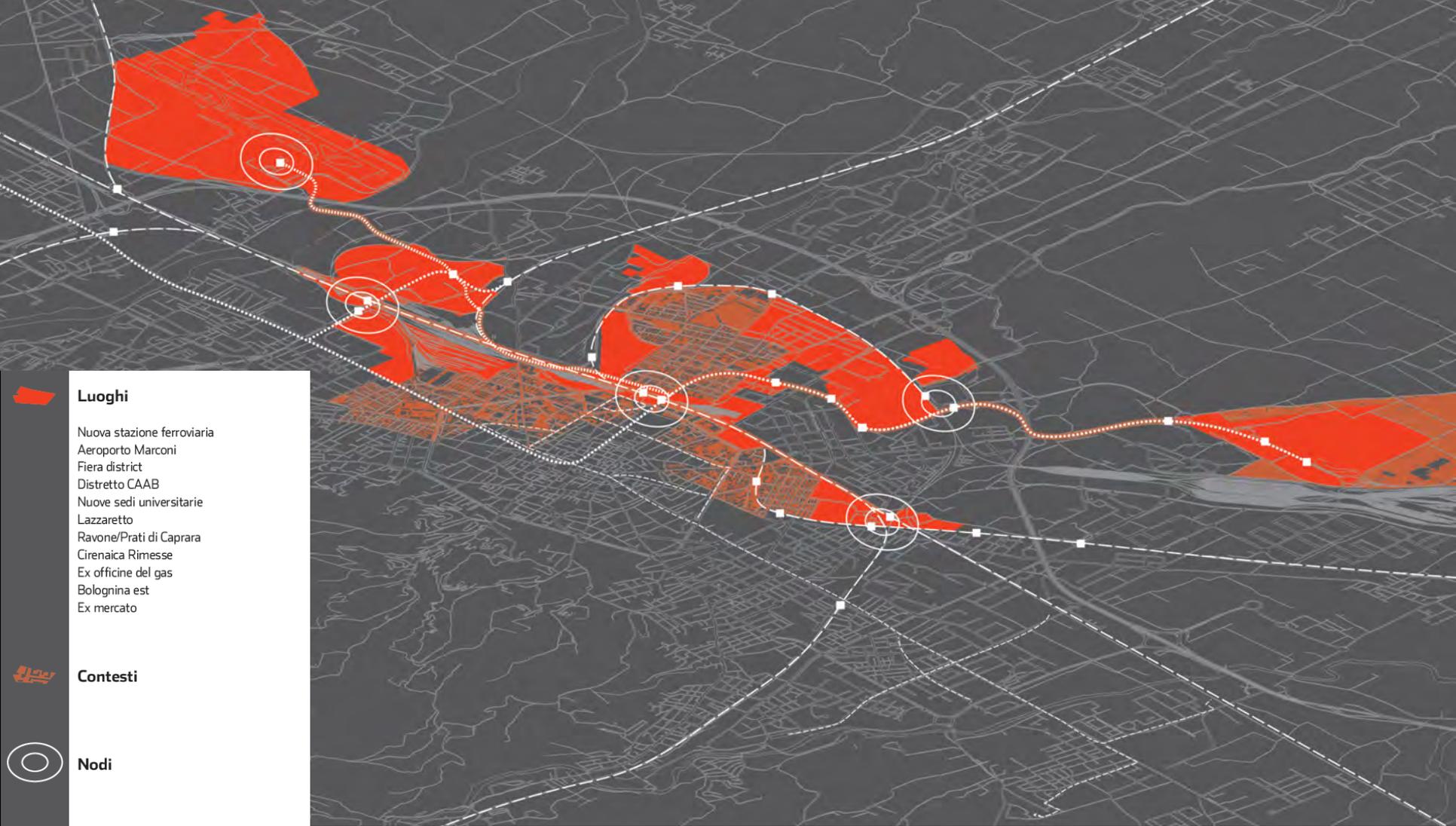


- Città della Ferrovia
- Città della Tangenziale
- Città della Collina
- Città del Reno
- Città del Savena
- Città della via Emilia Ponente
- Città della via Emilia Levante

Città della ferrovia



“La Città della Ferrovia identifica la catena degli spazi urbani (nuova Stazione ferroviaria, Aeroporto, Fiera, luoghi della direzionalità) che ospitano le attività attorno alle quali si strutturano le **relazioni internazionali**, dove la **massima accessibilità** e la **concentrazione di funzioni** eccellenti fanno incontrare le tante, diverse popolazioni che contraddistinguono la miscela demografica contemporanea”



Luoghi

- Nuova stazione ferroviaria
- Aeroporto Marconi
- Fiera district
- Distretto CAAB
- Nuove sedi universitarie
- Lazzaretto
- Ravone/Prati di Caprara
- Cirenaica Rimesse
- Ex officine del gas
- Bolognina est
- Ex mercato

Contesti

Nodi

Connessioni

- Linee del trasporto pubblico
- Servizio ferroviario metropolitano
- People mover
- Metrotranvia
- Filovia a guida vincolata
- Fermate

strategia

riconfigurazione del sistema di trasporto pubblico urbano e metropolitano, con attenzione ai poli di attrazione degli spostamenti

azione sulle connessioni

Completamento alta velocità

Collegamento rapido Stazione-Aeroporto

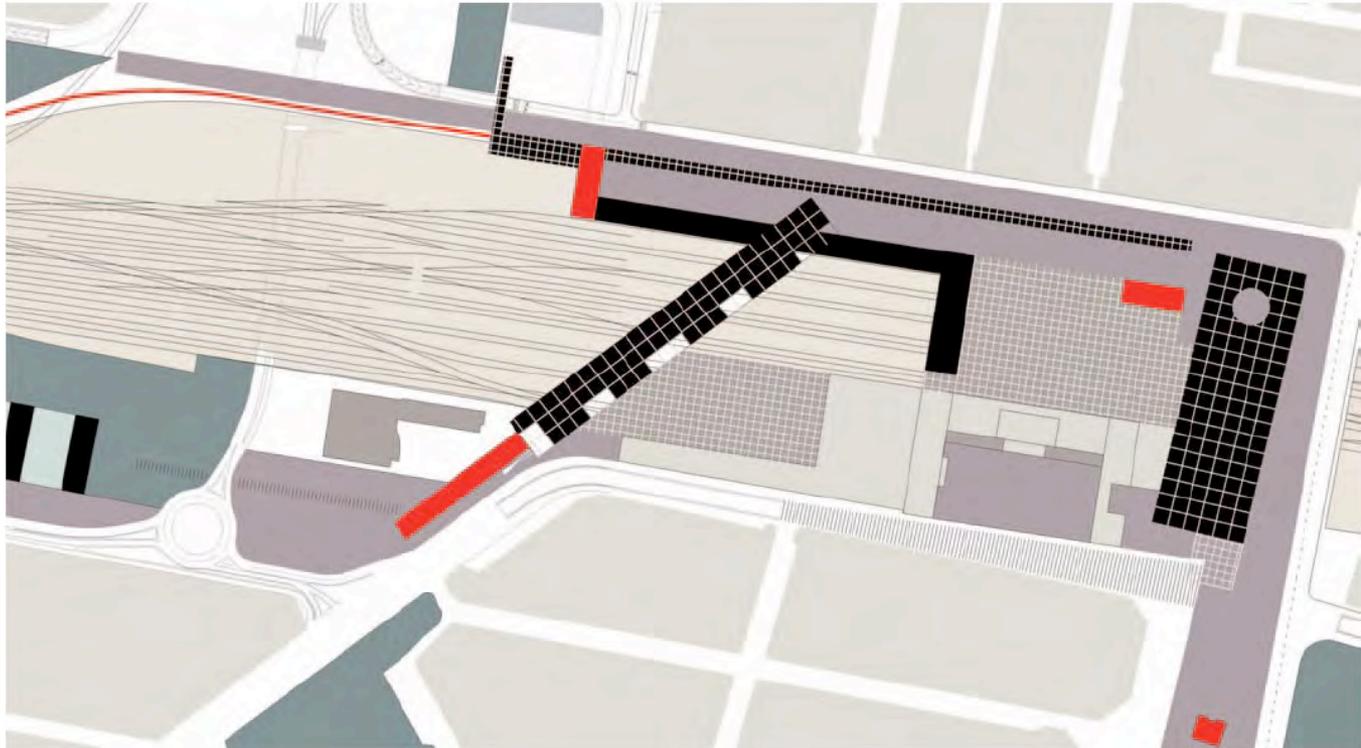
Metrotranvia

azione sui luoghi

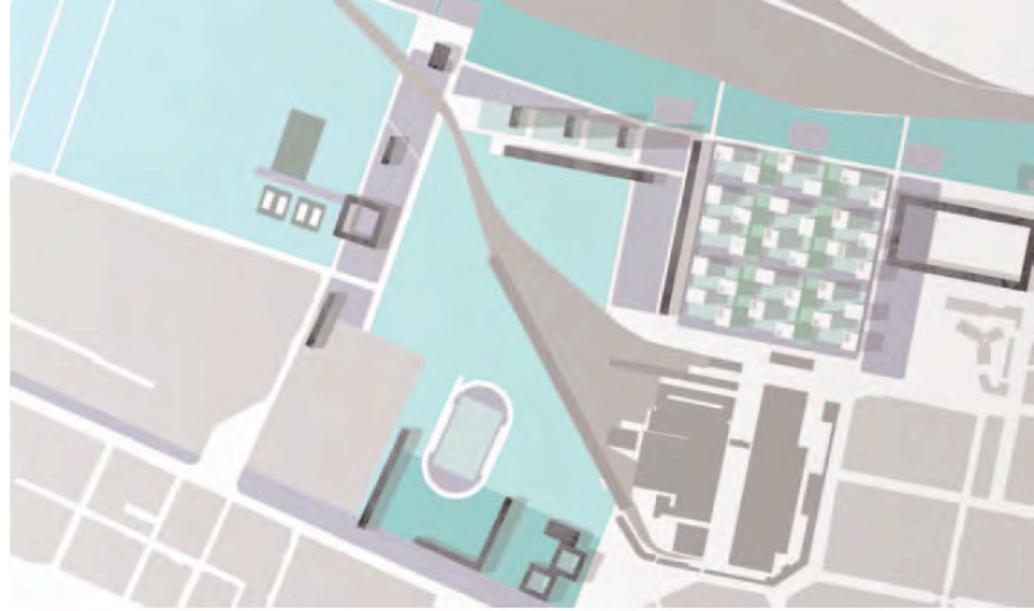
Sono previste azioni di trasformazione fisica e potenziamento e/o modificazione delle funzioni per stazione, aeroporto, fiera district, distretto logistico commerciale e direzionale del centro agroalimentare, ...



Esplorazioni progettuali



Esplorazioni progettuali



Aree ferroviarie - Progetto per l'Ambito Ravone - Prati di Caprara
Privilegio- Secchi Architettura, luglio 2006
Scenario 1: vista d'insieme; tessuto residenziale; scenario 2: vista d'insieme



Esplorazioni progettuali

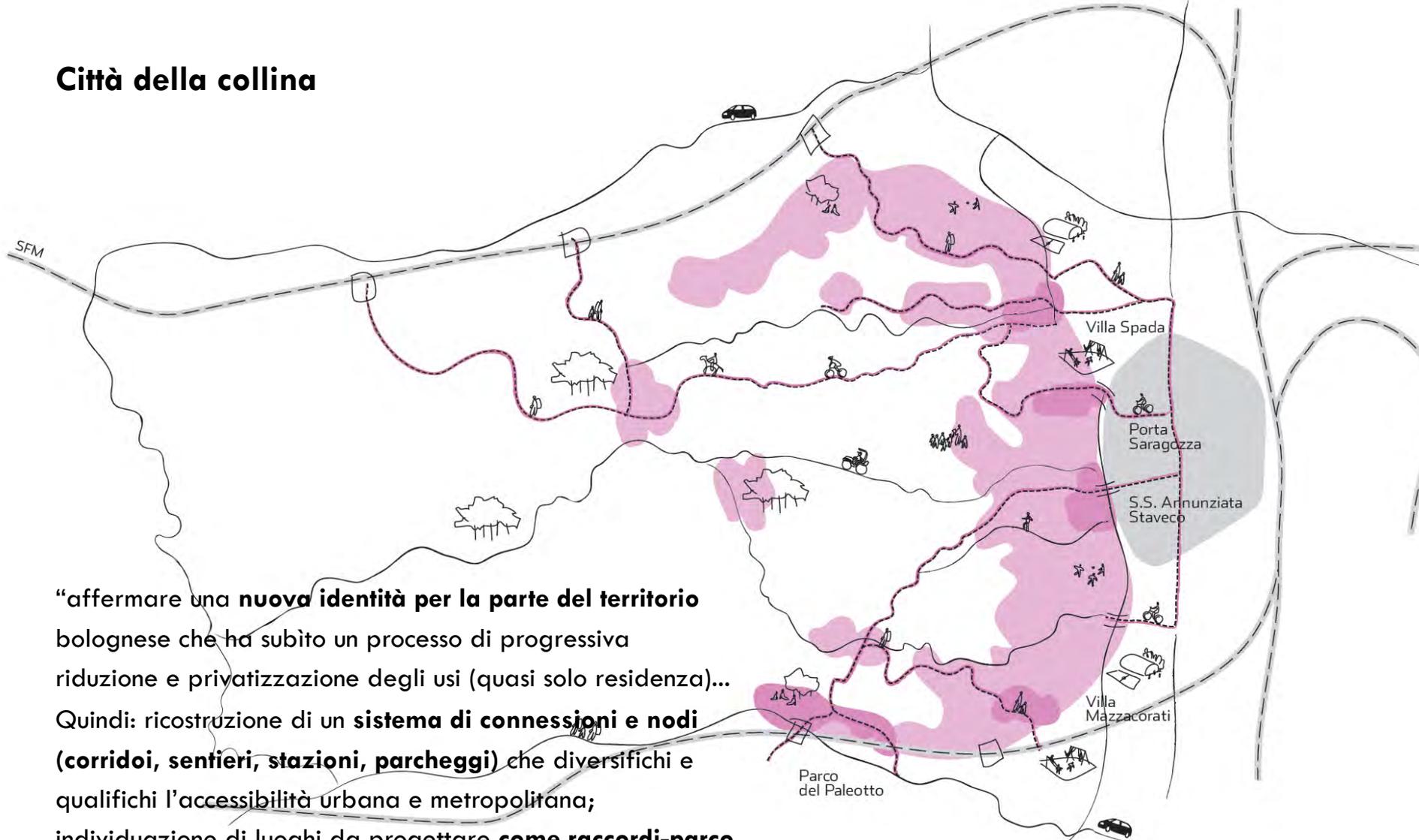


Cirenaica Rimesse - Progetto di riqualificazione per l'Ambito Cirenaica
Università degli Studi di Trieste - Dipartimento di Progettazione Architettonica e Urbana,
coordinamento Prof. G. Corbellini - Tasca studio, gennaio 2007
Crescita urbana

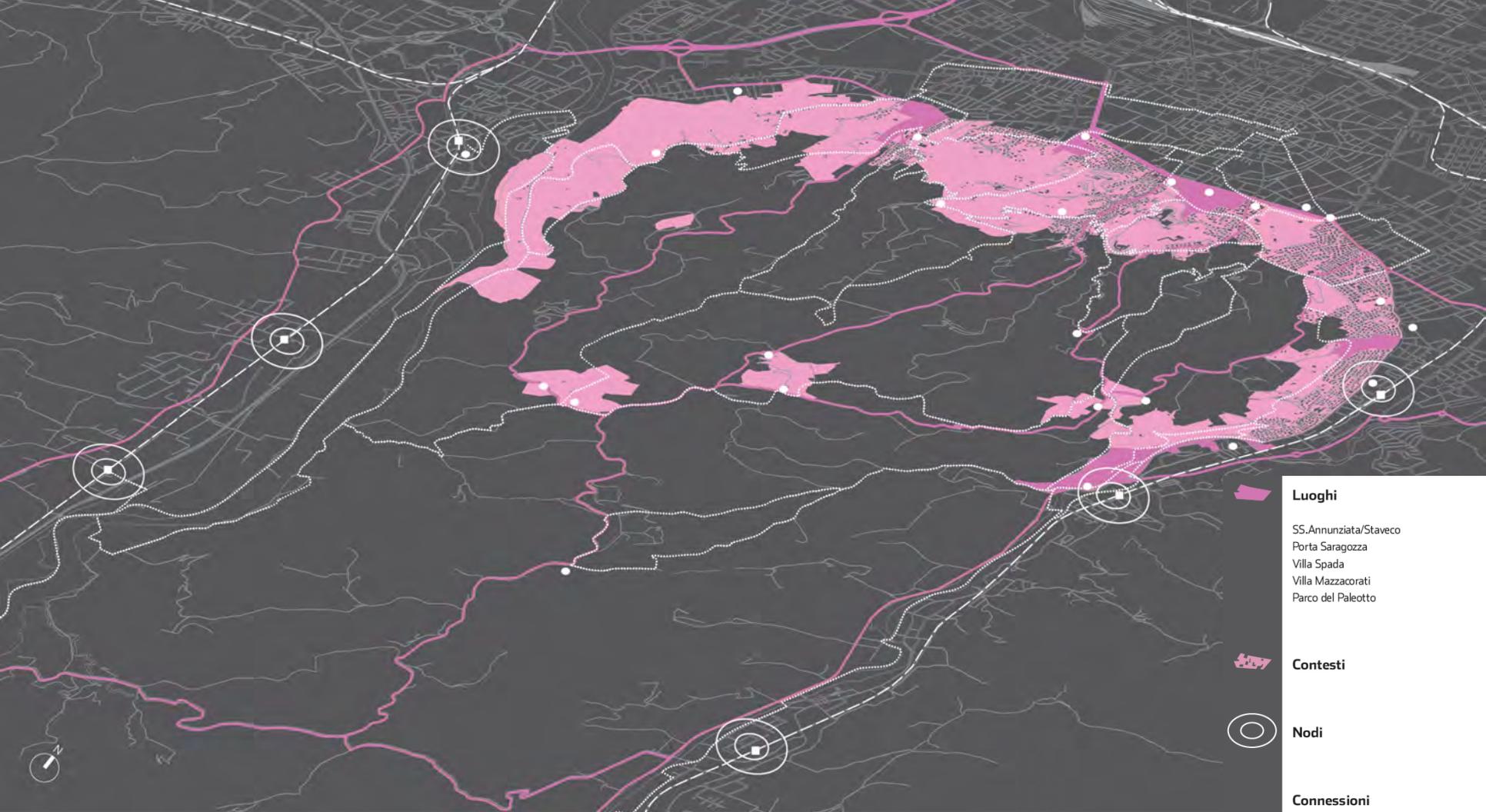


Rendering di assetto futuro

Città della collina



“affermare una **nuova identità per la parte del territorio** bolognese che ha subito un processo di progressiva riduzione e privatizzazione degli usi (quasi solo residenza)... Quindi: ricostruzione di un **sistema di connessioni e nodi (corridoi, sentieri, stazioni, parcheggi)** che diversifichi e qualifichi l'accessibilità urbana e metropolitana; individuazione di luoghi da progettare **come raccordi-parco** con le aree densamente urbanizzate; creazione di un mosaico di ambienti ecologici, agricoli e periurbani disponibili a diverse pratiche d'uso degli abitanti metropolitani”



Luoghi

- SS. Annunziata/Staveco
- Porta Saragozza
- Villa Spada
- Villa Mazzacorati
- Parco del Paleotto

Contesti

Nodi

Connessioni

Infrastrutture

Strade di attraversamento

Strade di connessione

Percorsi ciclopedonali

Parcheggi

Linee del trasporto pubblico

Servizio ferroviario metropolitano

Fermate

strategia

riconfigurazione del sistema di approdi e fruizione della collina, distinguere tra luoghi da proteggere e tutelare e altri che possono essere fruiti e quindi verranno attrezzati

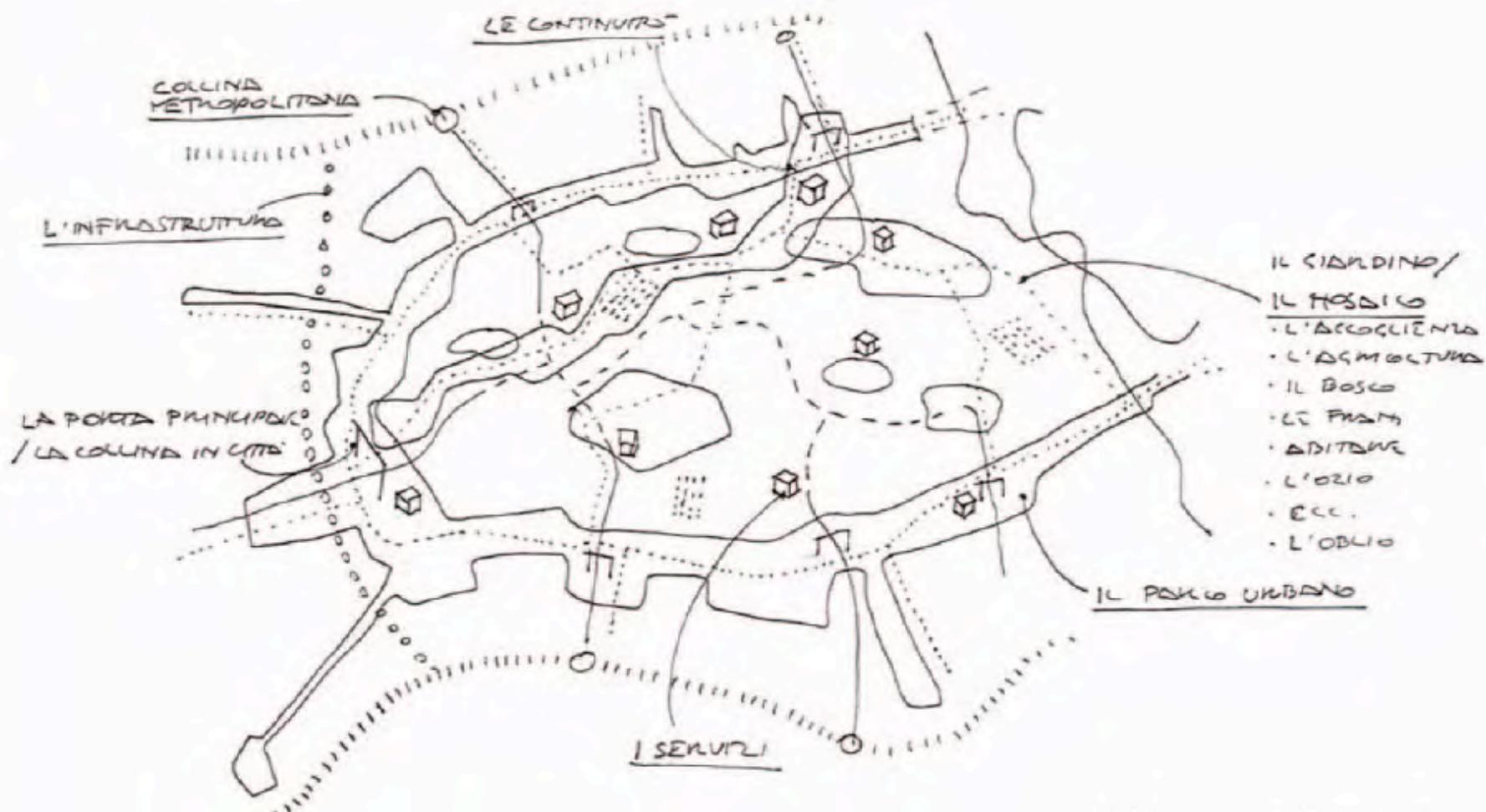
azione sulle connessioni

Ridisegno del sistema di percorrenza - mobilità lenta (strade ciclabili e pedonabili, rete dei percorsi), miglioramento collegamento con il sistema di trasporto pubblico

azione sui luoghi

Recupero di un ex complesso militare, riconfigurazione dei luoghi di accesso, recupero e trasformazione villa storica, ...





Proposta di linee guida e orientamenti



La strada-parco





Vista della città dalla collina



Percezione silenziosa della collina



Gli usi della collina



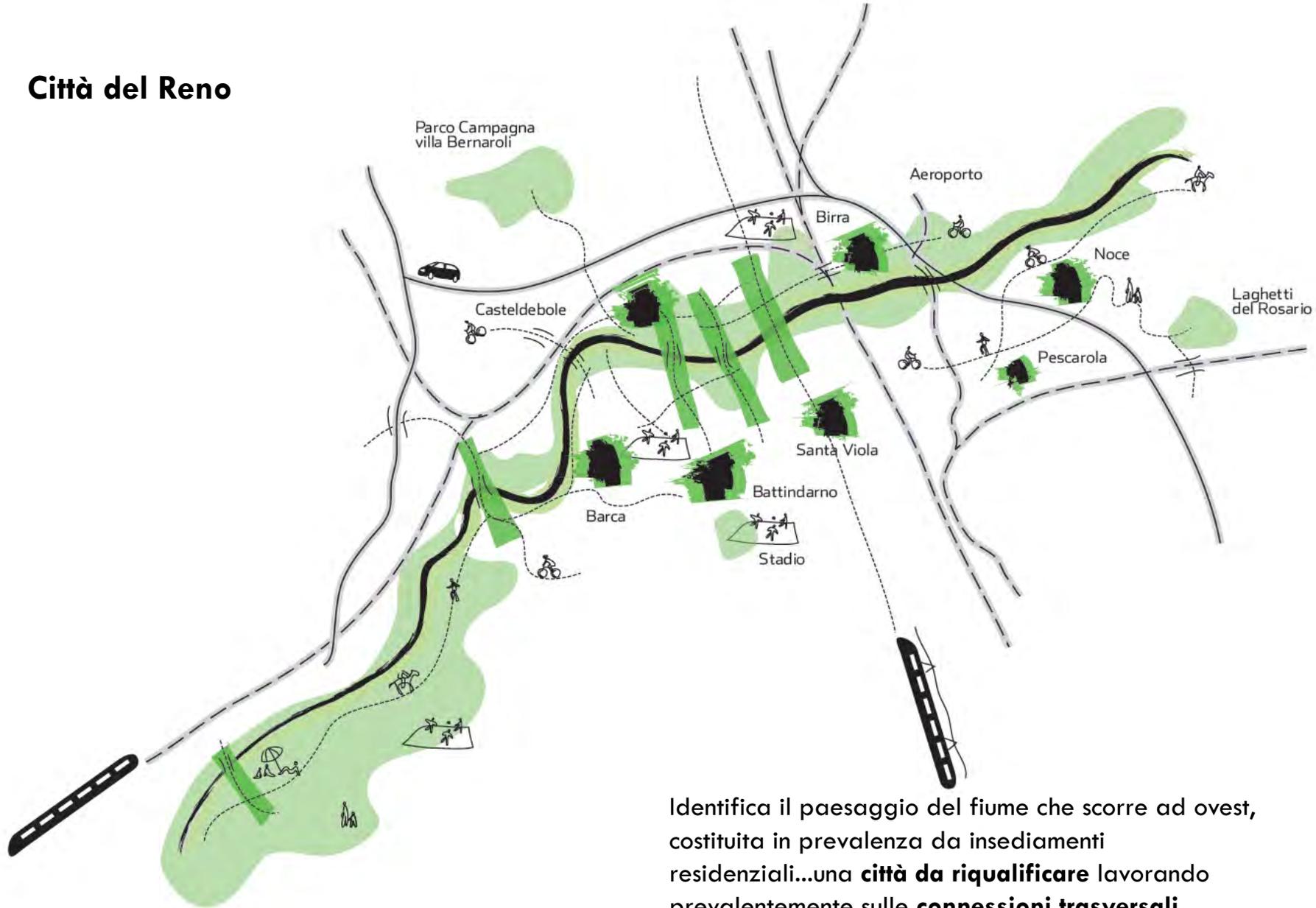
Le porte territoriali





Le penetrazioni in città

Città del Reno



Identifica il paesaggio del fiume che scorre ad ovest, costituita in prevalenza da insediamenti residenziali...una **città da riqualificare** lavorando prevalentemente sulle **connessioni trasversali**, pedonabili e ciclabili, sui nuclei di centralità esistenti nei quartieri, sulle relazioni con la città della ferrovia e della tangenziale



Luoghi

Parco del Reno
Battindarno

Contesti

Nodi

Connessioni

Infrastrutture

Percorsi ciclopedonali

Attraversamenti

Parcheggi

Linee del trasporto pubblico

Trasporto pubblico su gomma

Fermate

strategia

Riconquistare il rapporto con il fiume attraverso la costituzione di un parco, il ridisegno e rafforzamento della rete di mobilità lenta e degli accessi, la salvaguardia e il rafforzamento dei capisaldi ecologici

azione sulle connessioni

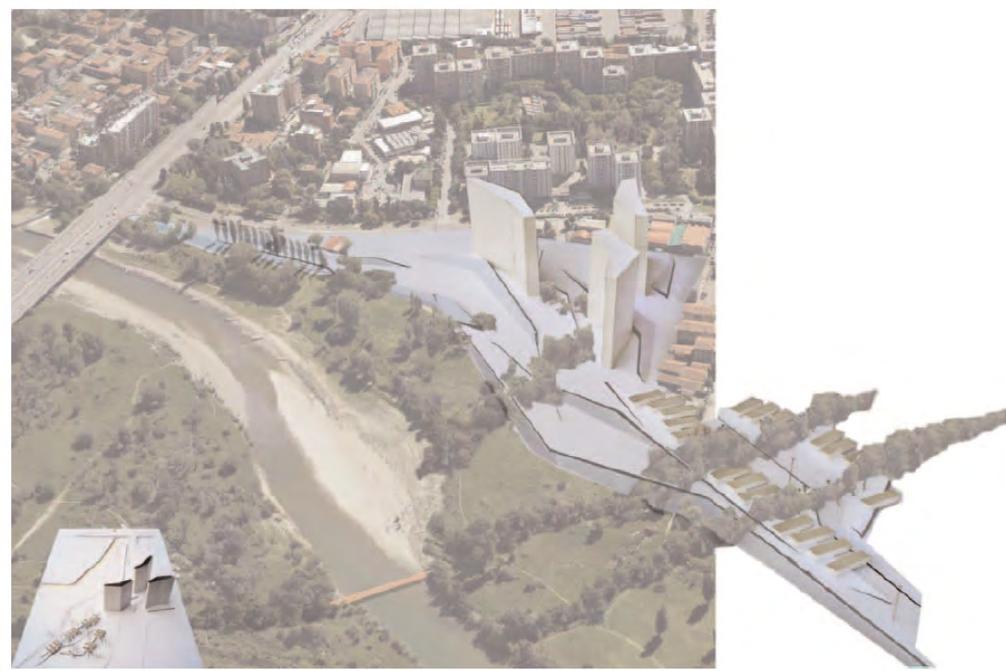
Verifica e integrazione degli attraversamenti, ridisegno e integrazione rete di mobilità lenta...

azione sui luoghi

Parco del Reno, ristrutturazione/riqualificazione di aree dismesse e edificate



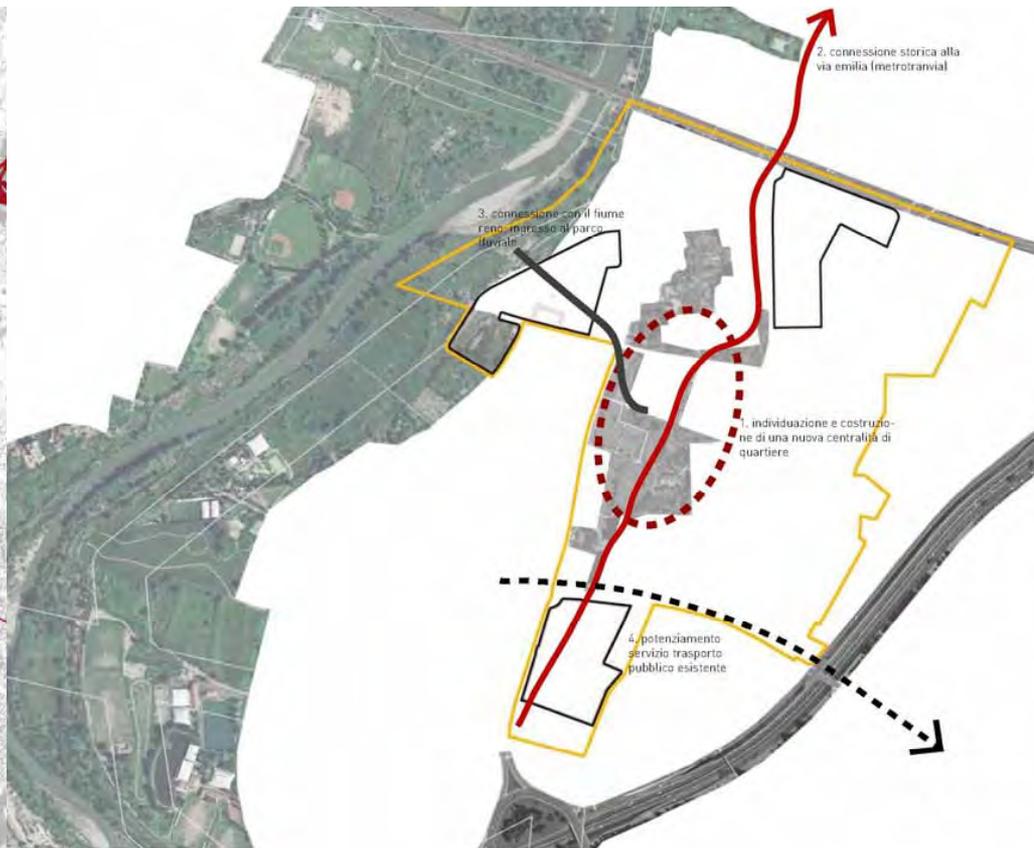
Esplorazioni progettuali: immagini evocative e esplicative dell'applicazione di strategie specifiche



Lungo Reno: "Custodi"



Parco: "Guado"



Progetto di riqualificazione per l'area di Battindarno_ **Nuove centralità per le aree della residenza e il parco**

An aerial photograph of an urban area, likely in Rome, Italy, showing a yellow boundary that encloses a central district. Three specific buildings within this district are highlighted with red outlines. The buildings are dark in color, possibly asphalt or dark concrete, and have a rectangular shape. The surrounding area is densely packed with residential buildings and streets. A river or canal is visible on the left side of the image.

area ato 39472 mq

quartiere battidarno

area lungorano 43310mq

area enel 32810mq



Rileggere la struttura urbana individuandone gli "spazi di possibilità", ossia tutti i punti focali (siano essi vuoti o costruiti) accomunati dalla capacità di poter naturalmente accogliere specifiche funzioni anche non inizialmente previste alla loro nascita. Aree cariche di potenzialità il cui destino può andare ben oltre all'uso che se ne fa quotidianamente con la semplice attuazione di minimi interventi.



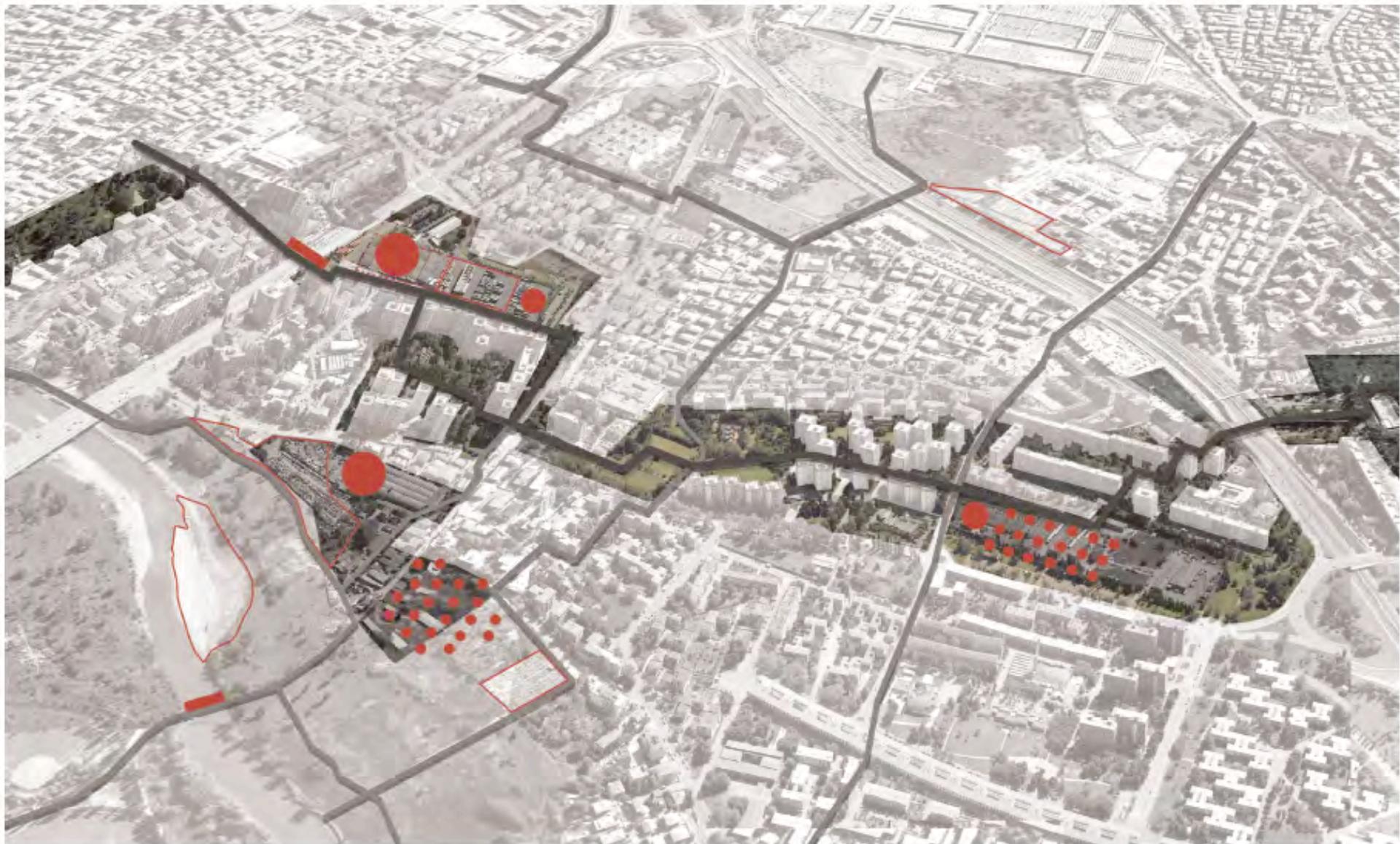
*TEMA 1: sistema parco
nuove ipotesi di struttura e
gestione del parco lineare*

*TEMA 2: ingresso metropolitano
al parco del reno
ferminale di servizio all'accesso
al parco e residenze ad alta e
bassa densità per il "controllo"
dell'area*

*TEMA 3: area ATC
progetto di utilizzo
transitorio per l'ex deposito
delle corriere come
incubatore per attività
artistiche - sportive -
musicali -etc.*

*TEMA 4: strategia del vuoto
riutilizzo degli spazi pubblici
e semipubblici lasciati
disponibili dall'applicazione
della legge 457*

*TEMA 5: area ENEL
residenza a bassa densità e
minima impronta a terra per
massimizzare il vuoto inteso
come risorsa in grado di
lasciare nuove possibilità di
trasformazione nel futuro*



PANCO DEL RENO

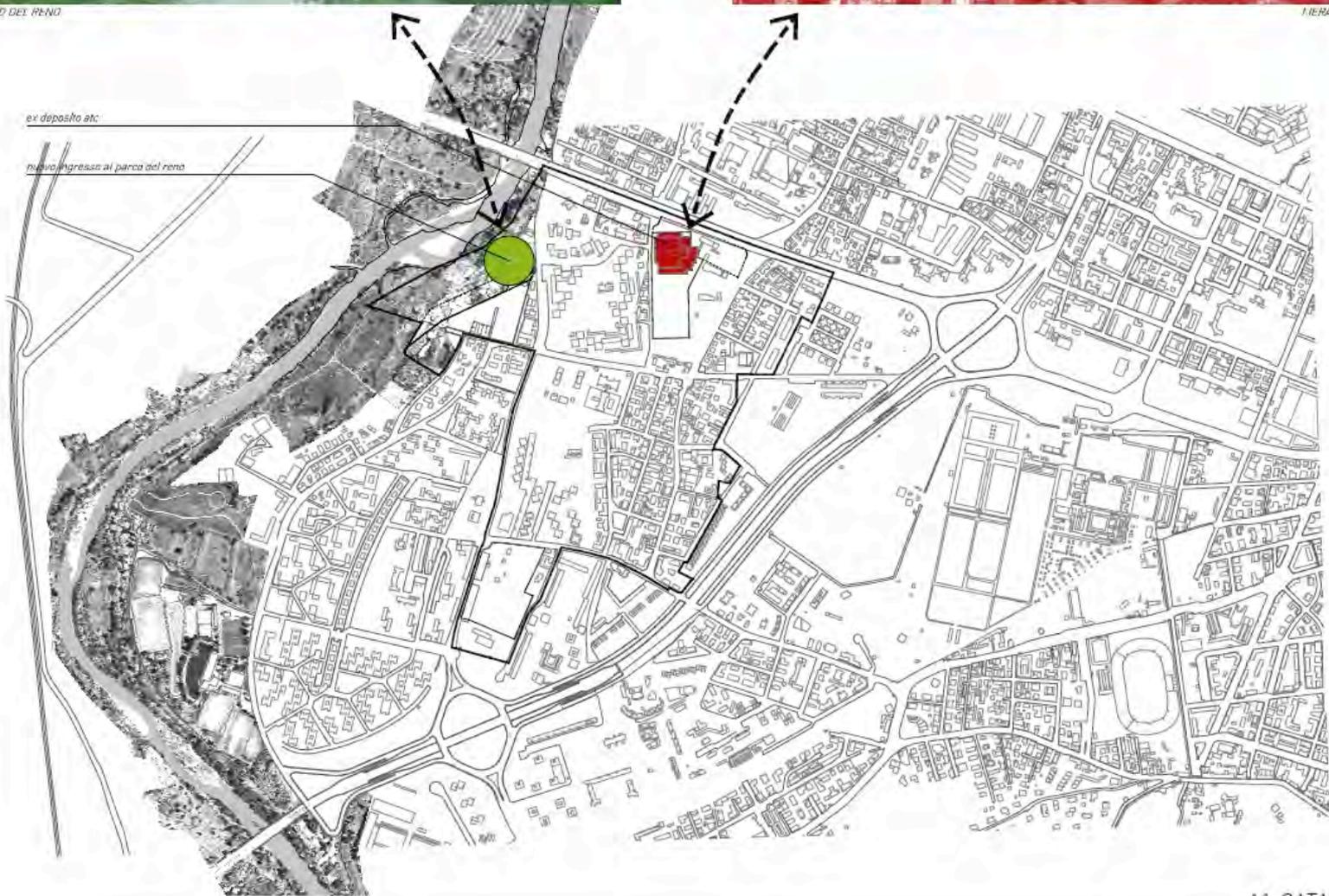


FIERA DISTRICT

battivarno



ex deposito atc:
nuovo ingresso al parco del reno



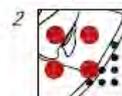
Attivazione di attrattori urbani in grado di innescare relazioni reciproche con elementi a scala territoriale

Gli elementi a valenza territoriale che possono essere attivati nel quartiere sono di due tipi:

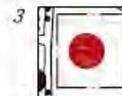
- il primo a sfondo ricreativo, come sistema privilegiato di accesso al parco del fiume reno;
- il secondo presenta invece la possibilità di sfruttare il volume del deposito atc come decentramento di alcune delle attività fieristiche o museali dell'area bolognese.



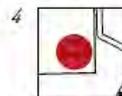
EDIFICIO IN ALTEZZA di grande densità e bassa impronta. La scala dell'edificio è determinata dal ruolo metropolitano del Parco Reno e la presenza del parcheggio. L'edificio si presenta come presidio dell'area naturale



EDIFICIO DI BASSA IMPRONTA in cui si enfatizza il ruolo naturalistico paesaggistico della giacitura. Possibile modello residence convertibile. Lo spazio non esclusivo delle abitazioni viene sottratto come costo di gestione all'amministrazione e viene temporaneamente affidato ad una gestione condominiale, prevedendone un diritto d'uso temporaneo. La geometria è dettata da regole fluviali.



RECUPERO EDIFICIO ESISTENTE Metabolismo della pianta esistente con programma di incubatore, trasformazione a basso costo e immediata disponibilità. La geometria è dettata dalla struttura.



FUNZIONE PUBBLICA IBRIDA Revisione della tipologia scuola nel tentativo di rivelarne il ruolo di condensatore pubblico per offrire i servizi a tutta la comunità. La geometria si incentra sul ruolo del suolo che la separa dal "monumento ecc".

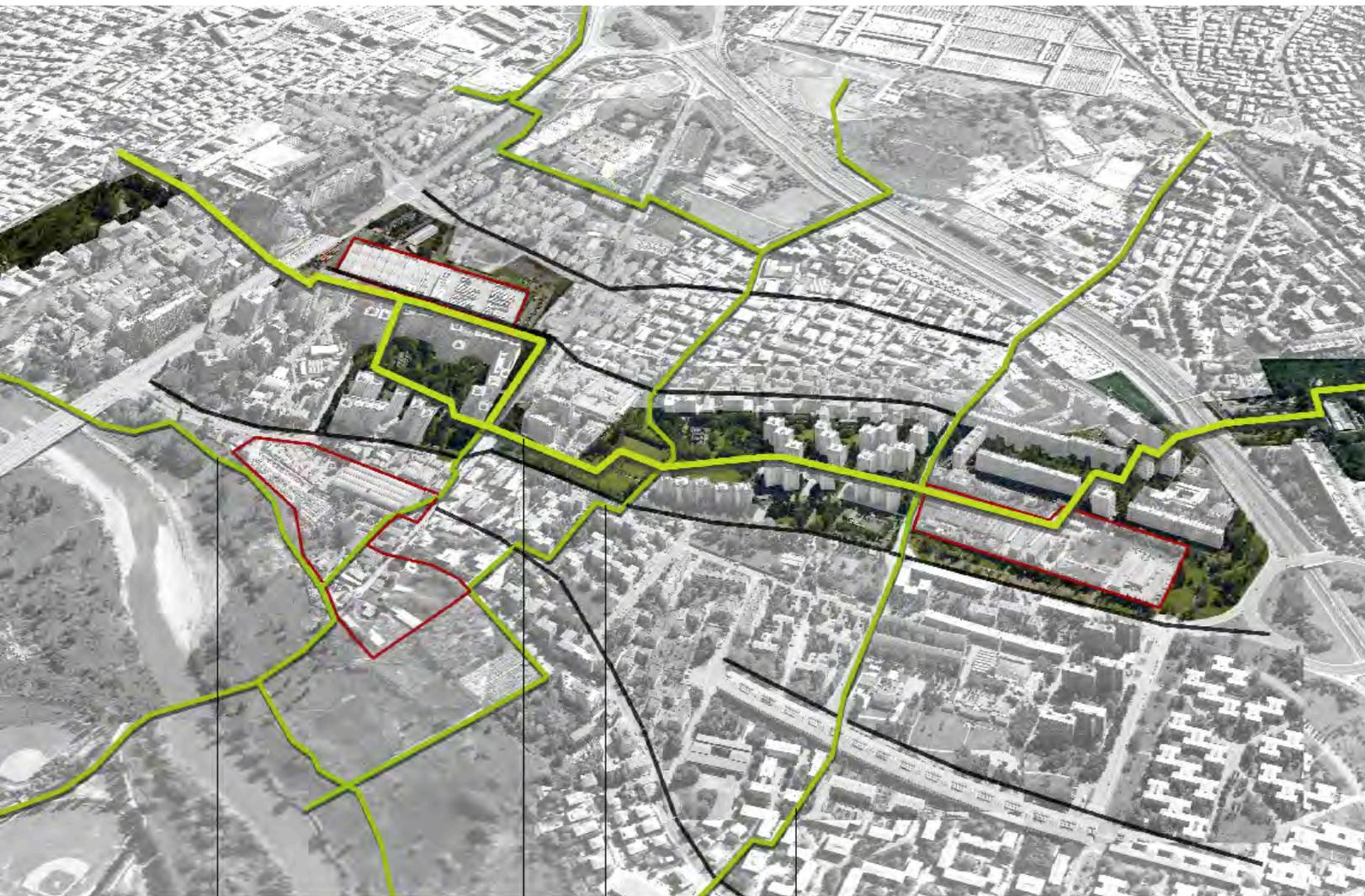


EDIFICI A BASSO CONSUMO DI SUOLO Creazione di un modello a crescita variabile in grado di saturare progressivamente le aree lasciate libere dalla revisione tecnologica degli impianti enel. La testata che si affaccia su via Barca assume un valore urbano data dall'intersezione tra i nuovi collegamenti urbani identificati e l'asse verde del quartiere. Alla funzione residenziale si associano quote di servizi commerciali.

APMEGCO/DA

Diversità tipologica come valore urbano. Necessità strategica di innestare granolometrie opposte a quelle già esistenti in ordine di produrre variazioni di tessuto e nuove opportunità urbane

azioni

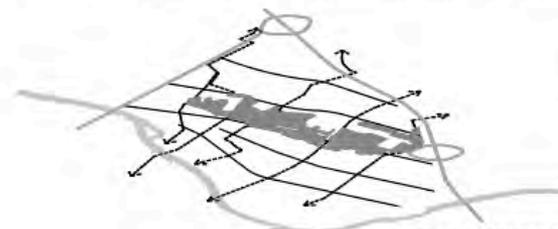


sistema parco del Reno

asse pedonale-ciclabile

conessioni trasversali

conessioni trasversali



A3_ARTTRAVERSA

Individuazione e potenziamento dei tracciati trasversali latenti di rottura delle direttrici longitudinali

Obiettivo dell'intervento è la creazione di una serie di connessioni pedonali e ciclabili trasversali in grado di frazionare il sistema fortemente orientato di strisce nord-sud dato dalle strade principali del quartiere. La maglia che ne deriva identifica punti notevoli e aree di influenza capaci di evidenziare i destini delle singole aree.

azioni



Sistema basato sulla gestione e manutenzione temporanea di parcelle urbane (come aree sportive, aree verdi, orti, etc.) da parte di privati ma di fruibilità semipubblica.

All'interno del quartiere possono essere definiti ambiti "liberi", alcuni facenti parte degli standard urbanistici voluti dalla L. 457, altri inseriti all'interno della fascia fluviale. Tali ambiti possono essere dati in gestione temporaneamente ai privati per facilitare la manutenzione e la gestione da parte delle amministrazioni, pur preservando utilità pubblica per tutta la collettività.

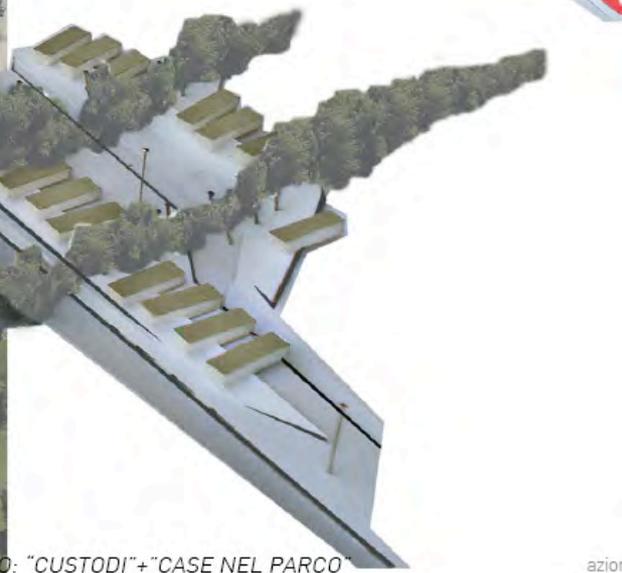


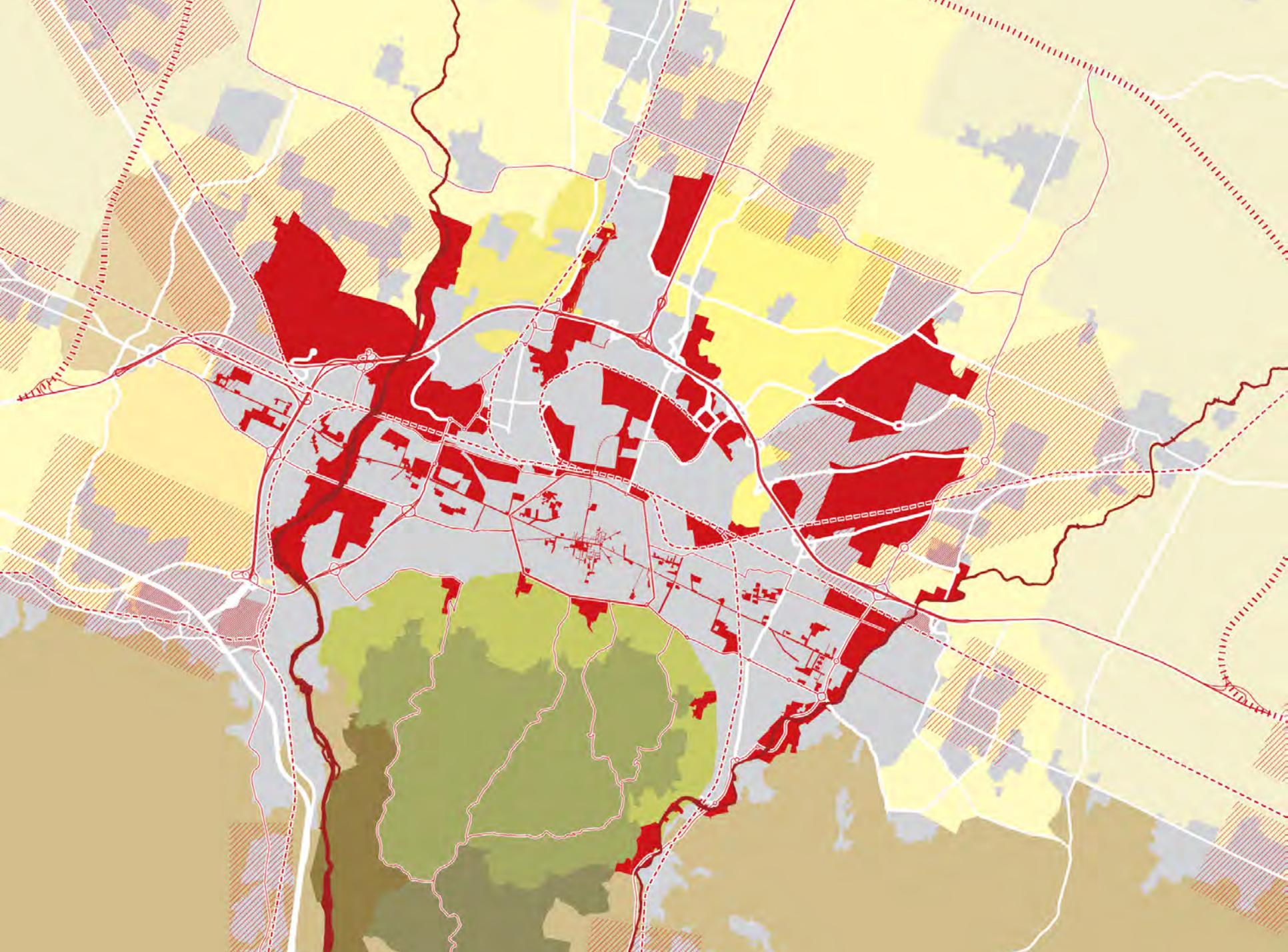
parco_parcheggio
 invasi piantumati
 stalli auto
 dune

parco_lungo_reno
 presidio di accesso al fiume

ingresso al sistema torri
 piastra_parcheggio interrato torri
 invaso pubblico_quota commerciale

residence_abitazioni monofamiliari vista reno
 trasversalità verdi di connessione





Situazioni



Situazioni per linee guida locali

In questo caso il Psc ha cercato una forma per tradurre in linguaggio urbanistico le indicazioni emerse nel percorso articolato di analisi, ascolto e confronto che ha portato tecnici, cittadini e istituzioni di quartiere a mettere insieme la loro esperienza per decidere la rilevanza dei problemi e delineare soluzioni possibili nelle **"micro-città"**.

Sapendo che la qualità delle relazioni fra spazio e società non è divisibile e che anche interventi settoriali, singolarmente virtuosi, non garantiscono tout-court la bontà dell'esito complessivo, sapendo anche che l'integrazione delle politiche urbane è una condizione irrinunciabile, il Psc cerca di fare la sua parte affidando ai differenti strumenti attuativi una sorta **di pro-memoria con priorità motivate**.

L'obiettivo di diffondere la qualità insediativa e ambientale su tutto il territorio comunale ha portato all'individuazione di 34 Situazioni, aggregazioni degli Ambiti definiti dal Psc che sono state suggerite dalla presenza di relazioni spaziali, funzionali, ambientali, paesaggistiche per cui si richiede un **trattamento unitario**.

L'insieme di queste indicazioni costituisce **un'agenda di azioni**, ordinate secondo un criterio di priorità espresso in legenda, che si offre al proseguimento del processo di costruzione/attuazione del Piano per produrre interventi mirati a un'accessibilità integrata e sostenibile, alla qualità ecologica e ambientale, alla qualità sociale.

Situazione

DI PROGETTO ESISTENTE



CENTRALITA'



SPAZIO PUBBLICO



RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE



SITO DI IMPORTANZA COMUNITARIA



STRADA NUOVO TRATTO



FASCIA DI AMBIENTAZIONE



STRADA CENTRALITA'



PERCORSO CICLABILE



ATTRAVERSAMENTO



FERMATA TP



PARCHEGGIO



ACCESSO/VARCO



CONTINUITA' PAESAGGISTICA



RISORSA STORICA E PAESAGGISTICA



ELETTRODOTTO



IMPIANTO RADIO TV



AREA INTERESSATA DA TRASFORMAZIONI

Legenda completa delle schede di indirizzo per le Situazioni che compaiono nel Quadro normativo. Per ogni Situazione vengono selezionate le sole voci di legenda necessarie, poi disposte secondo un ordine che riflette l'indicazione di priorità. Ogni voce è seguita da una o più proposizioni che indicano l'obiettivo da raggiungere in termini di dotazioni e prestazioni da garantire, criticità da rimuovere, elementi di valore da tutelare o recuperare.

Obiettivi

Accessibilità integrata e sostenibile

- Spostamenti pedonali sicuri.
- Presenza di una rete sicura di piste ciclabili, che garantisca il collegamento con i luoghi della vita pubblica (scuole, giardini, aree sportive, parchi).
- Accessibilità con efficienti mezzi di trasporto pubblico ai principali recapiti urbani.
- Presenza di parcheggi che consentano lo scambio del mezzo di trasporto privato con quello pubblico.
- Incremento dell'offerta di spazi dedicati per la sosta, sia breve sia prolungata.
- Eliminazione o riduzione delle interferenze tra la mobilità lenta (pedonale e ciclabile) e la mobilità veloce (automobilistica).

Obiettivi

Qualità ecologica e ambientale

- Presenza di spazi verdi alberati e fruibili.
- Aumento di spazi aperti permeabili.
- Salvaguardia e rigenerazione delle risorse naturali.
- Mantenimento e valorizzazione di continuità paesaggistiche.
- Eliminazione/mitigazione dell'inquinamento da elettromagnetismo.
- Mitigazione delle criticità per la vulnerabilità della falda acquifera.

Qualità sociale

- Presenza di una rete di servizi adeguata alle caratteristiche degli abitanti, sia stabili sia temporanei.
- Integrazione della rete dei servizi con il verde e le strutture del commercio.
- Concentrazione di servizi e spazi di prossimità per creare recapiti della vita in pubblico.
- Tutela e recupero di elementi storici.

Bologna

DI PROGETTO ESISTENTE



CENTRALITÀ

- Realizzazione di una nuova centralità con integrazione di nuove funzioni pubbliche nell'area "Ex Mercato", in prossimità della Sede Unica del Comune di Bologna
- Rafforzamento della centralità costituita da Arcoveggio (spazi sportivi e verde) e Aldini Valeriani attraverso l'inserimento di nuovi usi pubblici nelle aree in trasformazione nell'ambito da riqualificare
- Qualificazione della centralità costituita dal sistema di Piazza dell'Unità, Centro di Quartiere, attrezzature pubbliche e spazi commerciali attraverso il miglioramento dell'accessibilità ciclopedonale e la qualificazione degli spazi pubblici

PERCORSO CICLABILE

- Realizzazione di un percorso ciclabile lungo la direttrice dei vecchi binari ferroviari che colleghi l'area della stazione ferroviaria agli spazi verdi della Manifattura Tabacchi e alla Dozza
- Connessione dell'area "Ex Mercato" con il centro storico
- Completamento della rete locale di connessione fra centralità e funzioni pubbliche

STRADA CENTRALITÀ

- Qualificazione delle vie Barbieri, Ferrarese e Corticella finalizzata a valorizzare i fronti commerciali e a migliorare la circolazione ciclopedonale e l'attraversamento
- Qualificazione dell'asse di via Albani come accesso alla centralità pubblica nell'"Ex Mercato" dedicata prioritariamente alla percorrenza ciclopedonale

ELETTRODOTTO

Mitigazione dell'inquinamento da elettromagnetismo cui sono soggette marginalmente le scuole Aldini Valeriani

RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE

- Completamento del Parco del Navile attraverso la qualificazione delle aree verdi fruibili e la realizzazione di connessioni ciclabili con Bologna e Beverara
- Qualificazione dell'asse della vecchia tranvia per Pieve di Cento e Malalbergo, che dal Dopo Lavoro Ferroviario alla Dozza rappresenta un originale percorso verde urbano, segnato da alcuni significativi giardini di quartiere (Giardino della Zucca), e lungo il quale riorganizzare gli spazi verdi della Bologna
- Migliore inserimento delle diverse zone sportive del quartiere nella trama del sistema del verde anche attraverso la rete dei percorsi pedonali, con particolare riferimento all'area strategica del Dopo Lavoro Ferroviario per il quale prevedere il mantenimento dell'uso pubblico e la riqualificazione



ATTRAVERSAMENTO

Realizzazione di attraversamenti sicuri su via di Coricella, Stalingrado e su via Gagarin che consentano anche la continuità e l'accesso al percorso lungo il Navile

FERMATA TP

PARCHEGGIO

Realizzazione dei parcheggi previsti negli ambiti da riqualificare e in trasformazione



ACCESSO/VARCO

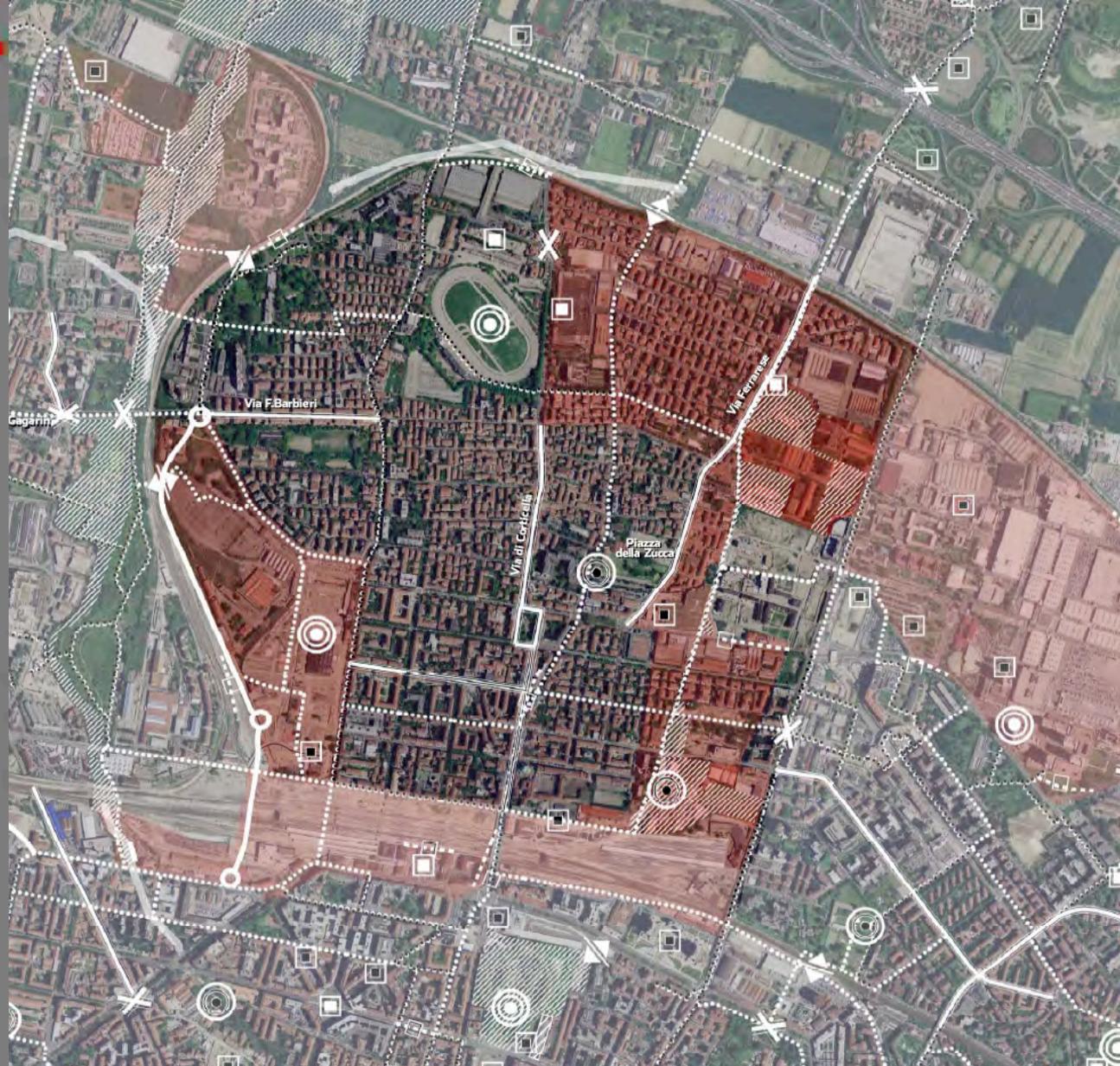
Connessione della Bologna con il Parco lungo Navile e con Caserme Rosse

STRADA NUOVO TRATTO

AREA INTERESSATA DA TRASFORMAZIONI

Ambito in trasformazione dell'Ex Mercato Ortofrutticolo, ambito da riqualificare Bologna Est, al cui interno si evidenzia la Caserma Sani nel protocollo di intesa per la valorizzazione delle aree militari

0 300 m



Riqualificazione urbana per la città consolidata del XIX secolo

Mazzini

DIPROGETTO ESISTENTE

STRADA CENTRALITA'

• Riqualificazione della via Emilia, da porta Mazzini a via Palagi: recupero dell'identità e dei caratteri storici degli spazi (portico degli Alemanni), cura dei percorsi pedonali e dell'inserimento delle fermate del mezzo pubblico; da via Palagi a via Fossolo: riprogettazione dello slargo finalizzata alla fruizione pedonale dello spazio pubblico, valorizzazione del fronte commerciale e realizzazione di frequenti attraversamenti sicuri; da via Fossolo al sottopasso ferroviario: valorizzazione del fronte commerciale degli edifici e connessione al nodo di interscambio del trasporto pubblico

• Riqualificazione delle vie Massarenti, Murri, degli Orti e Dagnini finalizzata a migliorare la circolazione pedonale, a realizzare attraversamenti sicuri, a valorizzare il fronte commerciale



CENTRALITA'

- Rafforzamento della centralità intorno a Piazza Trento Trieste costituita dall'insieme di spazi pubblici aperti e dagli spazi culturali e religiosi dell'Antoniano, attraverso il miglioramento dell'accessibilità
- Rafforzamento della centralità costituita dalla Lunetta Gamberini e dalla Sede di Quartiere attraverso la qualificazione degli spazi aperti



SPAZIO PUBBLICO

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

PERCORSO CICLABILE

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

ACCESSO/VARCO

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

PARCHEGGIO

FERMATA TP

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

STRADA NUOVO TRATTO

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



Via Emilia: la città densa all'esterno del centro

Beverara

DIRIGETTO ESISTENTE

PERCORSO CICLABILE

- Completamento della rete dei percorsi ciclabili con particolare attenzione alle connessioni con Pescarola, Lazzaretto, Bolognina e con il Navile
- Completamento e qualificazione dei percorsi ciclabili lungo il Navile

STRADA CENTRALITA'

- Riqualificazione delle vie Zanardi e delle Beverara finalizzata a migliorare la circolazione ciclopedonale, l'attraversamento e a valorizzare i fronti commerciali
- Riqualificazione di via Marco Polo, della Grazia e Gagarin finalizzata a migliorare l'attraversamento e a ridurre l'interferenza tra mobilità lenta e veloce

RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE

Realizzazione del Parco Lungo Navile attraverso il completamento del sistema delle aree verdi e della rete dei percorsi, l'inserimento di parcheggi e il recupero e la valorizzazione del patrimonio architettonico e dei manufatti idraulici lungo il Canale (Sostegno del Battistero e della Boia)

ELETTRODOTTO

Eliminazione delle criticità che derivano da elettromagnetismo in un'area scolastica di via della Beverara (Istituto Comprensivo 3) e in alcune aree residenziali

ACCESSO/VARCO

Connessione del Parco Lungo Navile con la Bolognina e in particolare con l'ambito in trasformazione dell'Ex Mercato Ortofrutticolo

ATTRAVERSAMENTO

Realizzazione di attraversamenti sicuri lungo le vie della Grazia e Gagarin

FERMATA TP

Qualificazione delle aree circostanti il nodo di interscambio presso la stazione SPM Zanardi, favorendone l'accessibilità

PARCHEGGIO

Realizzazione del parcheggio in prossimità della fermata SPM Zanardi

CENTRALITA'

Centralità esistente costituita dall'insieme di funzioni civiche, scolastiche, commerciali e da spazi verdi

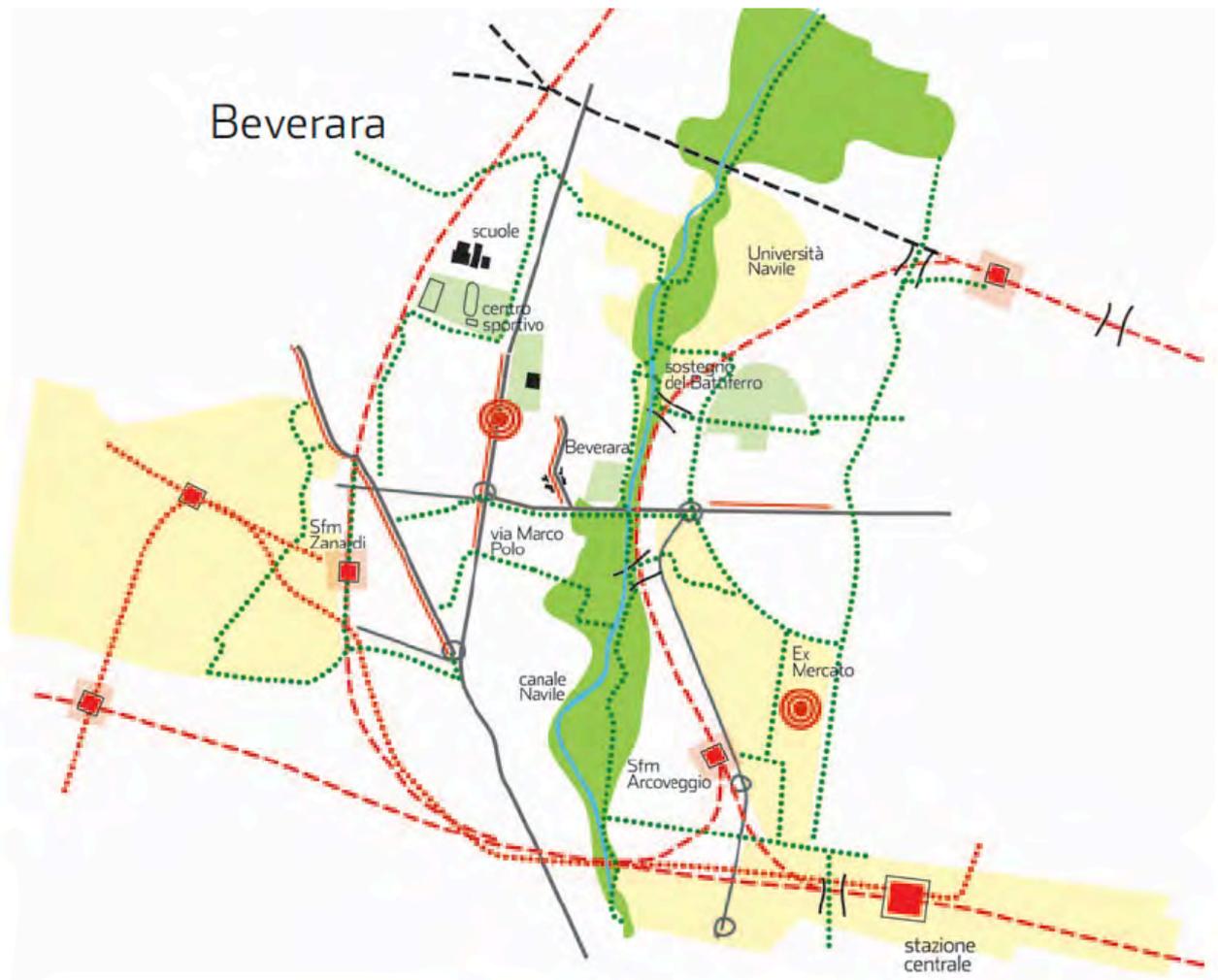
AREA INTERESSATA DA TRASFORMAZIONI

Ambito in trasformazione Università Polo Dni-Navile

STRADA NUOVO TRATTO



Ultime attuazioni del piano degli anni Ottanta



Saffi

DI PROGETTO ESISTENTE



RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE

Realizzazione del nuovo parco urbano Prati di Caprara, valorizzando la vegetazione esistente e la presenza dei corsi d'acqua. Il nuovo parco dovrà essere dotato delle attrezzature e delle infrastrutture adeguate per svolgere un ruolo di attrazione a livello urbano, tra cui i parcheggi serviti dal nuovo asse stradale est-ovest

STRADA CENTRALITA'

- Rafforzamento delle funzioni commerciali e di servizio sulle vie Saffi e Vittorio Veneto, Zanardi e Lame attrezzandole con percorsi sicuri e curando l'integrazione con il sistema del verde e dei servizi
- Riquilibratura/rifunzionalizzazione del fronte nord di via Saffi



CENTRALITA'

- Commessione del Parco del Velodromo al sistema di attrezzature circostanti (scoloristiche, religiose, commerciali) e inserimento in una rete di percorsi ciclabili
- Valorizzazione della centralità costituita dalla Manifattura delle Arti attraverso la riqualificazione delle vie d'acqua e del percorso del Canale di Reno alla Salara



ATTRAVERSAMENTO

Qualificazione degli attraversamenti pedonali sulle vie Tolmino, Saffi, Zanardi, viali di Circonvallazione con attenzione agli utenti deboli e alla qualità architettonica del contesto

PARCHEGGIO

- Nuovo parcheggio in struttura sull'asse sussidiario alla via Emilia, con allineamento verso il centro città e verso la stazione ferroviaria
- Nuovo parcheggio a servizio del parco Prati di Caprara, con accesso dall'asse sussidiario alla via Emilia
- Nuovo parcheggio in piazza dei Martiri

FERMATI TP

Attribuzione di un ruolo urbano alla nuova fermata Saffi Prati di Caprara, grazie all'integrazione di un insediamento terziario e residenziale, ipotetiche strutture di vendita alimentari e non nel contenitore della stazione, parcheggi scambiatori, mobilità ciclabile e pedonale, accesso principale al parco dei Prati di Caprara

PERCORSO CICLABILE

- Realizzazione di un nuovo percorso ciclabile tra la Certosa e l'Ospedale Maggiore
- Realizzazione di un nuovo percorso ciclabile tra la Manifattura delle Arti, il centro civico ex Mercato Bestiame e il parco Prati di Caprara
- Prolungamento del percorso ciclabile lungo il canale Navile verso la Manifattura delle Arti, con sottopasso del fascio dei binari



ACCESSO/VARCO

Realizzazione di un'efficace relazione tra i tessuti a nord e a sud della ferrovia attraverso la nuova Stazione



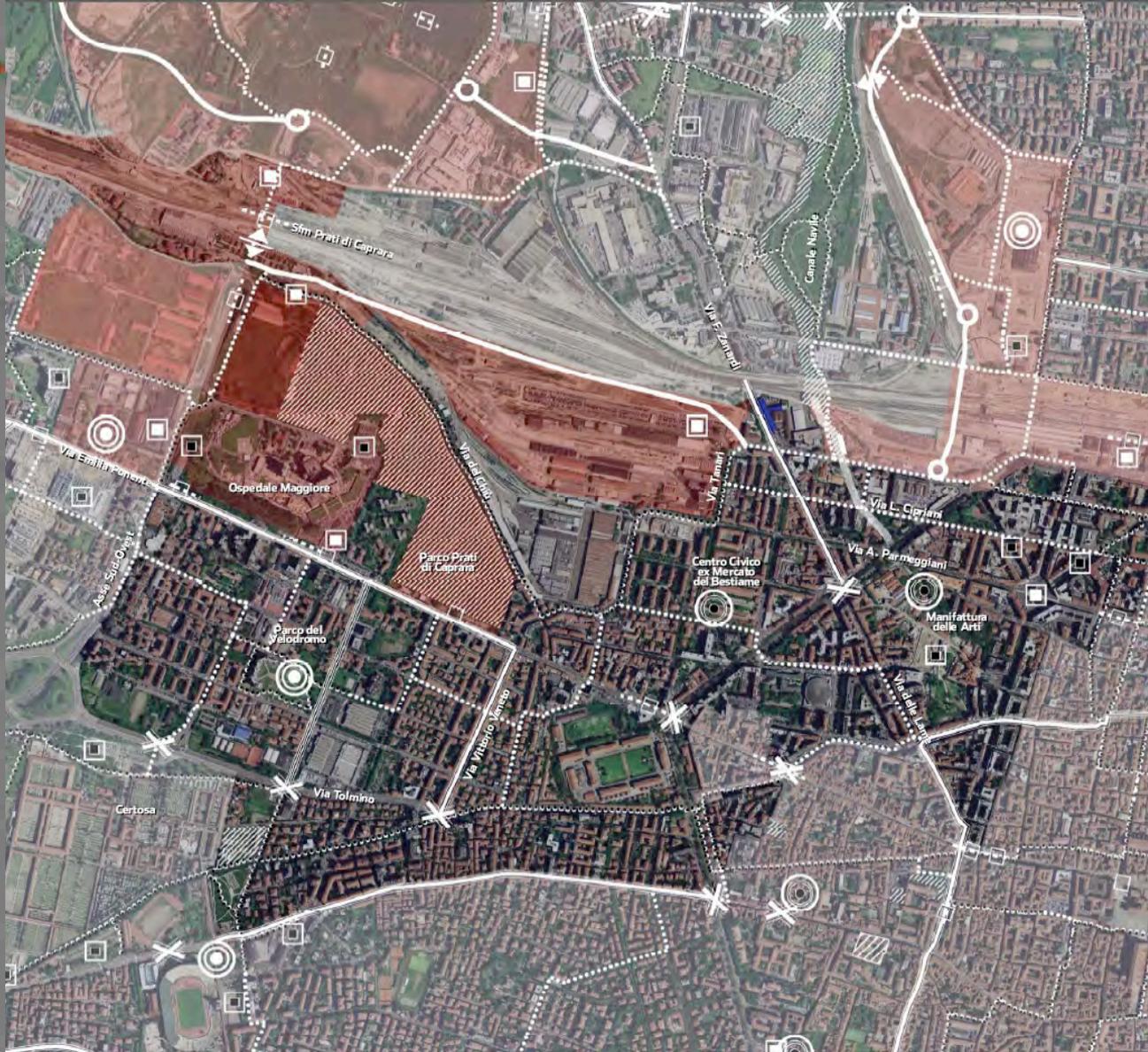
AREA INTERESSATA DA TRASFORMAZIONI

Ambiti di sostituzione

STRADA NUOVO TRATTO

Realizzazione di una nuova strada, con ruolo sussidiario alla via Emilia Porreite, che connetta via del Chile a via Tanari

0 200 m



Riquilibratura di aree dismesse all'interno della città



Corticella

DI PROGETTO ESISTENTE



CENTRALITA'

- Rafforzamento della centralità costituita dal nucleo storico di Corticella attraverso la qualificazione degli spazi pubblici, il mantenimento della integrazione di funzioni compatibili con i caratteri storici degli edifici, la mitigazione del traffico
- Qualificazione della centralità di via Garbi, comprendente il centro sociale di Villa Torchi, attraverso la valorizzazione del sistema di spazi pubblici e la realizzazione di commissioni con le funzioni esistenti e di progetto pubbliche e di uso pubblico
- Rafforzamento della centralità della Dozza attraverso il recupero e la valorizzazione degli immobili di proprietà pubblica finalizzata alla realizzazione di spazi di incontro e socializzazione

PERCORSO CICLABILE

Completamento della rete dei percorsi lungo il Navile e delle connessioni con il sistema del verde territoriale

STRADA CENTRALITA'

- Riquilibrare l'asse di via Corticella dal centro storico a via Lipparini, finalizzata alla qualificazione degli spazi pubblici e alla valorizzazione commerciale
- Riquilibrare l'asse di via Stendhal finalizzata a migliorare la circolazione ciclopedonale, l'attraversamento e la valorizzazione commerciale



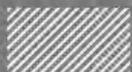
ACCESSO/VARCO

- Realizzazione della connessione tra Parco della Ca' Buia e Parco del Navile
- Miglioramento dell'accessibilità al "Villaggio Rurale"



FERMATA TP

Qualifica della fermata Sfm Corticella, attraverso il miglioramento dell'accessibilità e la qualità degli spazi pubblici



RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE

- Realizzazione del Parco Lungo Navile attraverso il completamento del sistema delle aree verdi fruibili, l'inserimento di parcheggi, la tutela e il ripristino del paesaggio rurale, la piantumazione di essenze e il recupero e valorizzazione del patrimonio architettonico e dei manufatti idraulici (Sostegni del Torreggiani, Landi, Grassi, Chiusetta e Ponte Nuovo)
- Valorizzazione della risorsa ecologica del Savena Abbandonato attraverso la realizzazione di un percorso ciclabile e migliorando l'accessibilità

ELETTRODOTTO

Mitigazione/eliminazione dell'inquinamento da elettromagnetismo cui sono soggette le scuole Zappa e alcune aree residenziali



PARCHEGGIO

Realizzazione del parcheggio in prossimità della fermata Sfm



ATTRAVERSAMENTO

- Realizzazione di un attraversamento di via Shakespeare che consenta la connessione con l'area di nuovo insediamento
- Realizzazione di un attraversamento su via Ferrarese-Stalingrado per collegare Dozza e i percorsi nel territorio rurale



AREA INTERESSATA DA TRASFORMAZIONI

Ambito di nuovo insediamento Nuova Corticella

STRADA NUOVO TRATTO



Nuove espansioni residenziali: edilizia sociale e sostenibilità

Pedecollina centro

DI PROGETTO ESISTENTE



CENTRALITA'

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



RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE

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



ATTRAVERSAMENTO

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



ACCESSO/VARCO

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



PARCHEGGIO

Realizzazione di nuovi parcheggi in prossimità delle porte Saragozza, San Marmolo e riqualificazione del parcheggio del Baraccano



RISORSA STORICA E PAESAGGISTICA



IMPIANTO RADIO TV

Impianto radio TV da razionalizzare



AREA INTERESSATA DA TRASFORMAZIONI

Protocollo d'intesa per la valorizzazione delle aree militari:
Area ex Staveco e Caserma San Marmolo



(Ri)connettere la città antica alle colline

Fossolo

DI PROGETTO ESISTENTE



CENTRALITA'

- Rafforzamento della centralità nei pressi di viale Lenin, costituita da spazi sportivi, attrezzature scolastiche e sociali, attraverso la realizzazione di spazi di incontro ed il miglioramento delle connessioni
- Rafforzamento della centralità di via Lombardia attraverso il miglioramento delle connessioni ciclopedonali e la qualificazione degli spazi esterni
- Centralità esistenti: nei pressi di via Lincoln costituita da attrezzature religiose e scolastiche, spazi verdi, commercio e cinema; nell'area del centro civico costituita da biblioteca, verde, parrocchia, centro sportivo e centro sociale; Parco dei Cedri; costituita dal villaggio Due Madonne, Piazza Lambrakis, circolo Arci Due Madonne

STRADA CENTRALITA'

- Riqualificazione dell'asse della via Emilia in relazione con il transito del mezzo pubblico di trasporto e finalizzata alla circolazione ciclopedonale, all'attraversamento e alla valorizzazione dei fronti commerciali
- Riqualificazione dell'asse di via Bellaria e di via Arno finalizzata alla valorizzazione dei fronti commerciali e all'attraversamento



ATTRAVERSAMENTO

- Realizzazione di attraversamenti sicuri lungo via degli Ortolani
- Realizzazione di un attraversamento sicuro su via Lenin



ACCESSO/VARCO

- Individuazione di un punto di attraversamento dell'asse ferroviario Bologna-Firenze, che consenta la connessione con gli spazi pubblici della Loretta Gamberini
- Realizzazione di un attraversamento ciclopedonale del Savena che consenta la connessione tra il territorio da strutturare e le aree residenziali di San Lazzaro di Savena



PERCORSO CICLABILE

Completamento della rete dei percorsi ciclopedonali in direzione del parco del Savena e della collina, di Mazzini e Croce del Biacco e del territorio a sud di via Ortolani



PARCHEGGIO

Realizzazione di due parcheggi di interscambio lungo la via Emilia



AREA INTERESSATA DA TRASFORMAZIONI

Ambito di nuovo insediamento Savena



FERMATA TP

STRADA NUOVO TRATTO

Realizzazione di nuova strada di accesso all'ambito di nuovo insediamento



**Mix di diversi paesaggi:
progetto per le aree di confine tra due quartieri**

San Donato nuovo

DI PROGETTO ESISTENTE



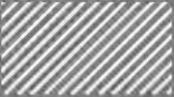
ACCESSO/VARCO

- Connessione con gli spazi sportivi e il parco nell'area di via Larga
- Connessione tra la nuova area verde di San Donnino e San Donato e tra San Donnino e l'area interclusa tra le linee ferroviarie



CENTRALITA'

Rafforzamento della centralità costituita dall'insieme di funzioni pubbliche, sociali e scolastiche (La Fattoria, centro commerciale, centro sportivo, ambulatorio, biblioteca, scuole, attrezzature religiose, parco Pier Paolo Pasolini) attraverso la valorizzazione degli immobili di proprietà pubblica finalizzata alla realizzazione di spazi di incontro e socializzazione per i giovani e attraverso il rafforzamento delle connessioni ciclabili



RISORSA ECOLOGICA E AMBIENTALE

- Realizzazione del parco della fascia boscata di San Donnino
- Connessione ecologica fra le aree verdi del Pilastro, il cuneo agricolo e lo scolo Zanetta



PERCORSO CICLABILE

- Connessione con gli adiacenti spazi aperti del quartiere San Vitale al di là della ferrovia (Campagna tra l'antica via Rimesse e via Scandellara e spazi verdi di via Larga) ed il territorio rurale
- Connessione con San Donnino e San Donato Vecchio



ATTRAVERSAMENTO

Realizzazione di attraversamenti sicuri di via San Donato



ELETTRODOTTO

Eliminazione dell'inquinamento da elettromagnetismo cui è soggetto l'Istituto Comprensivo 11 di via Panzini



FERMATA TP



AREA INTERESSATA DA TRASFORMAZIONI

Ambito di nuovo insediamento Via Ploppa e ambito in trasformazione Caab aree annesse a sud



(Ri)connettere la città pubblica

Sistemi

Se le 7 Città consentono di leggere le scelte operate dal Piano strutturale su parti del territorio comunale giudicate strategiche, e le situazioni si riferiscono alla costruzione di agende strategiche locali, nei Sistemi e negli Ambiti, invece, si trovano indicati i **modi nei quali il Psc intende guidare gli interventi e le politiche che investono l'intero territorio**, perseguendo l'obiettivo di diffondere la qualità in considerazione delle diverse condizioni di partenza.

La progettazione dei tre Sistemi - mobilità, città pubblica, ambiente – ricorrente nei piani urbanistici contemporanei, è volta a **garantire dotazioni e prestazioni ritenute irrinunciabili per l'abitabilità**. Nel Psc si è cercato di rendere evidenti gli obiettivi perseguiti per ciascun Sistema, anche con schematizzazioni, e di argomentare i criteri di scelta operati, confrontandosi con gli indirizzi e le scelte della pianificazione sovralocale.

Sistema della mobilità



Strategie per la qualità
Infrastrutture per la mobilità
scala 1:20.000

Autore
Comune di C.C. n.151 del 04/07/2007

Contributore
Comune di C.C. n.151 del 04/07/2008

Stipite
Sergio Carboni-Caffari

Assessorato Urbanistico, Pianificazione territoriale, Casa Propria
Assessorato Urbanistico, Pianificazione territoriale, Casa Propria

Comitato Settore Territoriale Urbanistica
Comitato Caposettori

Responsabile opere di progettazione
Francesco Marzulli

Consulente generale
Veronica Labatola

- Esistente** **Da riprogettare** **Nuovo**
- Linea dell'Auto Valente/terminata
 - Linea del servizio ferroviario metropolitano
 - Linea del trasporto pubblico in sede propria
 - Strada progettabile dedicata al trasporto pubblico
 - Autostazione a Tangenziali
 - Strada di attraversamento e attraversamento urbano
 - Strada di connessione tra parti urbane
 - Strada delle piste ciclabili
 - Porta e sottopasso
 - Fermate del trasporto pubblico
 - Parkeggi a prevalente uso di scambio modale
 - Parkeggi a prevalente uso di sosta
 - Parkeggi di servizio e funzioni speciali

L'impalcato infrastrutturale
Autostazione e tangenziali
Passante nord
Intersezione di via Emilia, Via Emilia e Lungo Sesto
Trasporto pubblico su ferro in sede propria
Nodi di interscambio

La rete del trasporto pubblico
Metropolitana
Piste ciclabili
Fiducia in sede propria
Altre linee del trasporto pubblico
Nodi di interscambio

La riqualificazione della via Emilia
Strada ordinaria della città
Trasporto pubblico in sede propria
Piste ciclabili
Parkeggi
Fermate trasporto pubblico

Il Piano strutturale è proposto di allargare dall'area centro del traffico di attraversamento per ridurre congestione e inquinamento. Il livello complessivo della via è studiato, a sostegno dei progetti di media e lunga periodo, in modo da consentire il servizio di trasporto pubblico, il servizio di mobilità urbana, il servizio di mobilità metropolitana e il servizio di mobilità metropolitana, dell'intermodalità di paraggio, del parcheggio a scalo della Nuova Galleria e a via degli Spadari e del centro di Bologna. La rete studiata è un sistema di scambio modale con il trasporto pubblico esistente e futuro. Il concetto fondamentale è quello di un sistema di trasporto pubblico di qualità (distribuzione, gestione e controllo dei percorsi parcheggio-stazione e parcheggio-stazione).

La rete del trasporto pubblico urbano, integrata con la rete del Servizio ferroviario metropolitano, è composta da nuovi tratti ferroviari in sede propria e da tratti progettabili dedicati ai progetti di fiducia e studio. L'attraversamento e la riqualificazione del trasporto pubblico leggero, insieme alle opere progettuali dei nodi di interscambio, servono a migliorare e allargare l'area di servizio.

L'attraversamento dell'area urbana più densa è l'unico percorso lobbistico di riqualificare la Via Emilia al suo ruolo di arteria dell'area urbana più densa. Il Piano strutturale lobbistico di riqualificare la Via Emilia al suo ruolo di arteria dell'area urbana più densa è studiato, a sostegno dei progetti di media e lunga periodo, in modo da consentire il servizio di trasporto pubblico, il servizio di mobilità urbana, il servizio di mobilità metropolitana e il servizio di mobilità metropolitana, dell'intermodalità di paraggio, del parcheggio a scalo della Nuova Galleria e a via degli Spadari e del centro di Bologna. La rete studiata è un sistema di scambio modale con il trasporto pubblico esistente e futuro. Il concetto fondamentale è quello di un sistema di trasporto pubblico di qualità (distribuzione, gestione e controllo dei percorsi parcheggio-stazione e parcheggio-stazione).

Questo insieme di interventi consente di restituire spazio e qualità al centro urbano più denso.



Bologna. Città che cambia

Sistema della mobilità



L'impalcato infrastrutturale

Autostrade e tangenziali

Passante nord

Intermedia di pianura, Nuova Galliera e Lungo Savena

Trasporto pubblico su ferro e in sede propria

Nodi di interscambio



Il Piano strutturale si propone di allontanare dall'area centrale il traffico di attraversamento per ridurre congestione e inquinamento. Il riordino complessivo della rete stradale, a sostegno dei tragitti di media percorrenza, è reso possibile dalla realizzazione di un passante autostradale a nord (che consente il completo "declassamento" a tangenziale del tratto autostradale bypassato), dell'intermedia di pianura, del prolungamento a ovest della Nuova Galliera e a est della Lungo Savena e del nodo di Rastignano. La rete stradale di attraversamento e attestamento è organizzata in modo da consentire, ai margini della parte densa della città, un sistema di scambio modale con il trasporto pubblico extraurbano e urbano. E' considerata fondamentale la collocazione dei nodi di interscambio e la loro qualità (distribuzione, distanze e comfort dei percorsi parcheggi-stazioni e parcheggi-fermate)

La rete del trasporto pubblico

Metrotranvia

People mover

Filobus a via guidata

Altre linee del trasporto pubblico

Nodi di interscambio



La rete del trasporto pubblico urbano, integrata con la rete del Servizio ferroviario metropolitano, è composta da nuovi tratti ferroviari in sede propria e da strade prevalentemente dedicate al passaggio di filobus e autobus. Il rafforzamento e la riqualificazione del trasporto pubblico leggero, assieme alla cura progettuale dei nodi di interscambio, intendono promuovere e diffondere l'uso del mezzo pubblico.

La riqualificazione della via Emilia

- Strade sussidiarie della via Emilia
- Trasporto pubblico in sede propria
- Percorsi ciclo-pedonali
- Parcheggi
- Fermate trasporto pubblico



All'interno dell'area urbana più densa il Piano persegue l'obiettivo di restituire la Via Emilia al suo ruolo di spina dell'insediamento, con un nuovo sistema di trasporto pubblico in sede propria, il potenziamento dei parcheggi in prossimità delle fermate, lo spostamento di parte del traffico privato su strade di connessione e locali esistenti e nuove. Altri interventi volti all'alleggerimento del traffico motorizzato e all'affermazione di una mobilità integrata sono: i nuovi raccordi delle piste ciclabili che hanno come recapiti i servizi di base e le fermate del trasporto pubblico; il potenziamento complessivo dei parcheggi, considerandone l'uso prevalente. Questo insieme di interventi consentirà di restituire piazze e strade a un confortevole uso pedonale.

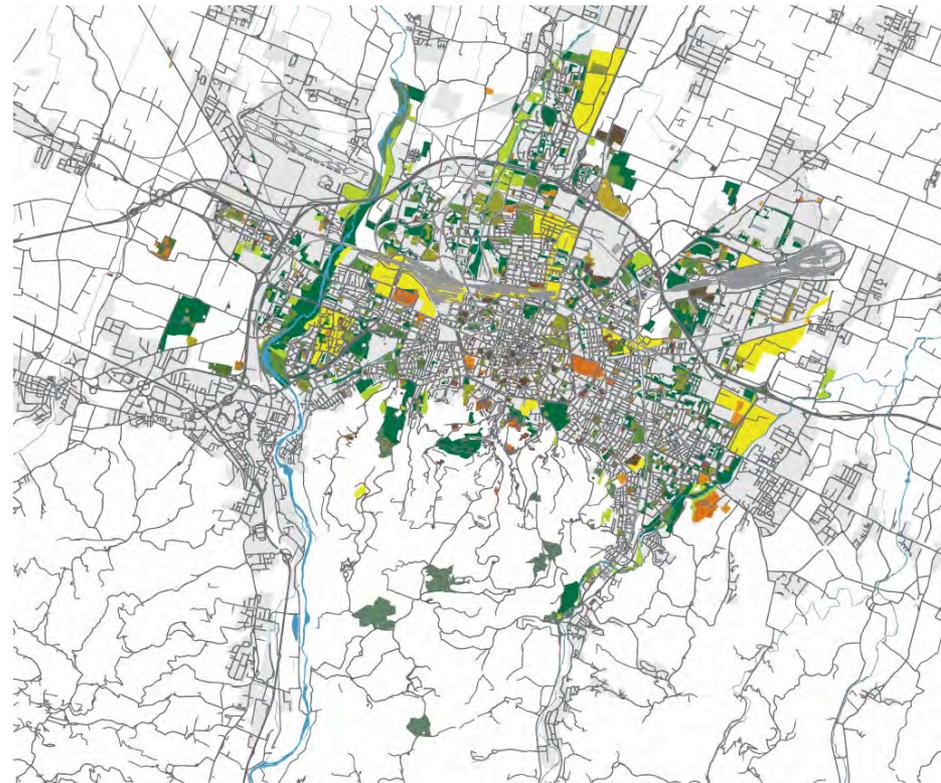
Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi

Dotazione di aree attuate e in corso di attuazione

di proprietà pubblica e uso pubblico	superficie fondiaria (mq)	superficie lorda stimata (mq)
aree verdi	8.493.424	53.886
spazi fruibili in territorio rurale	1.984.720	11.409
centri e impianti sportivi	1.428.566	104.841
piazze	93.324	
parcheggi in superficie	916.888	
parcheggi interrati e in struttura	219.350	
scuole	1.413.468	733.628
sedi per attività culturali, sociali e politiche	705.464	362.988
attrezzature socio-sanitarie	514.613	234.642
ospedali	636.722	738.850
di interesse pubblico		
sedi per amministrazione, sicurezza e protezione civile	596.608	824.850
spazi per il culto	798.226	613.027
di proprietà privata e uso pubblico		
centri e impianti sportivi	465.466	53.555
piazze	37.575	
scuole	140.618	109.776
sedi universitarie	675.772	701.159
sedi per attività culturali, sociali e politiche	50.722	98.346
attrezzature socio-sanitarie	202.656	133.546
ospedali	129.422	63.535

Dotazione di nuove aree

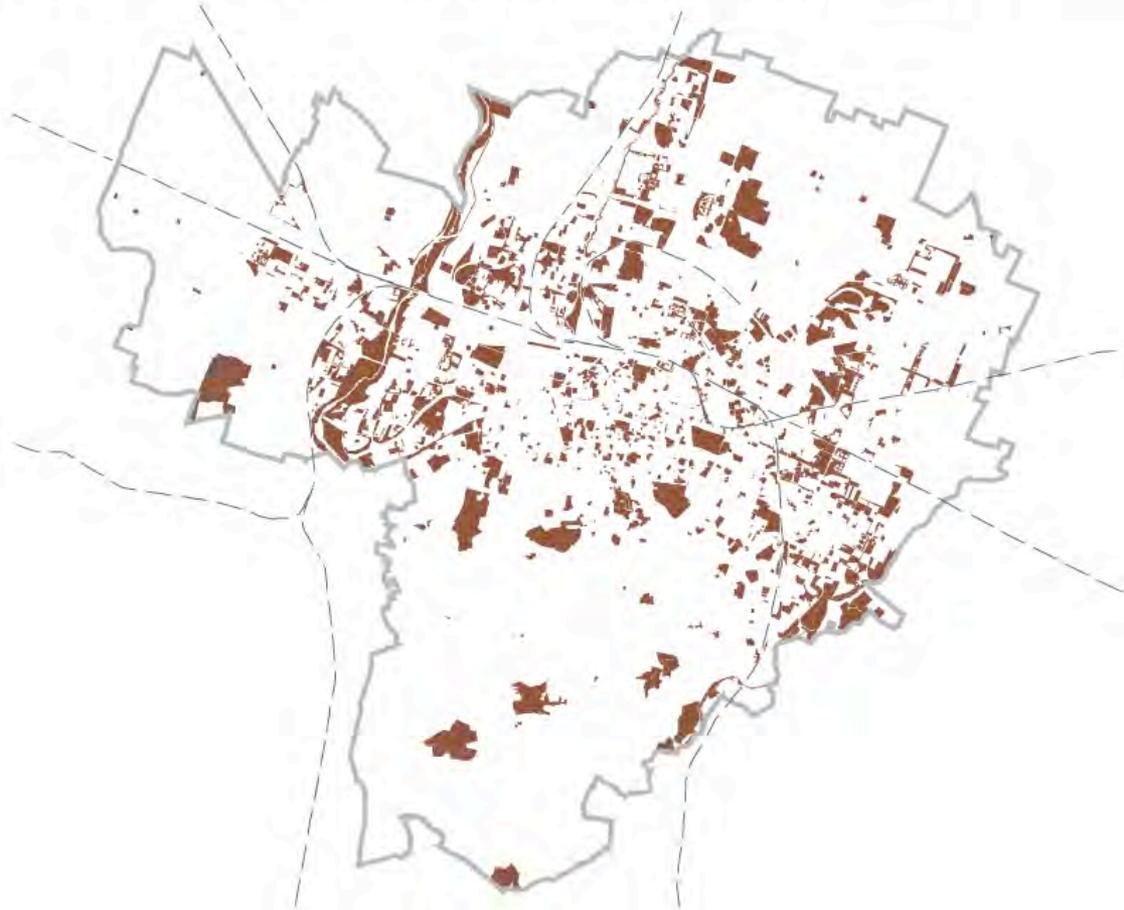
aree da acquisire tramite perequazione urbanistica (comprensivo di una stima dei parcheggi di progetto non visualizzati in tavola)	2.370.744
ambiti e porzioni di ambiti dove recuperare aree tramite perequazione urbanistica e accordi	



Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi

Attrezzature e spazi di proprietà e interesse pubblico

Il Psc eredita una dotazione complessiva di aree di uso pubblico attuate e in corso di attuazione di circa 19,5 milioni di mq, di cui 17,8 di proprietà e interesse pubblico. La superficie lorda di pavimento delle attrezzature che insistono su aree pubbliche (per scuole, impianti sportivi, sedi culturali, strutture socio-sanitarie, ecc.) ammonta a 3,7 milioni. Con riferimento alla popolazione stabile (le circa 430.000 persone che abitano a Bologna, residenti e non) significa una offerta pro capite di circa 41 mq di aree con 8,5 mq di superficie lorda di pavimento. Se si considerano i 100.000 abitanti temporanei e il fabbisogno di dotazioni che essi generano (circa 1,5 milioni di mq), la quota media pro-capite di attrezzature e spazi collettivi passa da 41 a 38 mq nell'intero territorio comunale.



Aree e ambiti cui si applica la perequazione urbanistica

perequazione fondiaria: aree per nuove dotazioni

perequazione fondiaria: ambiti di concentrazione dell'edificazione

perequazione integrata



L'applicazione della perequazione urbanistica consentirà, con l'attuazione del Psc, di realizzare nuove significative parti di città pubblica.

La perequazione fondiaria permetterà di acquisire al demanio comunale circa 200 ettari di terreni da destinare alla realizzazione di dotazioni ecologiche e ambientali di grande significato, come i parchi fluviali di Reno, Savena e Navile.

All'interno degli ambiti per nuovi insediamenti, lo stesso meccanismo comporterà la cessione di aree per la realizzazione di interventi di edilizia sociale e di altre dotazioni sociali per ulteriori 130 ettari.

La perequazione integrata, strumento previsto negli ambiti soggetti a specifici accordi (come quelli per le aree ferroviarie o militari) consentirà negli ambiti da riqualificare o consolidati di qualificazione diffusa, la realizzazione di opere e attrezzature pubbliche, oltre che alla realizzazione di interventi di edilizia sociale.

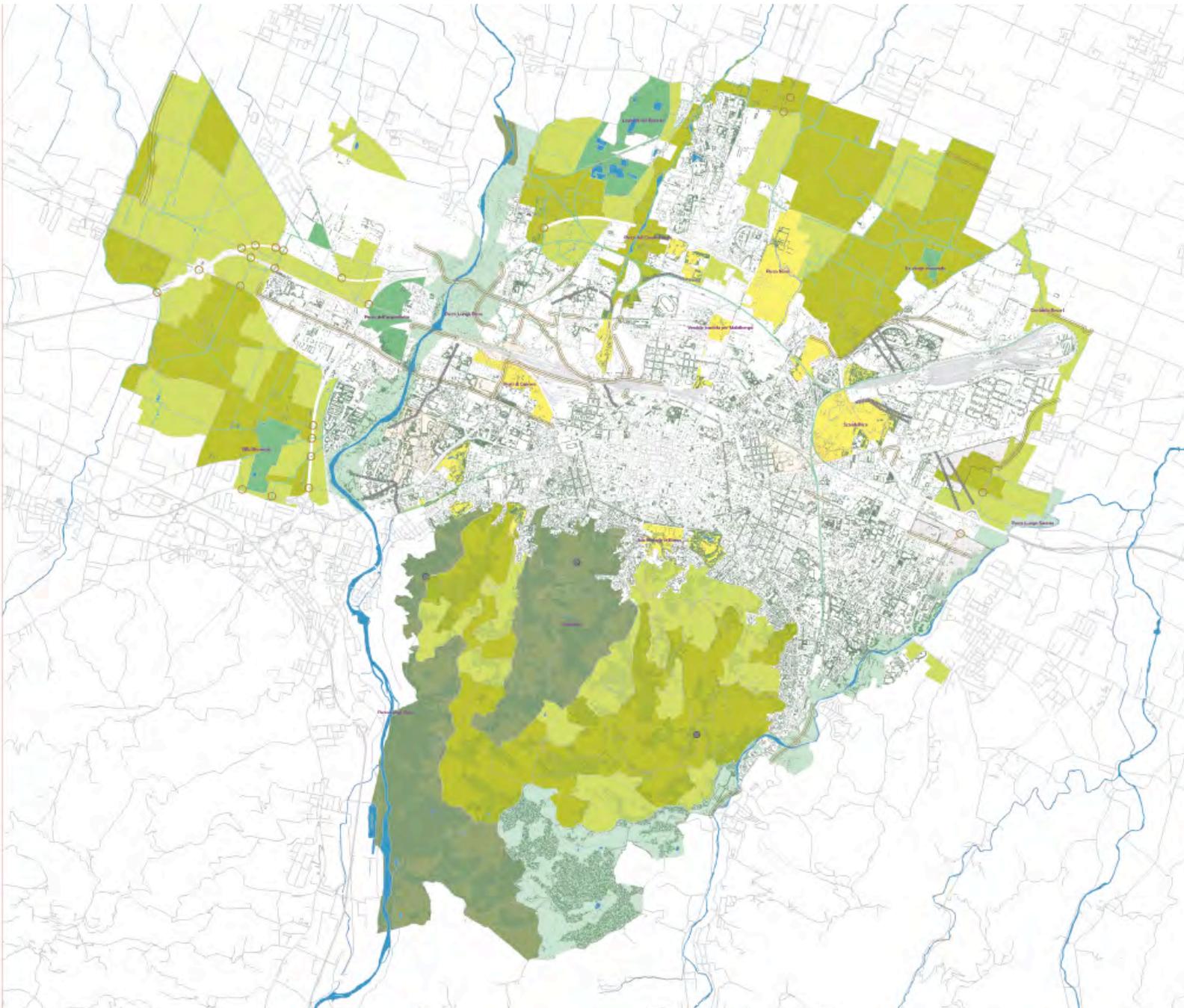
Nel progetto del Piano strutturale l'offerta complessiva di superficie di proprietà pubblica ammonta così a quasi 20 milioni di mq cui si aggiungono le quote di interesse pubblico e di proprietà privata. Una dotazione che, considerando gli incrementi di popolazione previsti negli scenari demografici e le ipotesi di crescita più dinamica dei city users, mantiene la dotazione urbana pro-capite circa pari all'attuale.

Ciò che può cambiare, invece, è la distribuzione che tende a compensare con le scelte del Piano le carenze presenti nella parte più densa della città, in particolare nelle periferie storiche, e la qualità che migliora con la valorizzazione dell'esistente e la creazione di connessioni.

Sistema dell'ambiente



Strategie per la qualità
Dotazioni ecologiche e ambientali
scala 1:20.000

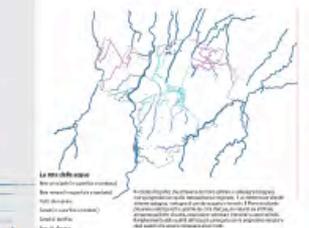


Bologna, Città che cambia

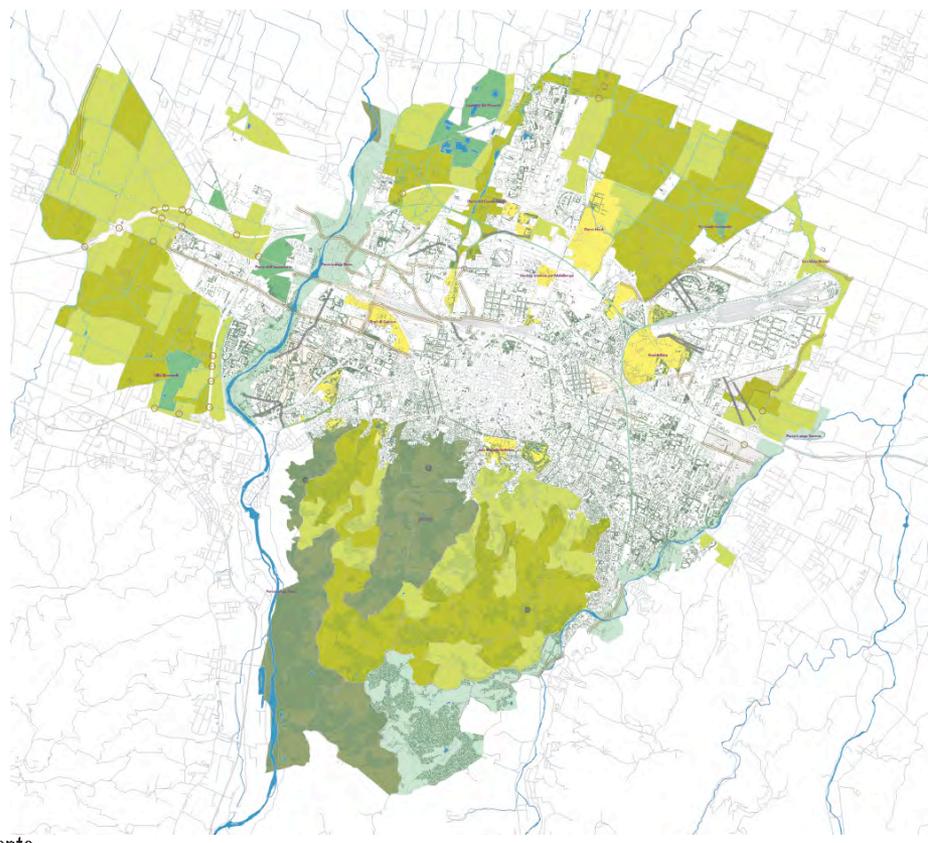
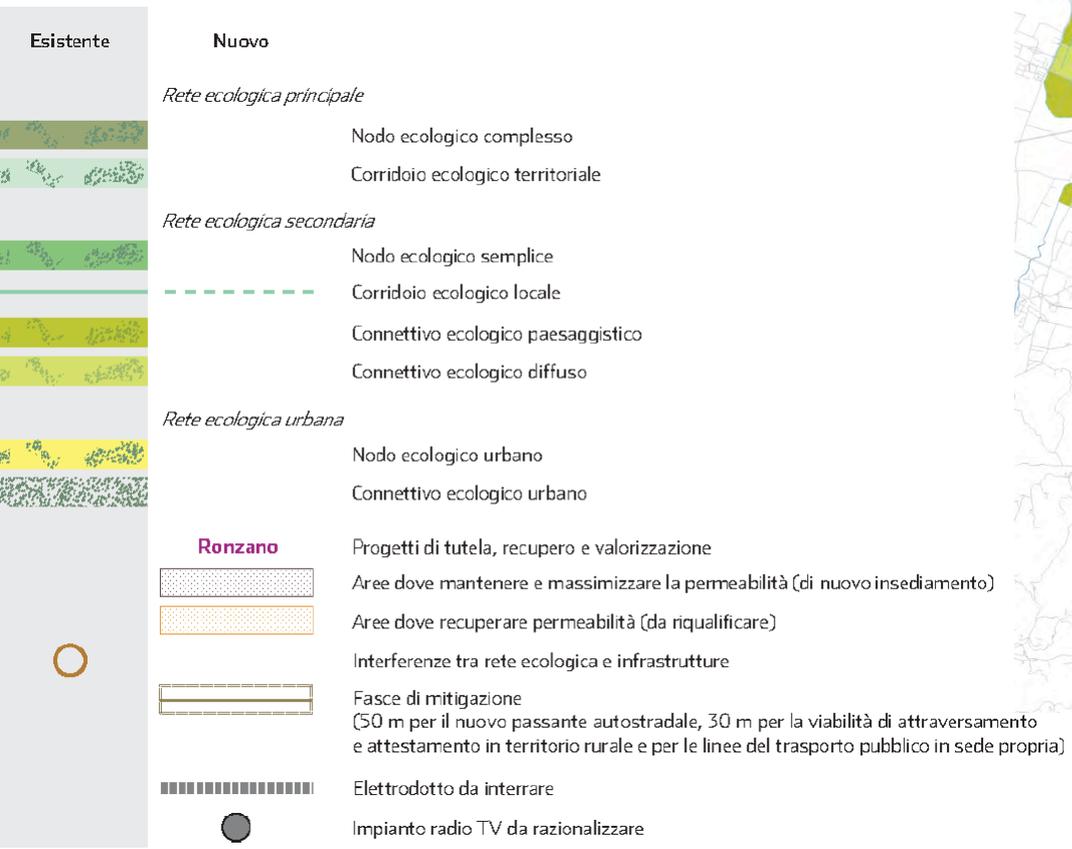
- Indicazioni**
 - In verde scuro: Aree di alta qualità ambientale (AQA)
 - In verde medio: Aree di qualità ambientale (AQA)
 - In verde chiaro: Aree di qualità ambientale (AQA)
 - In giallo: Aree di qualità ambientale (AQA)
 - In arancione: Aree di qualità ambientale (AQA)
 - In rosso: Aree di qualità ambientale (AQA)
- Altre informazioni**
 - Aree di alta qualità ambientale (AQA)
 - Aree di qualità ambientale (AQA)
- Altre informazioni**
 - Aree di alta qualità ambientale (AQA)
 - Aree di qualità ambientale (AQA)



L'interazione tra ambiente e territorio nella zona protetta
 - Aree di alta qualità ambientale (AQA)
 - Aree di qualità ambientale (AQA)
 - Aree di qualità ambientale (AQA)
 - Aree di qualità ambientale (AQA)



Sistema dell'ambiente



Sistema dell'ambiente



L'integrazione nel sistema metropolitano delle aree protette

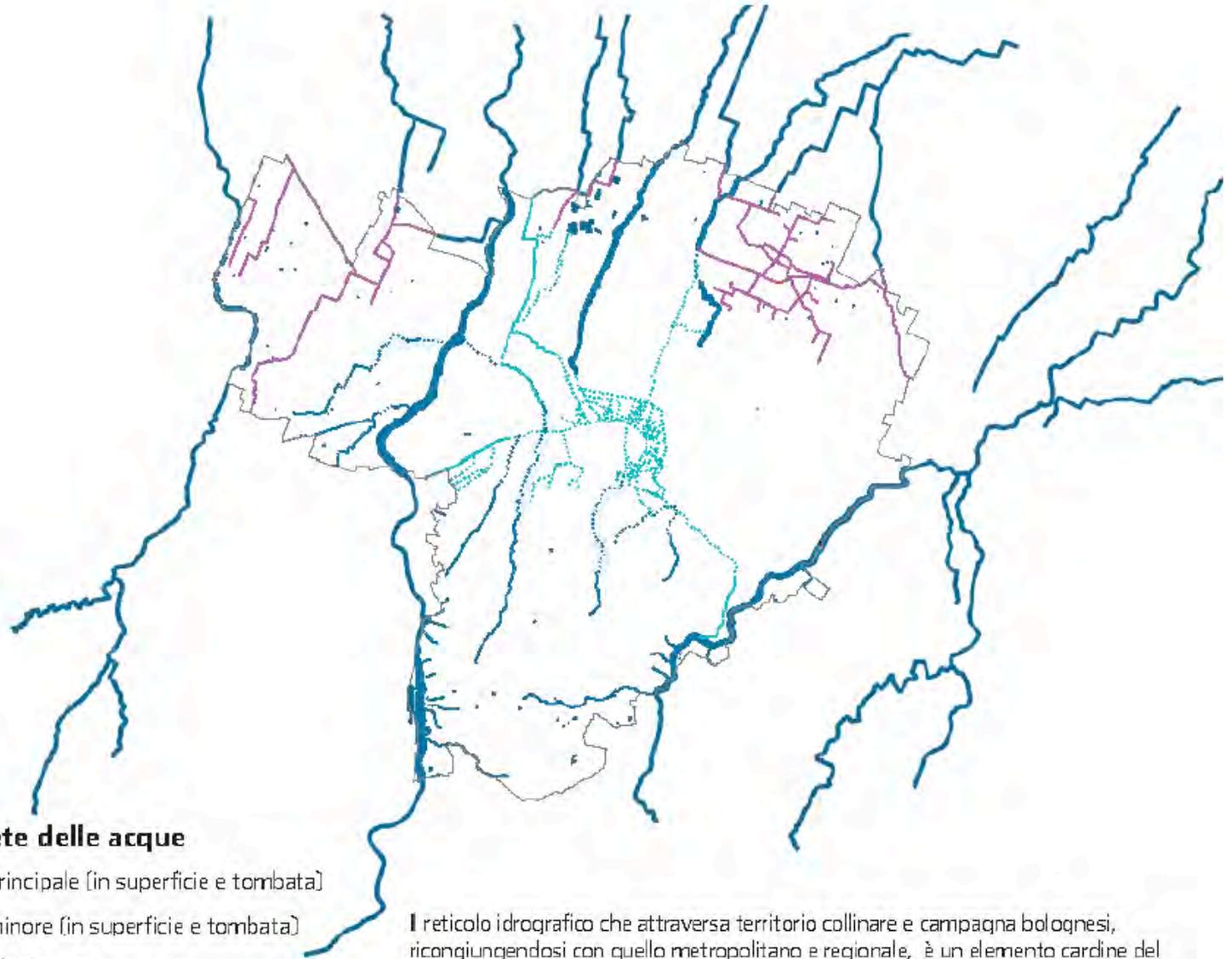
Aree protette
(parchi, tutela naturalistica, siti comunitari)

Nuove aree protette

Ecosistemi fluviali oggetto di
proposte di protezione

Habitat naturali e rete ecologica individuati dal Piano strutturale creano un sistema di nodi e connessioni che trova i propri capisaldi in quello regionale e metropolitano dei parchi e delle aree protette. Il piano ne prevede l'arricchimento con l'istituzione di riserve naturali nella collina bolognese e ne garantisce la continuità preservando gli spazi rurali periurbani di pianura e collina.

Sistema dell'ambiente



La rete delle acque

Rete principale (in superficie e tombata)

Rete minore (in superficie e tombata)

Tratti da risanare

Canali (in superficie e tombati)

Canali di bonifica

Specchi d'acqua

Il reticolo idrografico che attraversa territorio collinare e campagna bolognesi, ricongiungendosi con quello metropolitano e regionale, è un elemento cardine del sistema ecologico, sostegno di corridoi acquatici e terrestri. Il Piano strutturale preserva e valorizza letti e sponde dei corsi d'acqua, sia naturali sia artificiali, attraverso politiche di tutela, acquisizione selettiva e interventi su aree limitrofe.

Il miglioramento della qualità dell'acqua è perseguito con la progressiva rimozione degli scarichi che ancora interessano alcuni tratti.

Ambiti

Gli Ambiti traducono il progetto del Piano strutturale nella forma prevista dalla legge regionale 20/2000 per dettare le regole, là dove stabilisce che il Psc distingua il territorio in "**urbanizzato, urbanizzabile e rurale**", definendo per ogni Ambito "le caratteristiche urbanistiche e funzionali", gli "obiettivi sociali, funzionali, ambientali e morfologici e i relativi requisiti prestazionali".

Interpretando la logica della legge, che configura l'Ambito come **unità minima per la disciplina del Piano strutturale**, il Psc di Bologna propone un **livello di disaggregazione** che sia sensibile alle caratteristiche del territorio e consenta di dare compiutezza alle operazioni di ristrutturazione. Dunque Ambiti sufficientemente ampi, porzioni di territorio riconoscibili per caratteri insediativi, stato di conservazione, livello delle dotazioni, mix funzionale.

Ambiti

Territorio urbano da strutturare (art. 17 Quadro normativo)

Aree oggetto di trasformazione intensiva (ambiti per i nuovi insediamenti, ambiti di sostituzione di porzioni consistenti dell'agglomerato urbano) e aree interessate da strumenti urbanistici approvati o adottati in attuazione del Prg vigente, che concorrono alla ristrutturazione complessiva (ambiti in trasformazione).

Ambiti per i nuovi insediamenti (art. 18 Quadro normativo)

misti

specializzati

Ambiti di sostituzione (art. 19 Quadro normativo)

misti

Ambiti in trasformazione (art. 20 Quadro normativo)

misti

specializzati



Territorio urbano strutturato (art. 21 Quadro normativo)

Aree che, per la presenza di attività dismesse, richiedono la riorganizzazione di servizi, dotazioni o infrastrutture (ambiti da riqualificare); aree relativamente stabili che ammettono interventi leggeri di qualificazione (ambiti consolidati di qualificazione diffusa); aree che si vanno consolidando attraverso l'attuazione di strumenti urbanistici preventivi (ambiti in via di consolidamento); aree consolidate per impianto, attrezzature e stato di conservazione (ambiti pianificati consolidati); aree caratterizzate da impianti ed edifici di valore storico (ambiti storici).

Ambiti da riqualificare (art. 22 Quadro normativo)

misti

specializzati

Ambiti consolidati di qualificazione diffusa (art. 23 Quadro normativo)

misti

specializzati

Ambiti in via di consolidamento (art. 24 Quadro normativo)

misti

specializzati

Ambiti pianificati consolidati (art. 25 Quadro normativo)

misti

specializzati

per infrastrutture (art. 26 Quadro normativo)

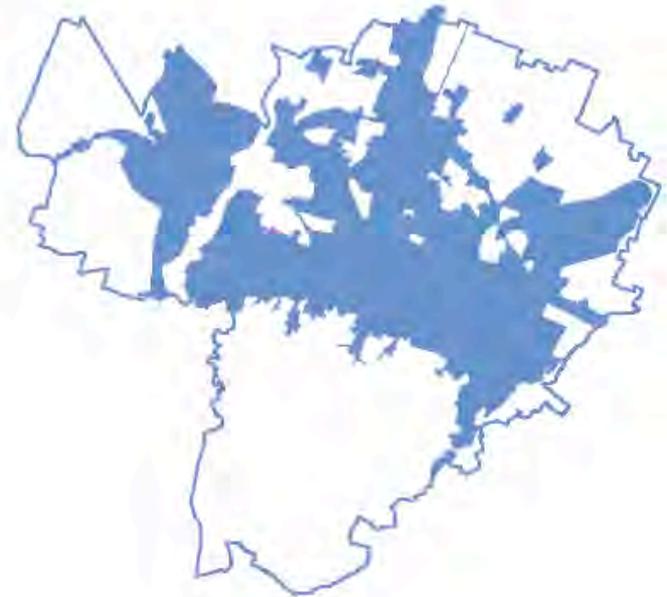
Ambiti storici (art. 27 Quadro normativo)

nucleo di antica formazione

quartieri giardino

tessuti compatti

specializzati



Ambiti

Territorio rurale (art. 28 Quadro normativo)

Aree periurbane non edificate fondamentali per la continuità ecologica (ambiti di valore naturale e ambientale di pianura, di collina e fluviali) e aree nelle quali l'uso agricolo è ancora determinante per il paesaggio (ambiti agricoli di rilievo paesaggistico a dominante paesaggistica, ecologica e agricola).

Ambiti di valore naturale e ambientale (art. 29 Quadro normativo)

Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (art. 30 Quadro normativo)



Indice

Titolo 1

Disposizioni generali

Art. 1	Natura e oggetto del Piano operativo comunale	15
Art. 2	Elaborati costitutivi del Piano operativo comunale	16
Art. 3	Efficacia delle disposizioni, entrata in vigore, durata del Piano operativo comunale	16
Art. 4	Modifiche al Piano operativo comunale	16
Art. 5	Rapporto con il Piano strutturale comunale	17
Art. 6	Rapporto con il Regolamento urbanistico edilizio	17
Art. 7	Coordinamento con il Programma poliennale dei lavori pubblici e il Piano degli investimenti 2009-2011	18
Art. 8	Coordinamento con il Piano generale del traffico urbano (Pgtu), con il Piano urbano della mobilità (Pum) e i "piani per la mobilità e il traffico"	18

Titolo 2

Interventi edilizi e urbanistici

Capo 1	Interventi che attuano le previsioni del previgente sistema di pianificazione (Prg '85)	
Art. 9	Regime transitorio	21
Art. 10	Interventi diretti di edificazione di lotti liberi del Prg '85	21
Art. 11	Aree soggette a specifiche indicazioni normative del Prg '85	22
Art. 12	Strumenti urbanistici preventivi del Prg '85	23
Capo 2	Interventi secondo il nuovo sistema di pianificazione (Psc)	
Art. 13	Progetti	25
Art. 14	Riqualificazione nella Situazione Bolognina	25
Art. 15	Riqualificazione nella Situazione Massarenti	39
Art. 16	Riqualificazione nella Situazione Croce del Biacco	48
Art. 17	Museo della Città	49
Art. 18	Impegni convenzionali	50

Titolo 3

Interventi per le dotazioni territoriali

Art. 19	Localizzazione e realizzazione delle dotazioni territoriali	55
Art. 20	Vincoli espropriativi apposti con atti comportanti varianti al Prg '85	55
Art. 21	Apposizione attraverso il Poc di vincoli espropriativi	57
Art. 22	Attivazione di Progetti di tutela, recupero e valorizzazione di aree di interesse naturalistico e paesaggistico	58

Titolo 4

Interventi di valorizzazione commerciale

Art. 23	Attività commerciali	65
---------	----------------------	----

Appendice 1

Aree interessate dai vincoli preordinati all'esproprio

Appendice 2

Specifiche indicazioni normative del Prg '85

Il **POC**, in quanto strumento di programmazione, disciplina le parti di territorio da sottoporre a interventi di modifica sostanziale, a interventi di tutela, recupero e valorizzazione e riguarda specifiche aree o temi.

Inoltre disciplina la localizzazione delle opere e dei servizi pubblici e di interesse pubblico da sottoporre a esproprio per pubblica utilità e l'individuazione delle dotazioni ecologiche o di servizi ambientali da realizzare. Il Poc opera in coerenza con quanto stabilito dal **Piano pluriennale degli investimenti e dal Programma triennale dei lavori pubblici comunali**. In ragione del territorio interessato e della specificità dei temi trattati il Poc può comprendere più strumenti validi in vigore contemporaneamente e tra loro coordinati.

Il Poc ha durata limitata nel tempo e carattere di programmazione degli interventi in esso compresi; al termine di **5 anni** dall'approvazione perde efficacia e scadono i vincoli espropriativi ad esso connessi. I vari strumenti contemporaneamente validi possono avere differenti scadenze in ragione della data di approvazione.

2	7 CARATTERI PER IL PROFILO DEL RUE
16	PARTE PRIMA DISPOSIZIONI GENERALI
19	TITOLO 1 PRINCIPI E NORME GENERALI
19	ART 1 NATURA E OGGETTO DEL REGOLAMENTO URBANISTICO EDILIZIO
19	ART 2 ELABORATI COSTITUTIVI E CONTENUTI
20	ART 3 RAPPORTO CON IL PIANO STRUTTURALE COMUNALE
21	ART 4 RAPPORTO CON IL PIANO OPERATIVO COMUNALE
21	ART 5 RAPPORTO CON I PIANI URBANISTICI ATTUATIVI
21	ART 6 RAPPORTO CON GLI STRUMENTI DI SETTORE
21	ART 7 EFFICACIA DELLE DISPOSIZIONI, ENTRATA IN VIGORE E REGIME TRANSITORIO
	TITOLO 2 DEFINIZIONI
	CAPO 1 TERMINI, GRANDEZZE E INDICI URBANISTICO-EDILIZI
23	ART 8 UN VOCABOLARIO COMUNE
23	ART 9 SUPERFICIE TERRITORIALE
23	ART 10 SUPERFICIE FONDIARIA
23	ART 11 SUPERFICIE COPERTA
23	ART 12 SUPERFICIE PERMEABILE E SEMIPERMEABILE
24	ART 13 SUPERFICIE UTILE LORDA
24	ART 14 SUPERFICIE UTILE (SU) E SUPERFICIE ACCESSORIA (SA)
25	ART 15 SUPERFICIE DI VENDITA
26	ART 16 SAGOMA PLANIVOLUMETRICA
26	ART 17 VOLUME
26	ART 18 ALTEZZA DEI VANI E DEGLI EDIFICI
27	ART 19 RAPPORTO DI COPERTURA
27	ART 20 ELEMENTI DI GLOSSARIO
	CAPO 2 REQUISITI DI DISTANZA
31	ART 21 CALCOLO DELLE DISTANZE
32	ART 22 DISTANZE MINIME DEGLI EDIFICI DAI CONFINI DI PROPRIETÀ E DALLE AREE A DESTINAZIONE PUBBLICA
33	ART 23 DISTANZE MINIME TRA EDIFICI
33	ART 24 DEROGHE AI REQUISITI MINIMI DI DISTANZA E DIRITTI DEI TERZI
	CAPO 3 TIPI DI INTERVENTO
34	ART 25 DISCIPLINA DEGLI INTERVENTI DI TRASFORMAZIONE DELLO SPAZIO APERTO ED EDIFICATO
35	ART 26 REPERTORIO DELLE OPERE
	CAPO 4 USI DEL TERRITORIO
38	ART 27 CLASSIFICAZIONE DEGLI USI
40	ART 28 USI E IMPATTI URBANISTICI
41	ART 29 CONDIZIONI DI AMMISSIBILITÀ URBANISTICA IN RELAZIONE AGLI IMPATTI
43	ART 30 DOTAZIONI DI PARCHEGGI CORRELATE AGLI USI
44	ART 31 CAMBIO D'USO
44	ART 32 TUTELA DI ALCUNI USI E ATTIVITÀ

Il **RUE** (Regolamento Urbanistico ed Edilizio) è lo strumento, **valido a tempo indeterminato**, cui compete la disciplina generale delle parti del Territorio urbano e del Territorio rurale non sottoposte a Poc, attuabili con **intervento edilizio diretto**. Il Rue specifica gli **usi** e i **modi di intervento** sul patrimonio edilizio esistente, definisce la disciplina degli oneri di urbanizzazione, del costo di costruzione, delle modalità di monetizzazione delle dotazioni territoriali. Definisce le **grandezze** urbanistico-edilizie e le relative modalità di calcolo, le **procedure** urbanistico-edilizie, nonché i **criteri** di progettazione dei materiali dello spazio aperto ed edificato.

46 **PARTE SECONDA DISCIPLINA DEI MATERIALI URBANI**

- 49 **ART 33** APPROCCIO PRESTAZIONALE
49 **ART 34** APPLICAZIONE DELLA DISCIPLINA PRESTAZIONALE

TITOLO 1 SPAZIO APERTO PUBBLICO E D'USO PUBBLICO

- 51 **ART 35** GENERALITÀ
53 **ART 36** STRADE
59 **ART 37** PISTE CICLABILI IN SEDE AUTONOMA
62 **ART 38** AREE PER PARCHEGGIO
66 **ART 39** PIAZZE E AREE PEDONALIZZATE
70 **ART 40** AREE VERDI URBANE
76 **ART 41** PARCHI E GIARDINI DI INTERESSE STORICO O TESTIMONIALE
79 **ART 42** ORTI URBANI
82 **ART 43** SPAZI ATTREZZATI IN TERRITORIO RURALE

TITOLO 2 ATTREZZATURE E INFRASTRUTTURE

- 85 **ART 44** GENERALITÀ
85 **ART 45** ATTREZZATURE PUBBLICHE E DI INTERESSE PUBBLICO
87 **ART 46** RETE E IMPIANTI DI APPROVVIGIONAMENTO IDRICO
87 **ART 47** RETE E IMPIANTI FOGNARI E DI DEPURAZIONE DELLE ACQUE
90 **ART 48** RETE E IMPIANTI DI SMALTIMENTO DEI RIFIUTI SOLIDI URBANI
90 **ART 49** RETE E IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE DELL'ENERGIA ELETTRICA
91 **ART 50** RETE E IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE DEL GAS
91 **ART 51** RETE E IMPIANTI DI PRODUZIONE DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI, DA COGENERAZIONE E RETI DI TELERISCALDAMENTO
92 **ART 52** RETE E IMPIANTI PER LE TELECOMUNICAZIONI

TITOLO 3 SPAZIO EDIFICATO

- 95 **ART 53** GENERALITÀ
98 **ART 54** INTERFACCE TRA EDIFICI E SPAZIO PUBBLICO
104 **ART 55** AGGREGAZIONI DI EDIFICI
116 **ART 56** EDIFICIO
147 **ART 57** EDIFICI D'INTERESSE STORICO - ARCHITETTONICO E D'INTERESSE DOCUMENTALE
156 **ART 58** ELEMENTI PUNTUALI D'INTERESSE STORICO E DOCUMENTALE

160 **PARTE TERZA DISCIPLINA DEGLI AMBITI**

TITOLO 1 TERRITORIO URBANO STRUTTURATO

CAPO 1 CITTÀ STORICA

- 163 **ART 59** AMBITI STORICI
168 **ART 60** AMBITI STORICI SPECIALIZZATI

CAPO 2 AMBITI CONSOLIDATI

- 172 **ART 61** AMBITI CONSOLIDATI DI QUALIFICAZIONE DIFFUSA MISTI
173 **ART 62** AMBITI CONSOLIDATI DI QUALIFICAZIONE DIFFUSA SPECIALIZZATI
174 **ART 63** AMBITI CONSOLIDATI PIANIFICATI MISTI
175 **ART 64** AMBITI CONSOLIDATI PIANIFICATI SPECIALIZZATI
176 **ART 65** AMBITI IN VIA DI CONSOLIDAMENTO (MISTI E SPECIALIZZATI)
176 **ART 66** AMBITI INFRASTRUTTURALI

CAPO 3 AMBITI DA RIQUALIFICARE

- 177 **ART 67** AMBITI DA RIQUALIFICARE MISTI
178 **ART 68** AMBITI DA RIQUALIFICARE SPECIALIZZATI

TITOLO 2 TERRITORIO RURALE

- 180 **ART 69** AMBITI DI VALORE NATURALE E AMBIENTALE
186 **ART 70** AMBITI AGRICOLI DI RILIEVO PAESAGGISTICO

TITOLO 3 TERRITORIO URBANO DA STRUTTURARE

- 192 **ART 71** AMBITI PER I NUOVI INSEDIAMENTI (MISTI E SPECIALIZZATI)
193 **ART 72** AMBITI DI SOSTITUZIONE (MISTI)
193 **ART 73** AMBITI IN TRASFORMAZIONE (MISTI O SPECIALIZZATI)

196 **PARTE QUARTA ATTUAZIONE E PROCEDURE**

TITOLO 1 ELEMENTI GENERALI DI DISCIPLINA DELLE PROCEDURE URBANISTICHE ED EDILIZIE

- 199 **ART 74** INFORMAZIONE, GESTIONE, CONTROLLO DEI PROCEDIMENTI URBANISTICO-EDILIZI
200 **ART 75** PARTECIPAZIONE AGLI ATTI
201 **ART 76** COINVOLGIMENTO DEGLI ABITANTI
202 **ART 77** CONFERENZA DI SERVIZI
202 **ART 78** CONCORSI DI URBANISTICA E ARCHITETTURA
204 **ART 79** COMMISSIONE PER LA QUALITÀ ARCHITETTONICA E IL PAESAGGIO
206 **ART 80** DISPOSIZIONI TECNICO-ORGANIZZATIVE
206 **ART 81** CARTOGRAFIA DI RIFERIMENTO
207 **ART 82** SANZIONI AMMINISTRATIVE PECUNARIE
207 **ART 83** AUTOTUTELA DELL'AMMINISTRAZIONE

TITOLO 2 PIANO OPERATIVO COMUNALE E PIANI URBANISTICI ATTUATIVI

- 209 **ART 84** FORMAZIONE DEL POC
209 **ART 85** VALIDITÀ ED EFFICACIA DEL POC
210 **ART 86** INTERVENTI SOGGETTI A PUA
210 **ART 87** PUA: DOCUMENTI RICHIESTI
210 **ART 88** VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE
212 **ART 89** PEREQUAZIONE URBANISTICA: CRITERI E METODI
213 **ART 90** EDIFICABILITÀ COMPLESSIVA DEL COMPARTO

TITOLO 3 ATTIVITÀ EDILIZIA

CAPO 1 CONSEGUIMENTO DEI TITOLI ABILITATIVI

CAPO 2 ESECUZIONE DELLE OPERE, CONFORMITÀ EDILIZIA E AGIBILITÀ

CAPO 3 DOTAZIONI TERRITORIALI E CONTRIBUTI

Un esempio: il Piano di Milano



Il quadro di riferimento: la LR Lombardia 12 del 2005

Il piano di governo del territorio, di seguito denominato PGT, definisce l'assetto dell'intero territorio comunale ed è articolato nei seguenti atti:

- a) il documento di piano;**
- b) il piano dei servizi;**
- c) il piano delle regole.**

https://www.bosettiegatti.eu/info/norme/lombardia/2005_012.htm#007

il documento di piano

Visione

- 11 Milano 2030
- 13 Una città connessa, metropolitana e globale
- 15 Una città di opportunità, attrattiva e inclusiva
- 17 Una città green, vivibile e resiliente
- 19 Una città, 88 quartieri da chiamare per nome
- 21 Una città che si rigenera

Costruzione

- 25 Fattori di cambiamento
- 26 Popolazioni, economie e territorio
- 30 Spazi e progetti
- 35 Fare il piano
- 36 Le ragioni: perché fare
- 40 Approccio: come operare
- 44 Obiettivi quantitativi: dove andare
- 50 Processo: con chi lavorare

Strategie

- 57 Connettere luoghi e persone. I nodi come piattaforme di sviluppo
- 61 Trasformare, attrarre, eccellere. L'occasione dei vuoti urbani
- 65 Innovare e includere. Emanciparsi attraverso il lavoro
- 69 Rendere equa Milano. Più case in affitto sociale
- 73 Fare spazio all'ambiente. Progetti per suolo e acque
- 77 Progettare una nuova ecologia. Gli standard di sostenibilità
- 81 Adattarsi ai cambiamenti sociali. Servizi vicini a tutti i cittadini
- 85 Riavvicinare i quartieri. Lo spazio pubblico come bene comune
- 89 Rigenerare la città. Le periferie al centro

Spazi

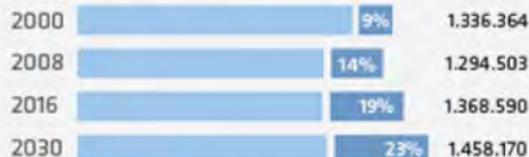
- 95 Milano metropolitana
- 105 Milano dei quartieri

MILANO 2030

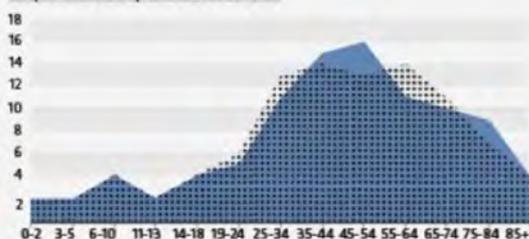
FATTORI DI CAMBIAMENTO

DEMOGRAFIA

Popolazione residente



Popolazione per classi d'età



● 2017 ■ 2030

Studenti iscritti a Milano (2011)



Studenti universitari



LAVORO

Lavoratori a Milano al 2016: 930.635

Tasso di occupazione 15-64 anni al 2016: 70,7%

Tasso di disoccupazione 15-64 anni al 2016: 6,2%

Imprese attive e settori di attività - 2018

208.261 imprese a Milano così distribuite:



Unità locali per NIL - 2011



Una nuova fase di sviluppo

La popolazione di Milano torna a crescere a partire dal 2008 e in modo più netto dal 2014. Crescono in particolare le classi più giovani, con un aumento dei residenti tra i 19 e i 24 anni (+21,7%): tale andamento mostra il consolidamento del ruolo della città nell'attrazione di giovani che vedono in Milano un'opportunità per formarsi e avviare la propria carriera lavorativa.

A public square with many elderly people sitting at tables and walking. A large white text overlay reads '+12.000'.

+12.000

Grandi anziani (over 85) al 2030

A large crowd of young people is sitting on a green lawn in front of a historic building with a clock tower. The scene is outdoors, with trees and a clear sky. The text is overlaid on the image.

+50.000

Giovani (19-34enni) al 2030



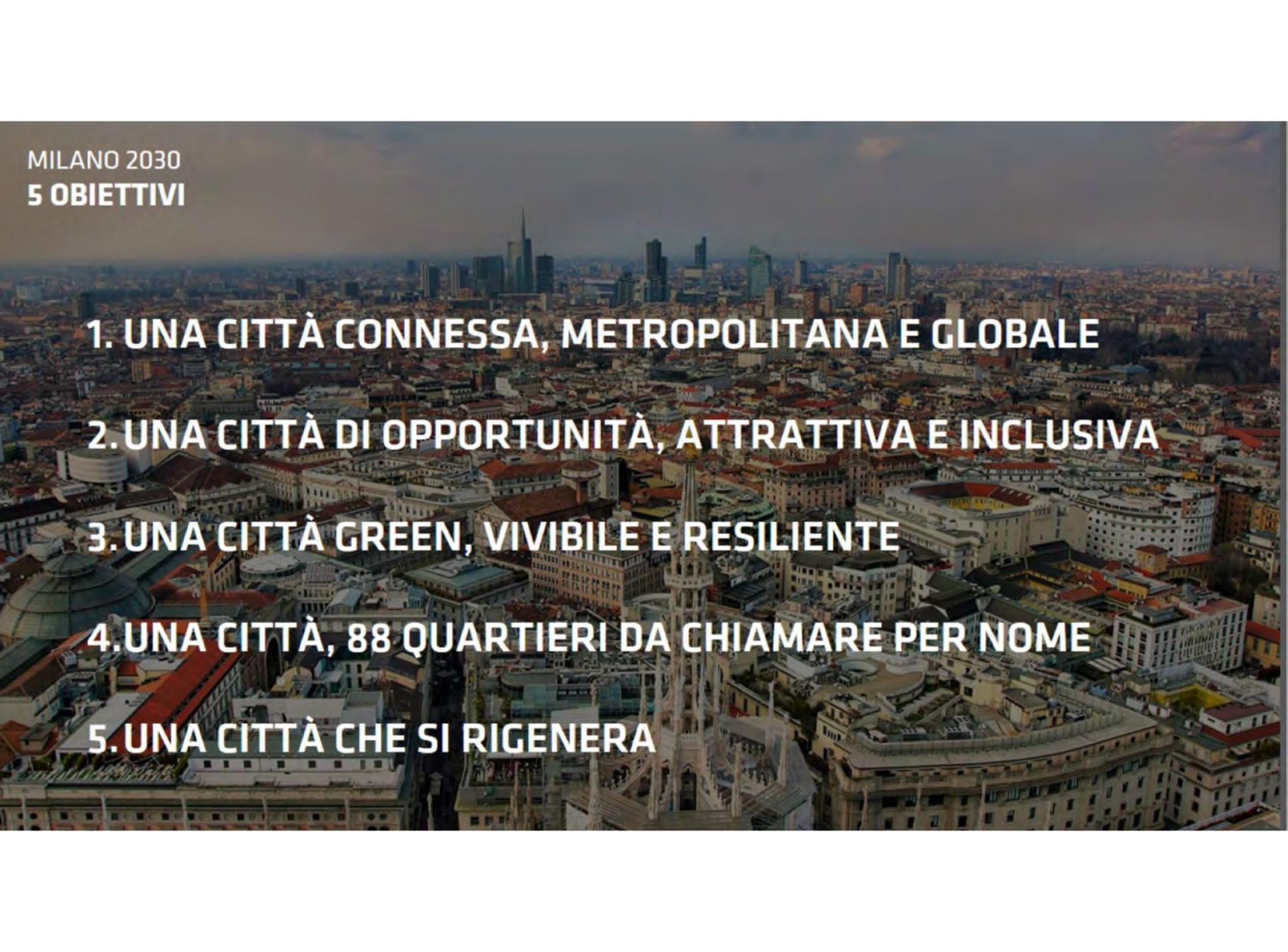
#milano2030
LA CRESCITA
DEVE ESSERE
PER TUTTI,
SENZA
LASCIARE
INDIETRO
NESSUNO



#milano2030
LA CRESCITA
DEVE
RIGUARDARE
TUTTI I
QUARTIERI,
NON SOLO
ALCUNI



#milano2030
LA CRESCITA
DEVE ESSERE
SOSTENIBILE
E MIGLIORARE
LA QUALITÀ
DELLA VITA DEI
MILANESI



MILANO 2030
5 OBIETTIVI

1. UNA CITTÀ CONNESSA, METROPOLITANA E GLOBALE

2. UNA CITTÀ DI OPPORTUNITÀ, ATTRATTIVA E INCLUSIVA

3. UNA CITTÀ GREEN, VIVIBILE E RESILIENTE

4. UNA CITTÀ, 88 QUARTIERI DA CHIAMARE PER NOME

5. UNA CITTÀ CHE SI RIGENERA



MILANO 2030
5 OBIETTIVI

1. UNA CITTÀ CONNESSA, METROPOLITANA E GLOBALE

2. UNA CITTÀ DI OPPORTUNITÀ, ATTRATTIVA E INCLUSIVA

3. UNA CITTÀ GREEN, VIVIBILE E RESILIENTE

4. UNA CITTÀ, 88 QUARTIERI DA CHIAMARE PER NOME

5. UNA CITTÀ CHE SI RIGENERA

MILANO 2030 UNA CITTÀ CONNESSA, METROPOLITANA E GLOBALE

Una metropoli nodo di reti globali.

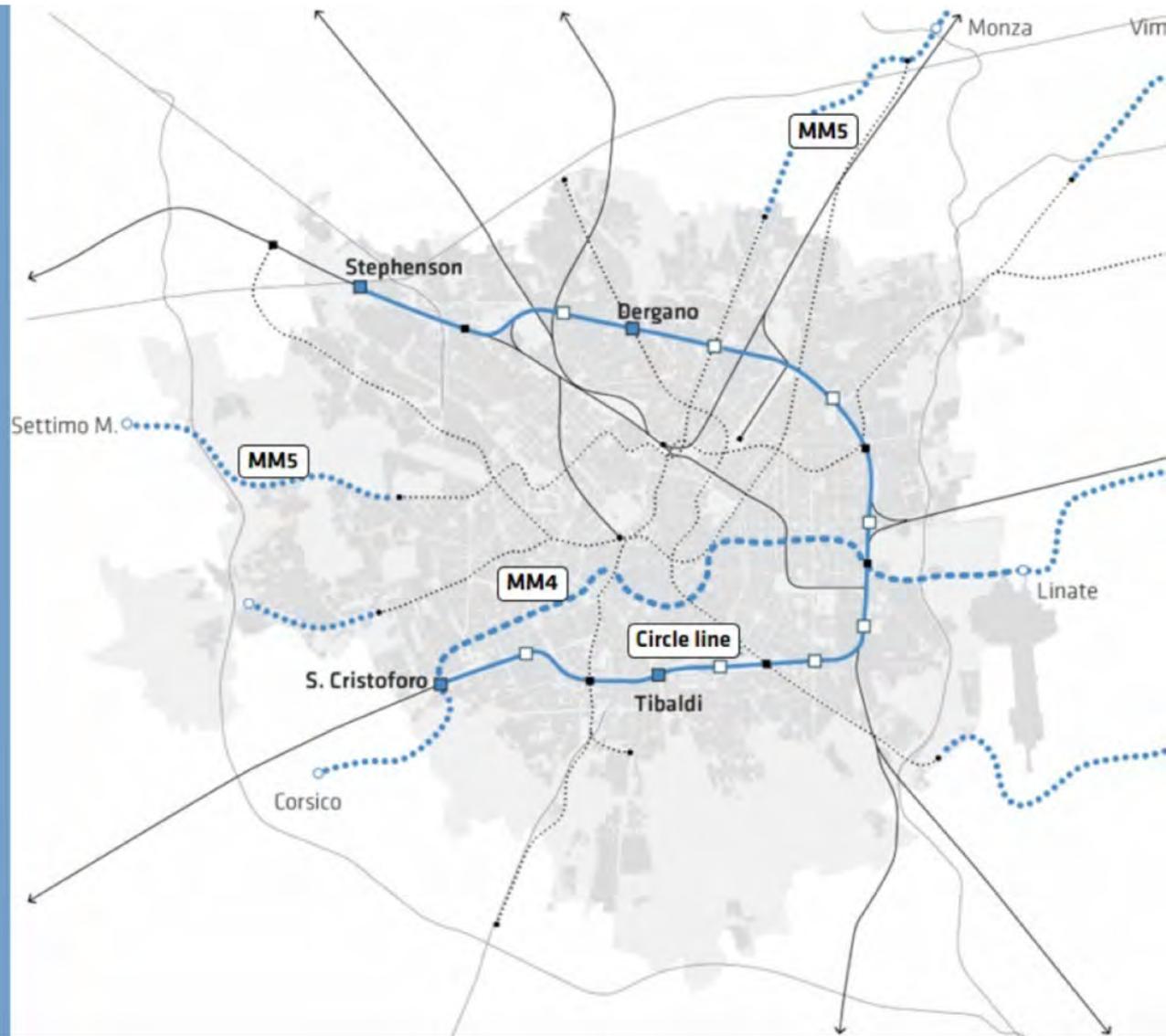
Milano metropolitana è un nodo di reti di scala vasta, grazie ai collegamenti aerei e ferroviari ad alta velocità, alla sua capacità di fornire servizi alle imprese che costituiscono il telaio produttivo del Nord Italia, al suo ruolo di città globale in grado di intercettare conoscenze, rielaborarle, per poi re-immetterle nei circuiti internazionali.



MILANO 2030 UNA CITTÀ CONNESSA, METROPOLITANA E GLOBALE

Connettere luoghi e persone.

Milano continua a migliorare la propria dotazione infrastrutturale, con la realizzazione della M4 e la connessione del centro all'aeroporto di Linate in 14 minuti, il prolungamento delle linee metropolitane oltre i confini, l'adeguamento della cintura ferroviaria per la Circle Line.



MILANO 2030 UNA CITTÀ CONNESSA, METROPOLITANA E GLOBALE

I nodi come piattaforme di sviluppo. Valorizzare le porte di accesso lungo i binari come hub, ridefinendo la natura dei nodi di interscambio che attraggono milioni di persone ogni giorno. I capolinea della metro e le principali stazioni ferroviarie come occasione per creare servizi e relazioni con i comuni metropolitani.





Molino Dorino



MILANO 2030
5 OBIETTIVI

1. UNA CITTÀ CONNESSA, METROPOLITANA E GLOBALE

2. UNA CITTÀ DI OPPORTUNITÀ, ATTRATTIVA E INCLUSIVA

3. UNA CITTÀ GREEN, VIVIBILE E RESILIENTE

4. UNA CITTÀ, 88 QUARTIERI DA CHIAMARE PER NOME

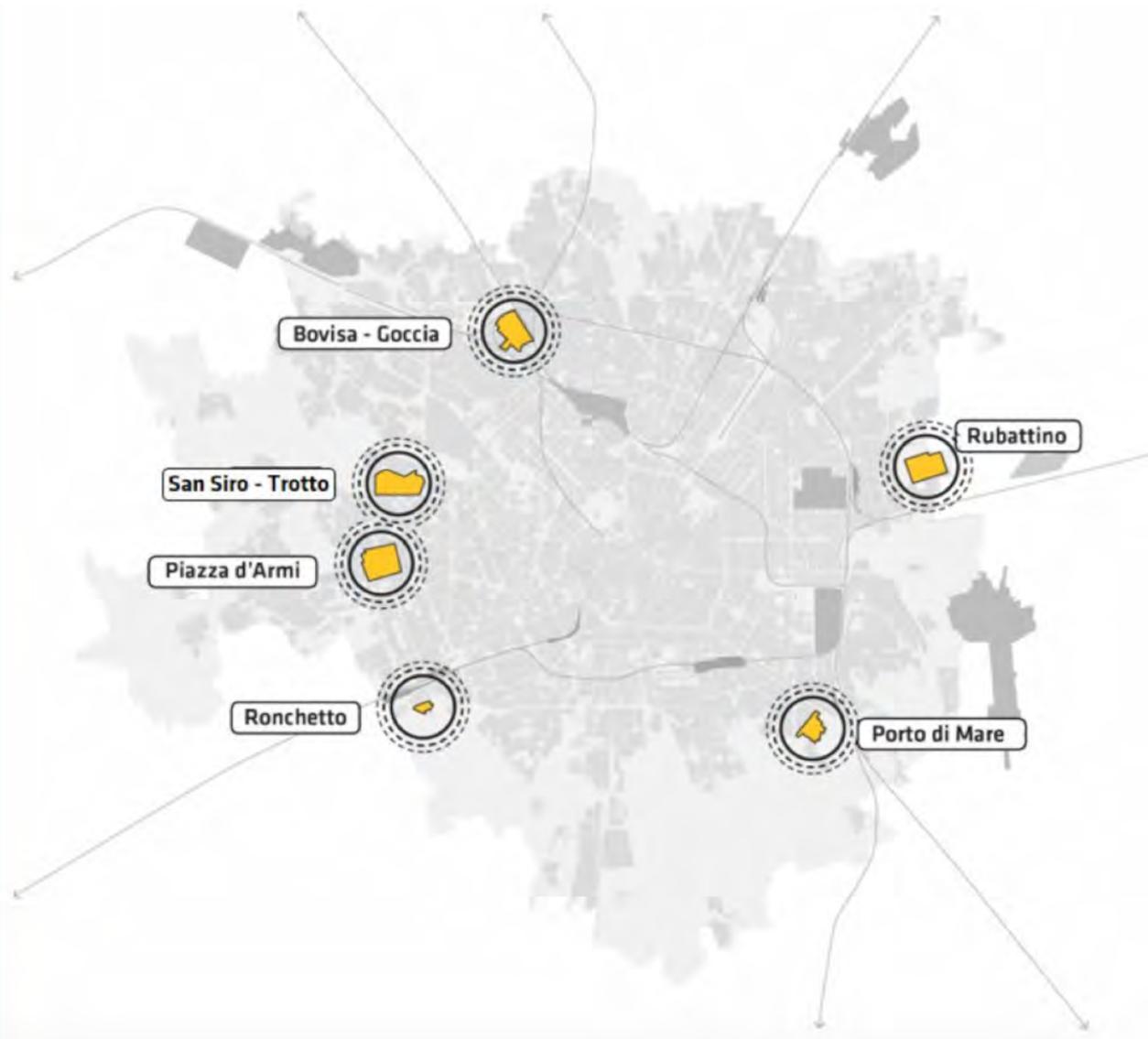
5. UNA CITTÀ CHE SI RIGENERA

MILANO 2030

UNA CITTÀ DI OPPORTUNITÀ, ATTRATTIVA E INCLUSIVA

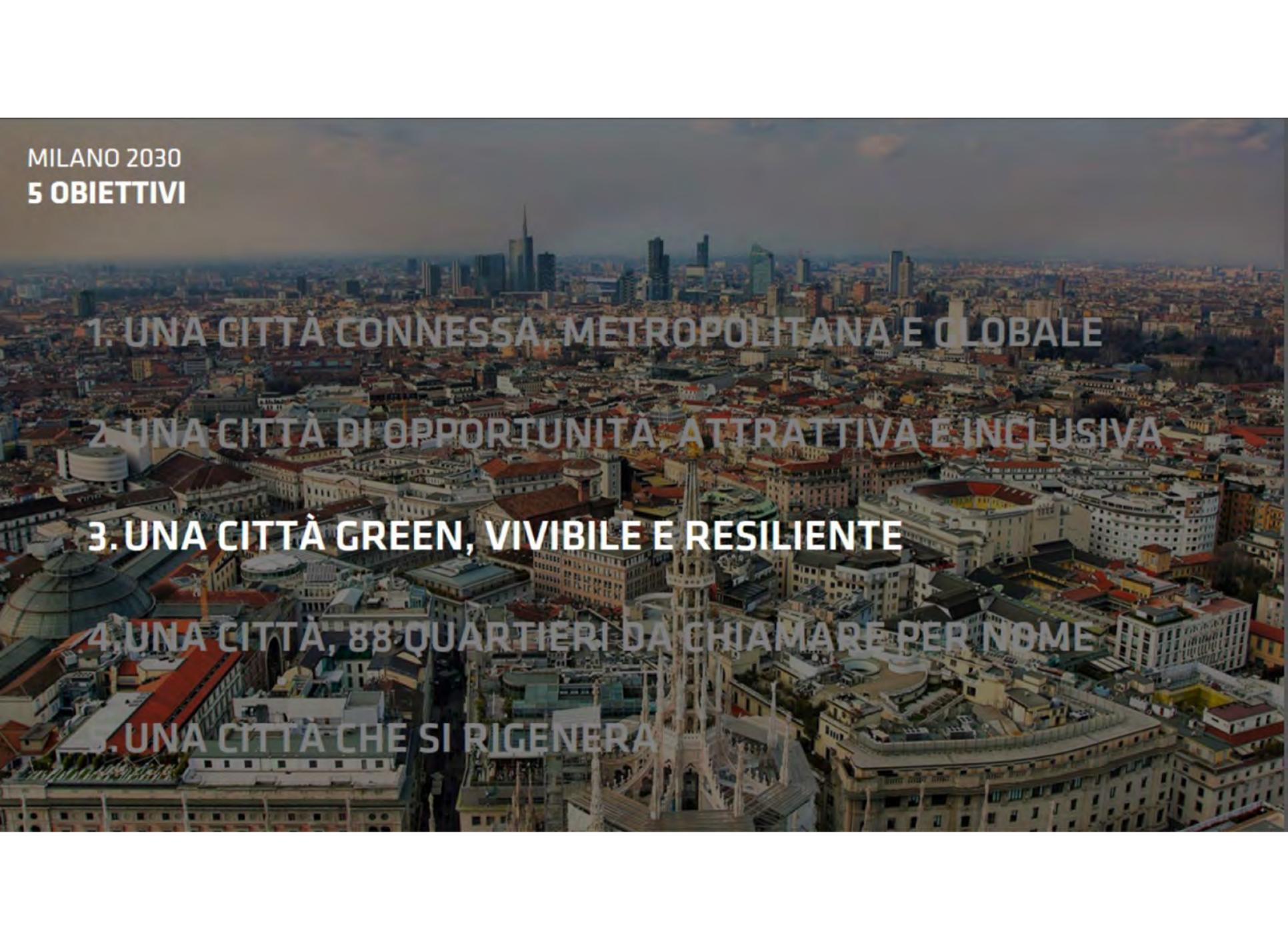
**Trasformare, attrarre, eccellere.
L'occasione dei vuoti urbani.**

Individuate le aree adatte a ospitare grandi funzioni urbane, pubbliche e private, per valorizzare un'economia basata su servizi avanzati e su ricerca e innovazione, grazie al sistema universitario, a quello espositivo e culturale e a quello sanitario, motori dello sviluppo urbano-metropolitano milanese.





Bovisa - Goccia



MILANO 2030
5 OBIETTIVI

1. UNA CITTÀ CONNESSA, METROPOLITANA E GLOBALE

2. UNA CITTÀ DI OPPORTUNITÀ, ATTRATTIVA E INCLUSIVA

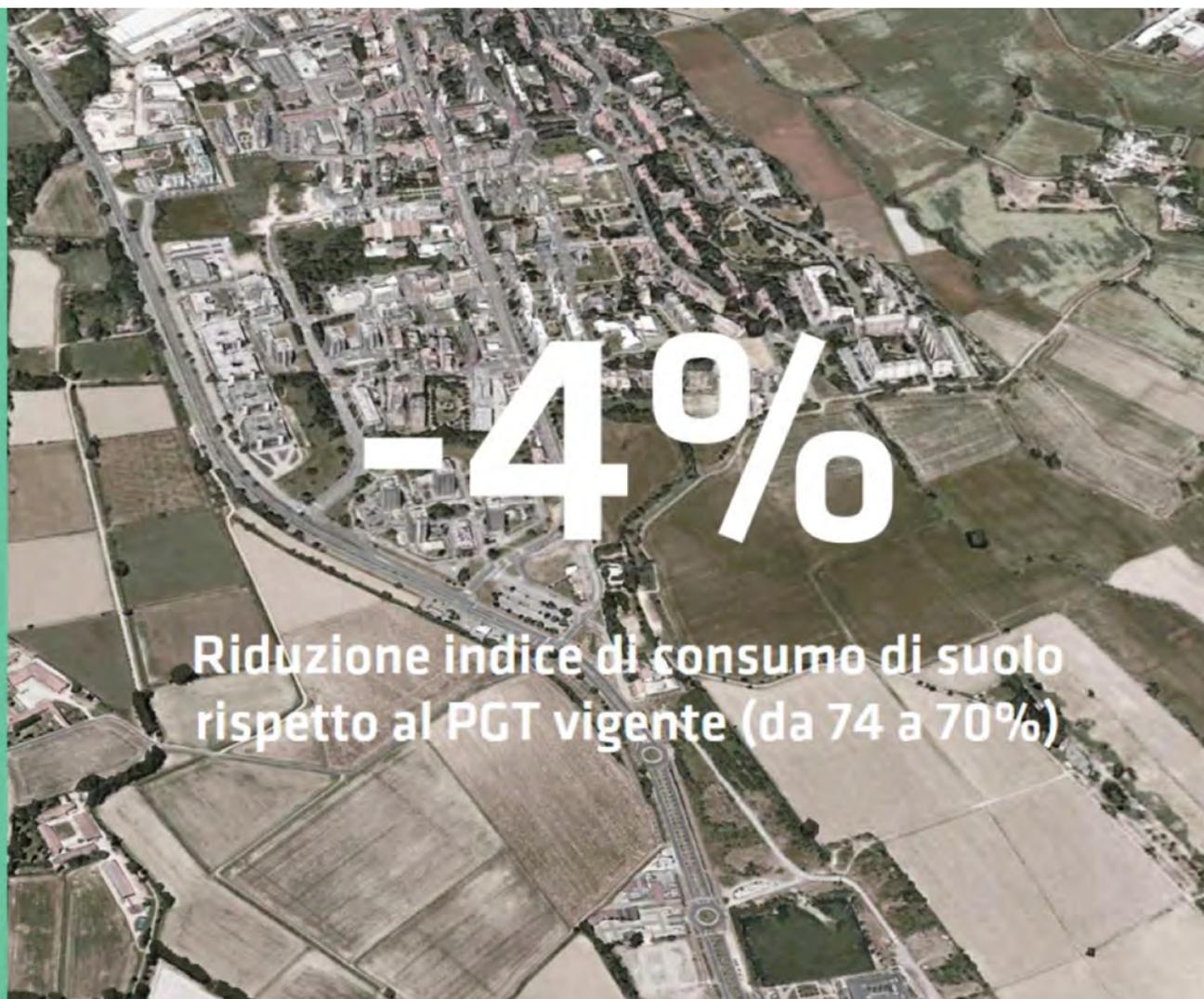
3. UNA CITTÀ GREEN, VIVIBILE E RESILIENTE

4. UNA CITTÀ, 88 QUARTIERI DA CHIAMARE PER NOME

5. UNA CITTÀ CHE SI RIGENERA

**MILANO 2030
UNA CITTÀ GREEN,
VIVIBILE E RESILIENTE**

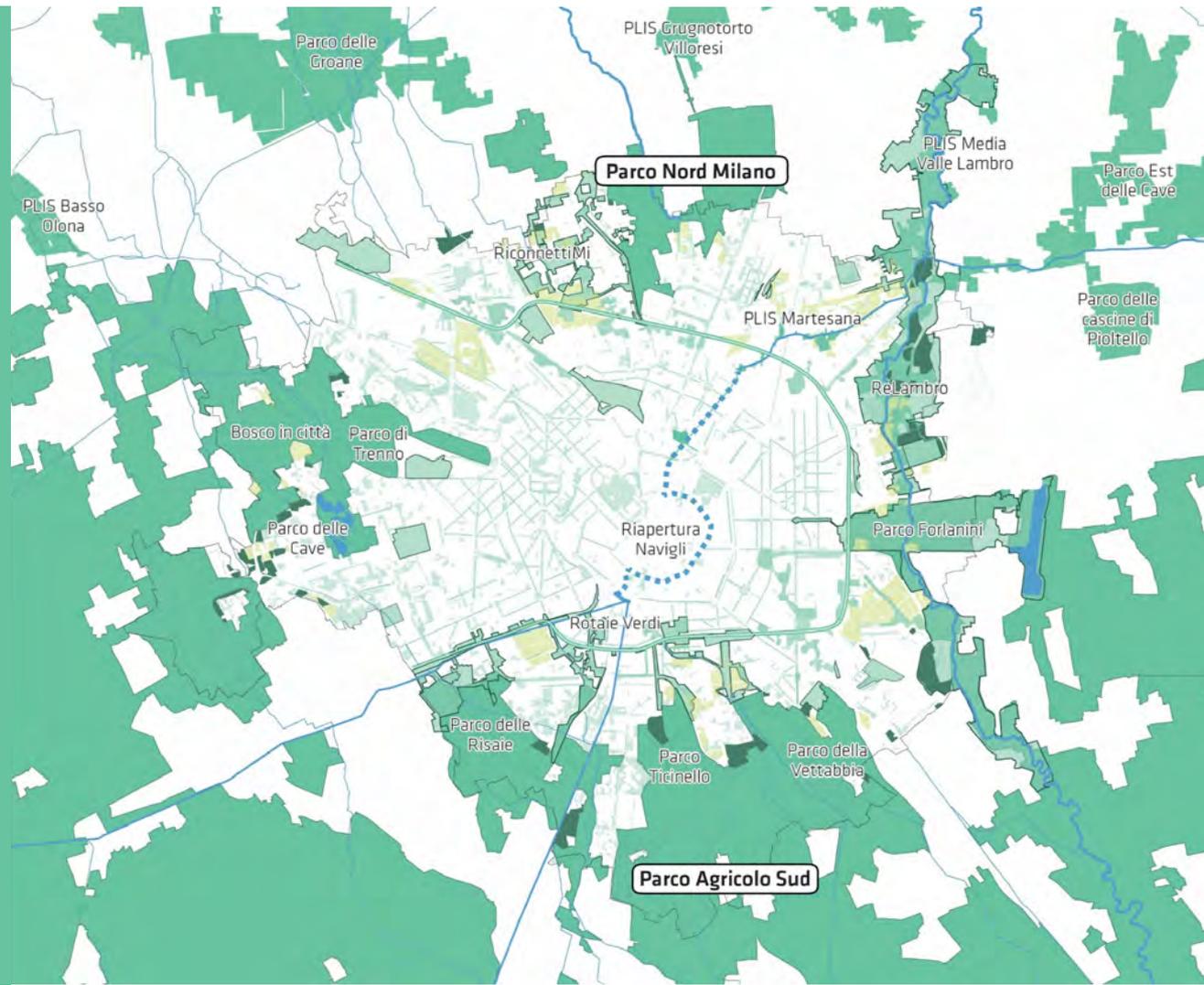
Riduzione del consumo di suolo
Il Piano non genererà un singolo metro quadro di nuove volumetrie rispetto al vigente e tutelerà 1,7 milioni di metri quadri dalla possibile urbanizzazione, grazie all'eliminazione degli ATU, al ridimensionamento delle previsioni legate ai Piani Obbligatori e al vincolo di oltre 3 mln di metri quadri all'Agricoltura.



**Riduzione indice di consumo di suolo
rispetto al PGT vigente (da 74 a 70%)**

MILAN 2030 A GREEN, LIVABLE, RESILIENT CITY

The Milan 2030 strategy envisions the creation of a consolidated Metropolitan Park, connecting all existing parks, as well as the city's fragmented network of public and private spaces, into ecological corridors. Overall, the city of 2030 will boast 20 new parks larger than 1 hectare.





Bellarmino e Vaiano Valle

A woman in a white shirt is taking a selfie in a park. She is surrounded by lush greenery, including tall grasses and pink cherry blossoms. Another person is visible in the background, also taking a photo. The scene is bright and sunny.

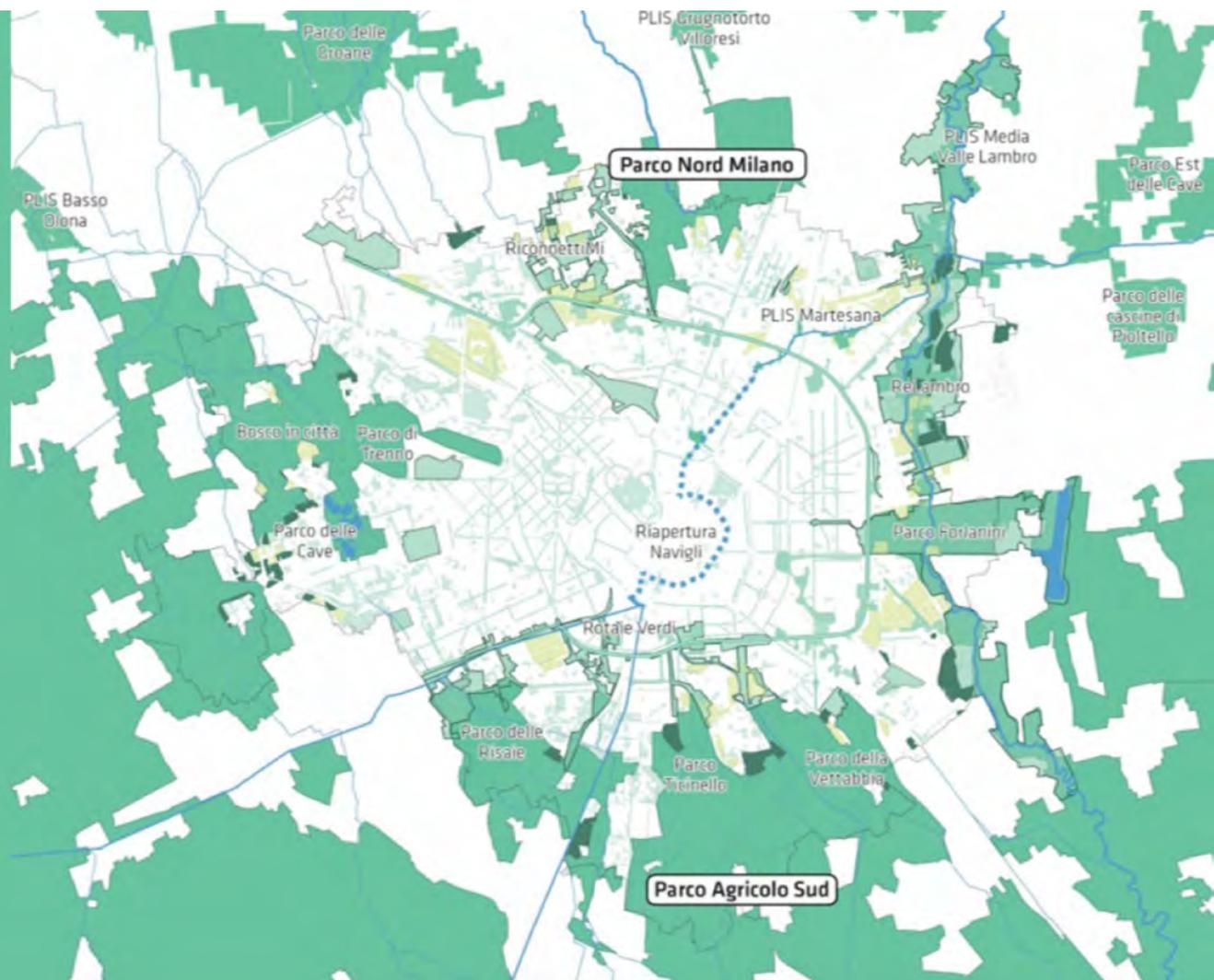
20

**Nuovi parchi (> 10.000 mq)
previsti in città**

Farini / Santa Giulia / Mind / Bisceglie / Cascina Merlata / Bovisa Goccia /
San Cristoforo / Piazza d'Armi / Romana / Mameli / San Siro Trotto / Rubattino / Basmetto
/ Lambrate / Porta Genova / Greco / Porto di Mare / Porta Vittoria / Bruzzano / Rogoredo

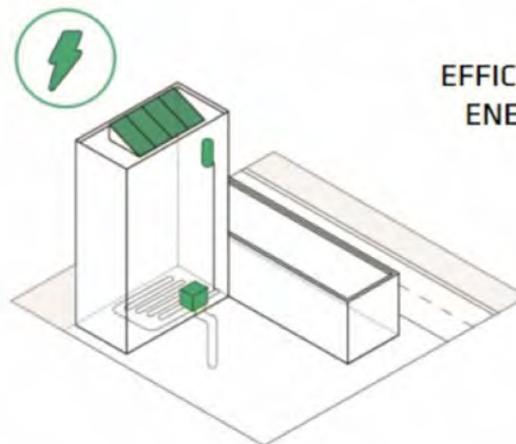
MILANO 2030 UNA CITTÀ GREEN, VIVIBILE E RESILIENTE

Fare spazio all'ambiente.
Progetti per suolo e acque
Unire Parco Nord e Sud per un grande Parco Metropolitano cui, grazie al Piano, Milano potrà annettere 1,5 mln di m2 di aree agricole oggi edificabili o non vincolate adiacenti al Parco Agricolo Sud Milano. Ulteriori aree verranno salvaguardate lungo i grandi sistemi ambientali.

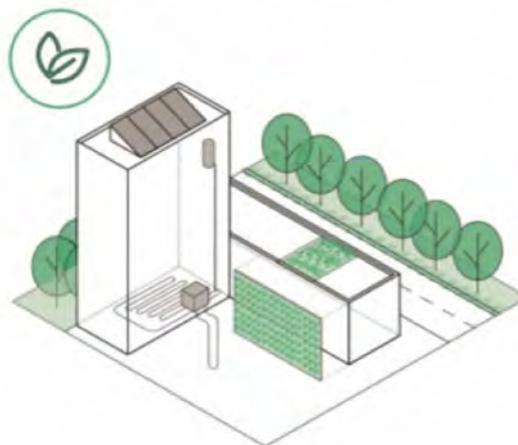


MILANO 2030
**UNA CITTÀ GREEN,
VIVIBILE E RESILIENTE**

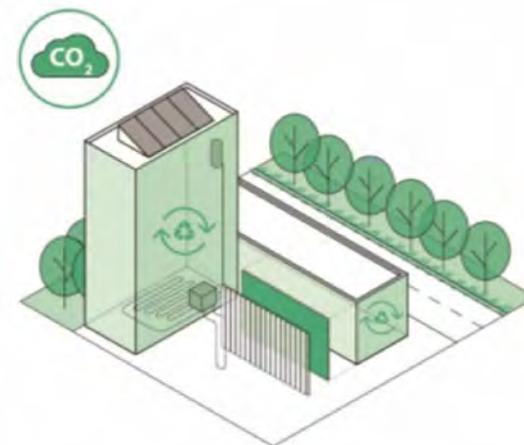
**Progettare una nuova ecologia.
Gli standard di sostenibilità**
Regole performanti per le nuove costruzioni, per minimizzare i consumi energetici, rinaturalizzare e massimizzare la superficie permeabile in città, per ridurre l'impronta di carbonio, sia nelle nuove costruzioni che negli interventi di regenerazione del patrimonio edilizio.



**EFFICIENZA ENERGETICA |
ENERGIE RINNOVABILI**



RINATURALIZZAZIONE



**RIDUZIONE IMPRONTA DI
CARBONIO**



MILANO 2030
5 OBIETTIVI

1. UNA CITTÀ CONNESSA, METROPOLITANA E GLOBALE

2. UNA CITTÀ DI OPPORTUNITÀ, ATTRATTIVA E INCLUSIVA

3. UNA CITTÀ GREEN, VIVIBILE E RESILIENTE

4. UNA CITTÀ, 88 QUARTIERI DA CHIAMARE PER NOME

5. UNA CITTÀ CHE SI RIGENERA

MILANO 2030

UNA CITTÀ, 88 QUARTIERI DA CHIAMARE PER NOME

Adattarsi ai cambiamenti sociali.

Servizi vicini a tutti i cittadini

Individuazione di misure flessibili, capaci di adattarsi al cambiare delle esigenze, per lo sviluppo di servizi diffusi e inclusivi, dedicati, in particolare, ai giovani in fase scolare, alla popolazione straniera, ai grandi anziani, a chi vive la città ma non vi risiede.



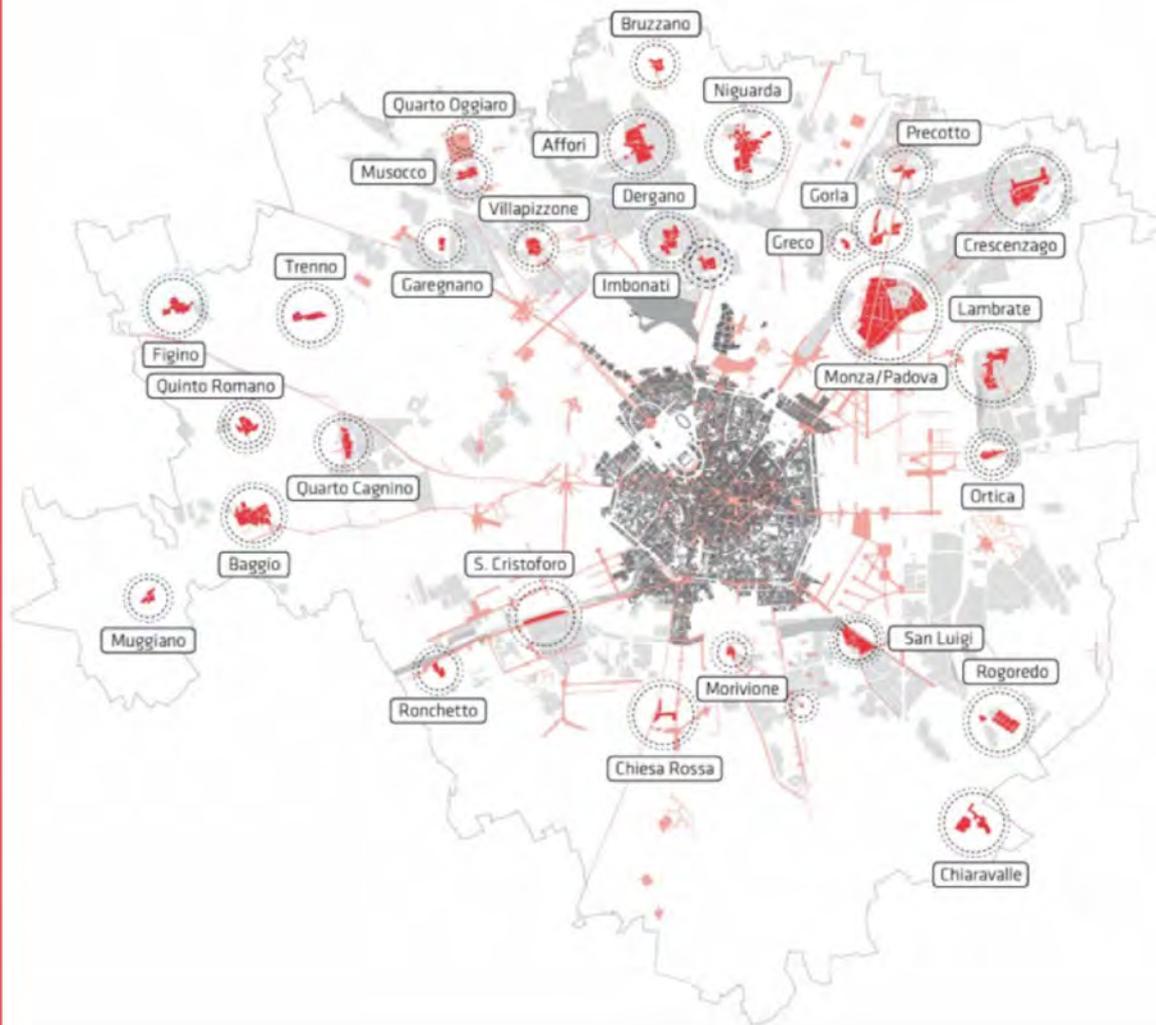
Duomo | Brera | Giardini Porta Venezia - Guastalla | Vigentina | Ticinese |
Magenta - San Vittore | Parco Sempione | Garibaldi - Repubblica | Centrale
| Isola | Maciachini - Maggiolina | Greco | Niguarda - Cà Granda | Bicocca |
Viale Monza | Adriano | Parco Lambro - Cimiano | Padova | Loreto | Buenos
Aires - Venezia | Città Studi | Lambrate | Parco Forlanini - Ortica | Corsica
| XXII Marzo | Porta Romana | Umbria Molise | Ortomercato | Mecenate |
Parco Monluè - Ponte Lambro | Triulzo Superiore | Rogoredo | Chiaravalle |
Lodi - Corvetto | Scalo Romana | Ex Om - Morivione | Ripamonti | Quintosole
| Ronchetto delle Rane | Gratosoglio - Ticinello | Stadera | Tibaldi | Navigli |
San Cristoforo | Barona | Cantalupa | Ronchetto sul Naviglio | Giambellino
| Tortona | Washington | Bande Nere | Lorenteggio | Muggiano | Baggio |
Forze Armate | Selinunte | De Angeli - Monte Rosa | Tre Torri | San Siro
| Quarto Cagnino | Quinto Romano | Figino | Trenno | Gallaratese | QT8 |
Portello | Pagano | Sarpi | Ghisolfi | Villapizzone | Maggiore - Musocco |
Cascina Triulza - Expo | Sacco | Stephenson | Quarto Oggiaro | Bovisa | Farini
| Dergano | Affori | Bovisasca | Comasina | Bruzzano | Parco Nord | Parco
delle Abbazie | Parco dei Navigli | Parco Agricolo Sud | Parco Bosco in Città

MILANO 2030
UNA CITTÀ, 88 QUARTIERI
DA CHIAMARE PER NOME

Riavvicinare i quartieri.

Lo spazio pubblico come bene comune.

Riconoscere le centralità esterne come ambiti prioritari, facendo riemergere piazze, assi e nuclei storici come elementi centrali nella vita di ogni quartiere, riconoscendo la qualità dello spazio pubblico, del commercio di vicinato e del verde come essenziali nella nostra città

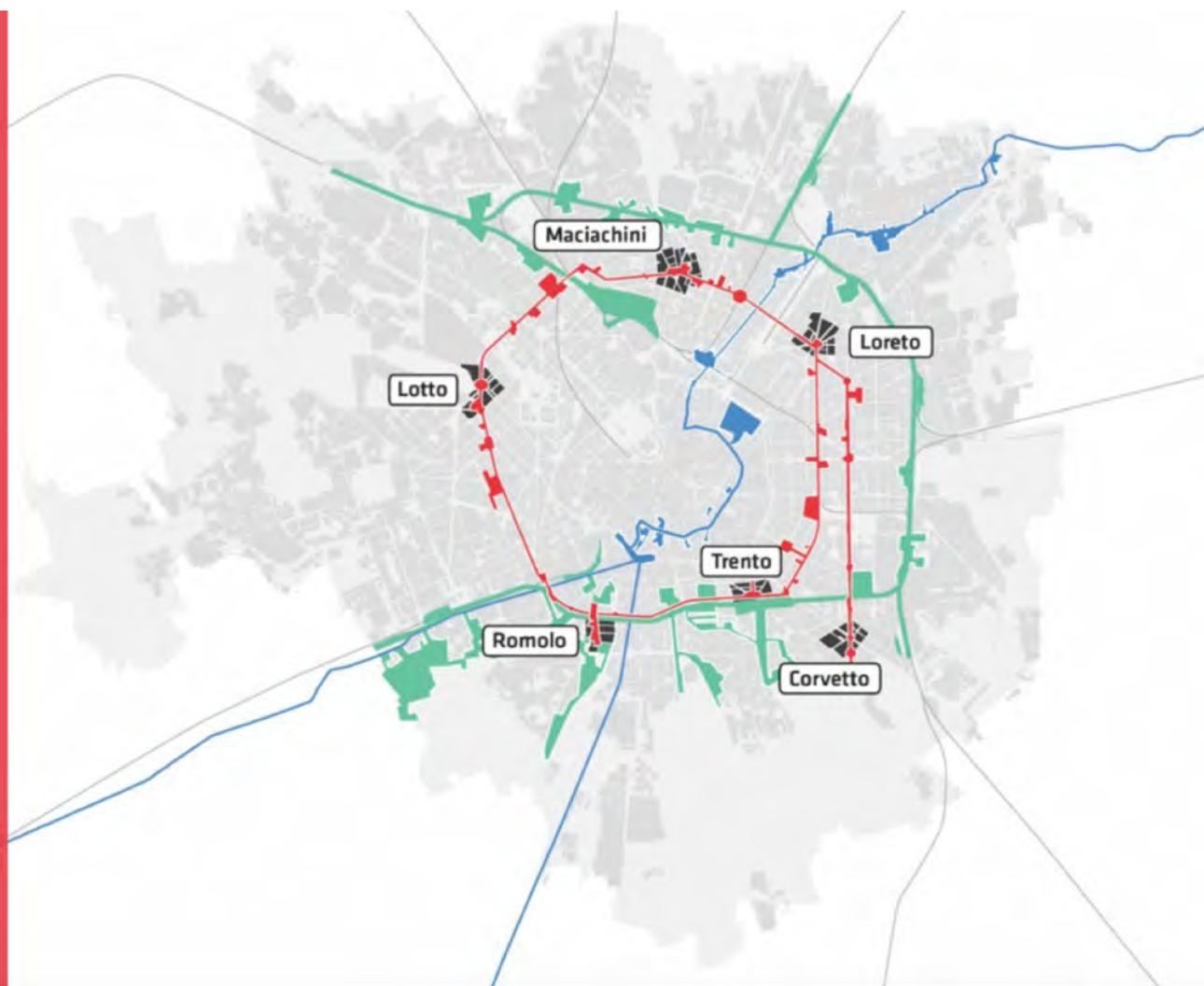




Rimembranze di Lambrate

MILANO 2030
UNA CITTÀ, 88 QUARTIERI
DA CHIAMARE PER NOME

Riaprire i Navigli, Rigenerare sette Scali, Reinventare sei Piazze.
Trasformare le cerchie viarie, filoviarie e ferroviarie, da infrastrutture di connessione – oggi barriere - in elementi di ricucitura tra parti di città e nuove centralità di sviluppo della Milano 2030 grazie agli scali, ai navigli e a sei piazze da reinventare come porte a vocazione pedonale.





Piazzale Maciachini

An aerial photograph of Milan, Italy, showing a dense urban landscape with a mix of historic and modern architecture. The skyline is dominated by several tall skyscrapers, including the Spina 21 complex. In the foreground, the intricate Gothic facade of the Duomo di Milano is visible. The sky is overcast with soft, diffused light. The text is overlaid in white, bold, sans-serif font.

MILANO 2030
5 OBIETTIVI

1. UNA CITTÀ CONNESSA, METROPOLITANA E GLOBALE

2. UNA CITTÀ DI OPPORTUNITÀ, ATTRATTIVA E INCLUSIVA

3. UNA CITTÀ GREEN, VIVIBILE E RESILIENTE

4. UNA CITTÀ, 88 QUARTIERI DA CHIAMARE PER NOME

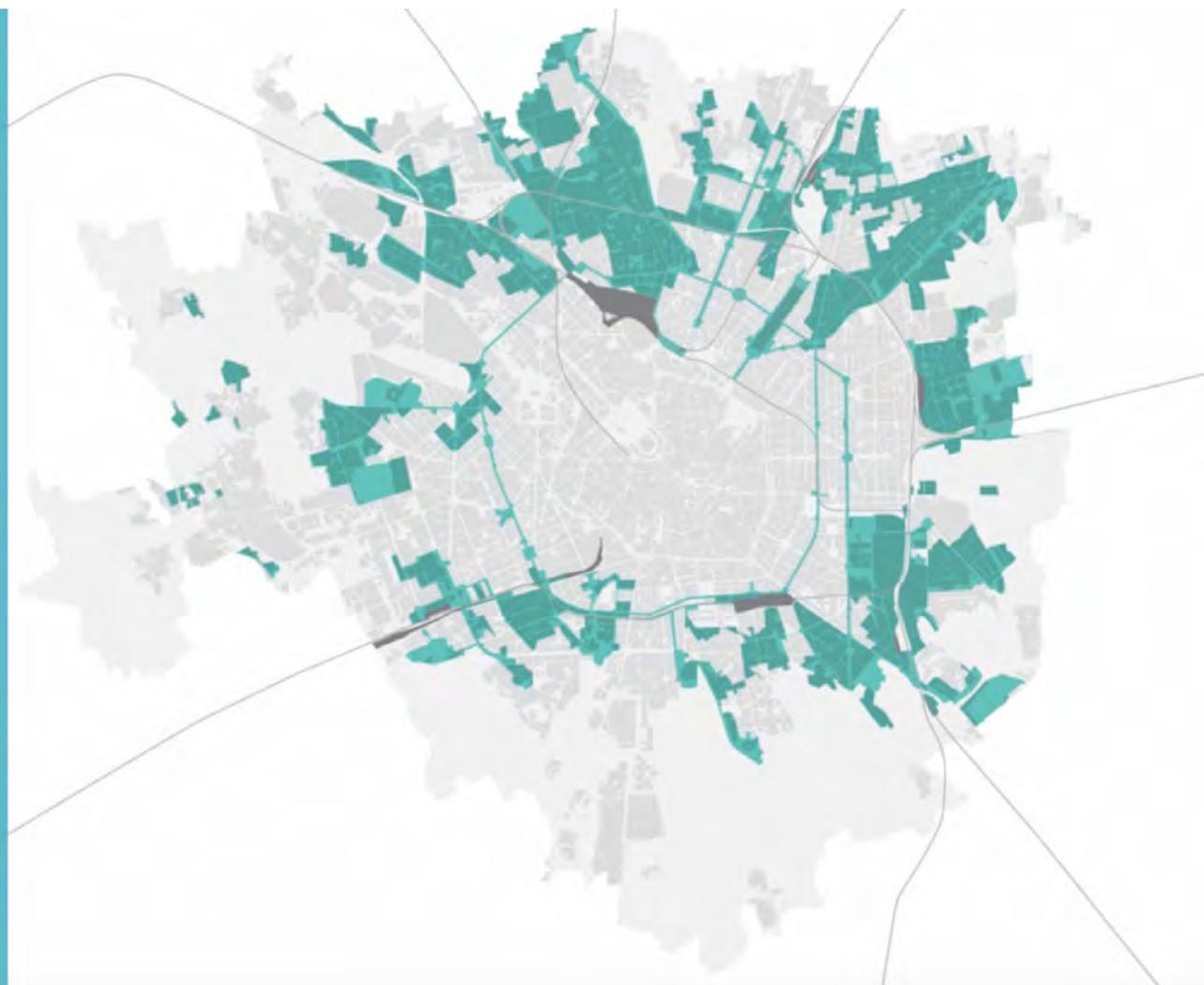
5. UNA CITTÀ CHE SI RIGENERA

MILANO 2030
UNA CITTÀ CHE SI RIGENERA

Rigenerare la città.

Le periferie al centro

Estendere a tutta la città il buon momento di Milano e creare sinergia tra investimenti pubblici e privati, identificando luoghi dove focalizzare politiche volte a stimolare processi di rigenerazione del patrimonio edilizio attraverso leve e incentivi mirati a massimizzarne il rinnovamento.

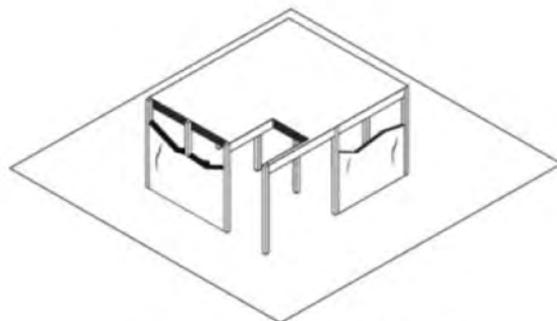




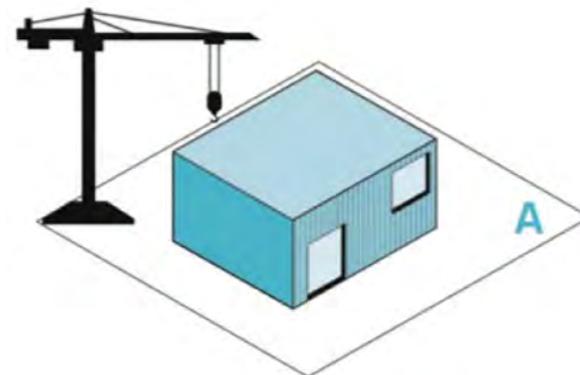
Symbiosis

MILANO 2030
UNA CITTÀ CHE SI RIGENERA

Recupero degli edifici abbandonati
Nuova norma sugli edifici abbandonati che penalizza gravemente chi non riqualifica o abbatte (trasferendo i diritti esistenti) entro un tempo determinato dall'approvazione PGT.

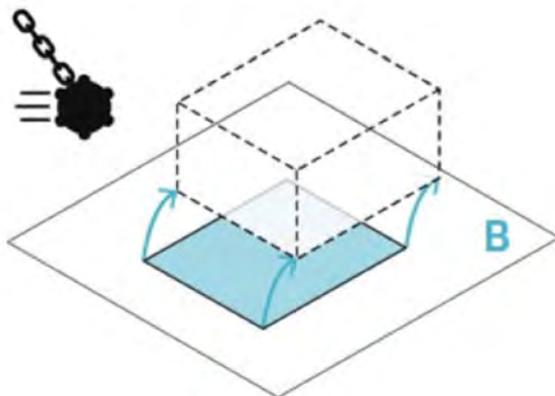


EDIFICIO ABBANDONATO



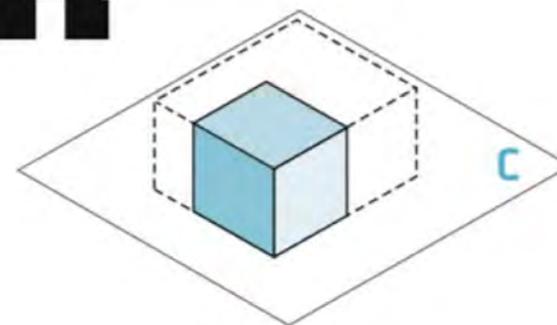
RISTRUTTURAZIONE

LEVE E INCENTIVI



DEMOLIZIONE

SALVAGUARDIA VOLUMETRIA
ESISTENTE



ABBANDONO

INDICE DI EDIFICABILITA' BASE



Via Boncompagni

MILANO 2030
UNA CITTÀ CHE SI RIGENERA

Ristrutturare i quartieri popolari
Concentrare gli investimenti pubblici sulla ristrutturazione dei quartieri popolari, sul recupero alloggi sfitti, sulla qualità dello spazio pubblico. Consentire gli interventi dei privati a scapito degli oneri per ristrutturare gli alloggi di edilizia residenziale pubblica.



3.000

alloggi di edilizia popolare sfitti
da ristrutturare

https://www.comune.milano.it/documents/20126/2053134/01DP_Relazione_Generale.pdf/baba55b0-c49a-ce8a-d9d2-68380cce21d2?t=1554714856097

>Patrizia Gabellini, Tecniche urbanistiche, Carocci, Roma 2001
in particolare Parte terza, capitolo 3 La trasformazione della città e del territorio

>Patrizia Gabellini, Fare urbanistica, Carocci, Roma 2010
in particolare capitolo 2, Urbanistica oggi

>Bernardo Secchi, Paola Viganò, Antwerp, territory of a new modernity, Sun, Amsterdam, 2009

> StudioPesaroPrg, Pesaro : il progetto preliminare del nuovo piano regolatore, Comune di Pesaro, Pesaro, 1997

> Piano Bologna: <http://dru.iperbole.bologna.it/pianificazione>

> Piano di Milano: <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/urbanistica-ed-edilizia/pgt-adottato-milano-2030>