

COMUNE DI BOLOGNA

5

PIANO DI RICOSTRUZIONE

RELAZIONE

TECNICA

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
PROVVEDITORATO ALLE OO. PP.
per l'Emilia e la Romagna BOLOGNA

COMITATO TECNICO-AMMINISTRATIVO

Adunanza del 12.3.47 Voto N. 1467



IL SEGRETARIO

P. Rinaldi

1946

PIANO DI RICOSTRUZIONE DI ALCUNI
QUARTIERI DELLA CITTÀ DI BOLOGNA

RELAZIONE

A) Condizioni urbanistiche della città di Bologna e
danni causati dalla guerra.

La città di Bologna, ha avuto negli ultimi decenni un notevole incremento in tutti i campi, demografico, industriale, commerciale, ferroviario, favorito oltre che dalla iniziativa dei suoi abitanti, dalla sua posizione geografica al centro di una regione ricca specialmente sotto l'aspetto agricolo, e punto di confluenza e di passaggio obbligatorio delle grandi vie di comunicazione che conducono dal settentrione al centro ed al mezzogiorno d'Italia e dalla parte occidentale della valle Padana alle regioni costiere dell'Adriatico, della Romagna e delle Marche.

A questo sviluppo ha necessariamente fatto seguito un corrispondente incremento in tutti i campi dell'attività edilizia, mentre il traffico, con l'avvento dell'automobilismo, ha preso sviluppi ed intensità tali che non solo erano forse impensabili alcuni decenni or sono, ma hanno fatto sostanzialmente cambiare la importanza e la funzione della rete stradale e delle direttrici attraverso le quali il traf-

fico stesso si svolge.

Di qui la necessità di una disciplina urbanistica modernamente intesa nei suoi vari aspetti stradali, edilizi ed igienici, che se era urgente prima della guerra è urgentissima oggi, quando alle sue sposte ragioni, si aggiungono quelle di non meno fondamentale importanza, di ovviare alle immani distruzioni arretrate dalla guerra agli edifici ed agli impianti.

La formazione di un piano regolatore, studiato con sufficiente ampiezza di vedute e larghezza di criteri è pertanto più che mai indispensabile per un organico sviluppo dei nuovi quartieri e per l'impianto di servizi pubblici adeguati ai nuovi bisogni che si delineano e che vanno man mano aumentando rapidamente.

Purtroppo fino ad ora lo sviluppo della città, dei suoi traffici e dei suoi servizi hanno preceduto il formarsi dei piani regolatori e delle norme edilizie e ne è derivato un incremento frammentario ed in parte caotico, senza che una direttiva unitaria abbia regolato il sorgere dei nuovi quartieri e delle nuove comunicazioni stradali, con il risultato che al disordine edilizio fa da contropartita una eccessiva dispersione dei pubblici impianti ed un corri-

spondente onere ai bilanci comunali che se, non è possibile adeguatamente valutare, è senza dubbio alcuno da ritenersi molto pesante.

Dopo l'apertura della via Farini e della Via Indipendenza, fu studiato il piano regolatore e di ampliamento approvato con legge 11 aprile 1889 n. 6020, tuttora in vigore e che è ormai superato dalla situazione attuale. Questo piano, mentre è stato per la massima parte realizzato nella zona all'interno della cerchia delle vecchie mura, ora demolite, non ha trovato che una parziale attuazione nella zona di ampliamento, perchè le nuove situazioni e le nuove necessità che a mano a mano si andavano presentando hanno imposto adattamenti e variazioni tali da richiedere modificazioni sostanziali.

Oltre ad alcune parziali sistemazioni di nuovi quartieri esterni, avvenute a mezzo di particolari convenzioni, e che sarebbe troppo lungo ed inutile qui ricordare, negli anni 1927/1929 il Comune di Bologna provvide allo studio di una organica serie di varianti ed aggiunte al piano del 1889, che però non trovarono mai la loro definitiva e legale sanzione.

Più urgente divenne il problema negli anni 1934/1935 quando, in occasione dell'apertura della nuova

via Roma, che interessa vasti ed importanti quartieri della zona di ponente del vecchio nucleo urbano, fu bandito un concorso nazionale per lo studio dell'imbocco della detta strada con le vie Ugo Bassi, S. Felice e Malpighi. Non è questa la sede adatta per rievocare le vicende del detto concorso. Si può sicuramente affermare che l'esito più importante fu la riconfermata necessità dello studio di un nuovo piano regolatore generale.

E difatti nel 1938, il Comune di Bologna bandì un concorso Nazionale, in seguito al quale fu studiato un piano negli anni 1939/1942, piano però che, per il fatto della guerra, non fu pubblicato.

Nel frattempo fu pubblicato nel 1942 un piano particolareggiato di esecuzione di alcune zone del centro cittadino allo scopo di dare corso ad alcuni lavori che risultavano particolarmente urgenti e necessari, piano che trovasi attualmente all'esame degli organi superiori.

Senonchè la guerra, che fino ad allora era stata lontana, si avvicinò purtroppo anche alla nostra città che ne fu investita in pieno e vasti quartieri furono colpiti e sconvolti.

Questa nuova tragica realtà rendeva necessaria una revisione degli studi fino allora compiuti, sia

per estendere il piano a quartieri che ora è necessario ricostruire, sia per ridurre od eliminare opere prima previste e non più confacenti alla mutata situazione.

Fin da 1944, in piena guerra guerraggiata alle porte della città, si preoccupò il Comune di porre allo studio il problema e ne risultò uno studio di massima, per quanto possibile completo date le circostanze eccezionali.

Alla fine delle ostilità il problema del piano regolatore generale venne subito rimesso allo studio. Ritenne l'Amministrazione opportuno indire una mostra di quanto era stato fino ad allora studiato, ammettendo anche studi e proposte al di fuori degli studi fatti dal Comune o da esso promossi. La mostra ebbe luogo nel luglio 1945 ed in tale occasione fu anche indetto un referendum popolare e furono richiesti pareri e proposte delle organizzazioni dei tecnici cittadini.

Dopo di che fu dato incarico alla Divisione Urbanistica della Direzione dei Servizi Tecnici del Comune di studiare un piano regolatore generale ed un piano di ricostruzione dei quartieri maggiormente danneggiati dalla guerra, con la consulenza di una Commissione così composta : Geom.Sante Bentini-Assessore,

Presidente, Dott.Ing.Pietro Bonetti; Dott.Arch.Piero Bottoni, Prof.Dott.Ing.Aldo Della Rocca, Prof. Dott. Ing.Arch.Plinio Marconi, Dott.Ing.Giorgio Pizzighi* ni, Dott.Ing.Galliano Rabbi, Dott.Ing.Arch.Giorgio Ramponi, Prof.Dott.Ing.Arch.Giovanni Setti, Geom.Cesare Venturi, Dott.Arch. Luigi Vignali. Il nuovo piano doveva tener conto sia degli studi precedentemente effettuati, sia dei risultati del referendum popolare, sia del parere delle organizzazioni tecniche interpellate.

Prima della guerra esistevano nel Comune circa 280.000 locali ad uso abitazione, distribuiti in circa 13.400 case e che ospitavano una popolazione presente nel Comune, all'inizio delle ostilità, di circa 320.000 abitanti.

Per cause di guerra, bombardamenti aerei, tiri di artiglieria, rappresaglie e varie furono distrutti circa 45.000 vani ed altri 80.000 più o meno gravemente danneggiati.

Su un totale di 13.400 case e 280.000 locali di abitazione, esistenti prima della guerra ben 1272 case furono distrutte, 1534 semidistrutte, 2633 lesionate più o meno gravemente.

In complesso la percentuale dei danni agli edi=

fici si aggira sul 44%.

Impostato pertanto sulle sue linee essenziali lo studio di un piano regolatore generale della cui opportunità si è detto più sopra, è stato redatto il "Piano di Ricostruzione" dei quartieri maggiormente devastati dalla guerra, piano che rappresenta la base indispensabile per consentire e promuovere la riedificazione della città.

I danni per cause belliche sono sensibili si può dire in tutto il territorio del Comune per le numerose incursioni aeree e per i tiri delle artiglierie nel non breve periodo che va dall'ottobre 1944 alla fine di aprile 1945 quando la città è rimasta a ridosso del fronte.

Tuttavia in alcune zone i fabbricati danneggiati rappresentano solo una piccola parte del complesso edilizio. Altre zone poi per essere di recente costruzione avevano già una disciplina urbanistica ed igienica che non richiede particolari urgenti provvedimenti.

Il piano di ricostruzione è stato quindi limitato a quelle zone dove è assolutamente necessario impedire il ricostruire abitazioni malsane, disordinate ed eccessivamente addensate, quali si avevano prima delle distruzioni specie nei vecchi quartieri

all'interno della cerchia delle vecchie mura demolite, o dove è necessario dare una disciplina urbanistica a quartieri precedentemente sorti in modo caotico e disordinato.

I quartieri oggetto del Piano di Ricostruzione sono pertanto i seguenti :

A) nell'interno della vecchia città.

1 - tutta la zona a nord e ad ovest del vecchio nucleo urbano che da Porta Mascarella si estende fino quasi a porta S. Isaia e si protende verso il centro della città.

2 - la zona all'incrocio delle vie Farini e S. Stefano;

B) all'esterno del vecchio nucleo urbano;

1 - il quartiere denominato "Bolognina" a nord della stazione Centrale delle FF. SS.

2 - la zona a nord-ovest del vecchio nucleo urbano fra porta S. Felice, porta Lane e il viale Pietramellara;

C) alla periferia del Comune :

1 - il sobborgo di S. Ruffillo;

2 - l'abitato di Borgo Panigale.

Tutte queste zone sono comprese nel decreto del Ministero dei LL. PP. che include il Comune di Bologna nell'elenco di quelli autorizzati a compilare il Pia=

no di Ricostruzione.

Queste zone occupano bensì una porzione di estensione tutt'altro che indifferente, però non rappresentano che una parte del territorio comunale e del suo centro abitato, per cui il Piano in discorso ha le caratteristiche di un piano parziale e non viene ad interessare altro che una parte ridotta degli impianti e delle installazioni urbanistiche cittadine.

In conseguenza della guerra si verificarono nel Comune di Bologna spostamenti notevoli di popolazione. Dapprima uno sfollamento quasi generale che ridusse a circa un terzo la popolazione presente. Successivamente, coll'avvicinarsi del fronte, si verificò un afflusso notevolissimo di popolazione anche dalle campagne circostanti che portò il numero degli abitanti ad una quantità notevolmente superiore a quella precedente la guerra. terminate le ostilità buona parte dei rifugiati è ritornata ai loro paesi d'origine.

Però il numero enorme di abitazioni distrutte ha fatto sì che la popolazione è attualmente agglomerata in modo assolutamente inammissibile nelle abitazioni superstiti ed in moltissimi casi in ricoveri di fortuna, come cantine, grenai, ecc. Inoltre moltissimi sono ancora coloro che vivono in abitazioni

collettive di fortuna, quali locali scolastici ecc.

Fino a questo momento ben poco è stato fatto per risolvere il problema dei senza tetto, e le necessità sono troppo grandi perchè sia possibile con provvedimenti provvisori e di rapida attuazione portare un sensibile sollievo alla mancanza di abitazioni.

Un certo numero di abitazioni è stato riparato specialmente negli stabili che avevano subito lievi danni, mentre molto limitato è stato fino ad ora il numero delle case distrutte che vengono ricostruite.

E' necessario pertanto procedere ad una rapida ricostruzione delle case distrutte allo scopo di ovviare a così grave stato di fatto.

Base di ogni azione in tale senso è l'esistenza di un Piano urbanistico che consenta un armonico sviluppo delle costruzioni e dia al Comune uno strumento valido ed efficace per disciplinare e per incrementare con tutti i mezzi possibili la costruzione di nuove abitazioni ed impianti di interesse pubblico.

Nelle zone comprese nel piano di ricostruzione prima della guerra trovavano ricetto circa 94.000 persone, delle quali 2.500 a S. Ruffillo, 3.500 a Borgo Panigale ed il resto nel centro urbano e nelle

zone esterne contigue.

In seguito al piano studiato, circa 75.000 persone saranno rialbergate nel sito di prima, ed il resto, in conseguenza del diradamento delle costruzioni reso necessario soprattutto per ragioni igieniche, o in zone prima adibite ad altri usi, specie nel vecchio nucleo cittadino ed in limitati ampliamenti, della periferia e dei sobborghi, e più precisamente la popolazione sopra indicata di 94.000 persone verrà così sistemata :

N.57.000 persone nel vecchio nucleo, N.26.000 persone nelle zone esterne del centro urbano, N.5.000 persone a S.Ruffillo e n.6.000 a Borgo Panigale.

B) Criteri Generali del Piano di Ricostruzione.

Come risulta da quanto detto precedentemente il Piano di Ricostruzione comprende varie zone assai diverse per caratteristiche edilizie e d'ambiente e cioè :

- 1°) La zona del vecchio nucleo urbano nell'interno della circonvallazione;
- 2°) La zona all'esterno del vecchio nucleo (Bologna ecc.) e a questa contigua;
- 3°) Le zone suburbane.

Ognuna di queste zone è stata naturalmente studiata con diversi criteri in relazione alle rispettive

ve caratteristiche e necessità.

Nell'interno del vecchio nucleo storico, si è prevista la ricostruzione e la costruzione ex novo dei quartieri maggiormente danneggiati, cercando con cura particolare di ridurre al minimo indispensabile la demolizione dei fabbricati superstiti ai bombardamenti.

E' infatti da ritenersi che, anche nel verificarsi delle più ottimistiche previsioni, per parecchi anni, non sarà possibile eseguire un numero sensibile di nuove demolizioni oltre quelle causate dalla guerra.

I nuovi quartieri sono stati studiati in modo da conservare le caratteristiche dell'ambiente del centro storico artistico cittadino, e inquadrandoli nella sistemazione generale della città quale risulta dallo studio di massima del Piano Generale di cui si è fatto cenno e che nella parte centrale della città è imperniato specialmente sulla creazione di una nuova arteria che percorrendo la città in senso est-^{a nord} ovest (della via Rizzoli-Ugo Bassi, valga a convogliare il traffico leggero di attraversamento che non trova convenienza a percorrere l'attuale circonvallazione, troppo lontana dal centro.

Di questa nuova arteria, una parte risulta ap=

punto compresa nella zona interessata dal Piano di
Ricostruzione.

Si è pure avuto cura di mantenere la caratte=
ristica dei portici che fiancheggiano le vie bologne
si in tanti punti della città.

Analogamente la porzione della città che risul=
ta contigua agli impianti ferroviari di Bologna Cen=
trale è stata studiata sulla scorta delle trattati=
ve che fino dall'anteguerra furono avviate con le
FF.SS.

Per quanto si riferisce ai quartieri esterni
della circonvallazione attuale ed a questi contigui
sorti per la massima parte in seguito al Piano Rego=
latore del 1889, si è proceduto essenzialmente ad un
riordino della viabilità che era già buona, studian=
do quelle rettifiche di strade e quei nuovi allaccia=
menti strettamente indispensabili che valgano a me=
glio disciplinare lo svolgersi dei traffici, predi=
sponendo i tronchi delle nuove arterie di comunica=
zione colle strade esterne del traffico futuro, se=
condo lo schema viario principale del piano generc=
le.

Completamente a sé stanti sono invece le siste=
mazioni dei quartieri periferici di S.Ruffillo e Bor=
go Panigale, che nella limitata estensione del Piano

di Ricostruzione hanno semplicemente le funzioni di consentire il risorgere nel modo migliore di due centri suburbani, senza interferire in maniera sensibile in quello che sarà lo sviluppo ultimo dell'abitato cittadino.

In tutte le soluzioni studiate, oltre il rispetto delle caratteristiche ambientali, di cui si è fatto cenno, si è avuto cura di riportare le soluzioni previste dai piani precedenti, specialmente del Piano Regolatore del 1889, tuttora in vigore e delle varianti del 1941/1942 già accennato, in modo che il Piano di Ricostruzione risulti con questi Piani precedenti completamente coordinato.

Si è fatto cenno più volte ad un piano generale in corso di studio. Tale piano, che sarà il risultato degli studi effettuati dal Concorso Nazionale dal 1938 ad oggi, seguirà in un secondo tempo. Le parti in vero non grandi che sono state riportate nel Piano di Ricostruzione sono di estensione così limitata rispetto all'insieme, che non vengono a pregiudicare la futura completa soluzione del problema.

Occorre poi tenere presente che nello studio del Piano di Ricostruzione si è avuto particolare cura di rispettare al massimo gli edifici di carattere storico ed artistico, che si trovano nella zo-

na interessata, che vengono toccati solo in quanto
ciò si è manifestato assolutamente indispensabile.

Nella scelta dei tipi edilizia si è
avuto cura di limitare la edilizia intensiva unica-
mente alle zone centrali del vecchio nucleo urbano
che più specialmente verranno adibite oltre che ad
abitazioni, a negozi ed uffici.

Però anche nell'interno del vecchio nucleo dovun-
que possibile e specie nei quartieri di nord-est si
è data la preferenza ad una edilizia aperta con cor-
pi di fabbrica lineari.

Nei quartieri esterni dell'immediata periferia
sono invece stati preferiti tipi di edilizia semin-
tensiva a fabbricati lineari ed a palazzine e nei
sobborghi si è dato largo spazio alle casette multi-
ple, binate e isolate.

Specialmente nelle zone interne dove si tratta
di completare isolati solo parzialmente distrutti e
dove pertanto risultava difficile giungere ad una
zonizzazione vera e propria, si sono predisposti
speciali norme per gli edifici che dovevano sorgere
lungo i nuovi allineamenti edilizi segnati nel pia-
no.

In varie parti dove il Piano Regolatore vigente
non è ancora stato attuato ed ove esistano speciali

piani come ad esempio nelle zone del centro per cui nel 1942 fu pubblicato il piano particolareggiato con varianti di cui si è fatto cenno, si sono riproposte, con particolari notazioni le soluzioni che si è ritenuto opportuno conservare, come pure si sono indicate punteggiate le linee sia del vecchio piano sia del nuovo piano generale in corso di studio che non trovano luogo nel Piano di Ricostruzione perchè non interessano edifici distrutti o comunque danneggiati dalla guerra.

Le caratteristiche dei vari tipi edilizi risultano dal fascicolo di norme tecniche allegato al piano.

Più che una prolungata esposizione di criteri generali si ritiene che valga meglio ad illustrare il progetto eseguito, una dettagliata esposizione delle varie opere progettate.

C) Descrizione particolareggiata delle varie opere.

- 1) QUARTIERE COMPRESO FRA VIA IRNERIO, VIA MASCARELLA, VIALE MASINI E LA MONTAGNOLA (foglio 83 e 84).

Le distruzioni in queste zone sono state molto intense, raggiungendo circa l'80 % della consistenza precedente.

Si trattava di un quartiere di assai vecchia costruzione e composto in buona parte di edifici molto

cui
o
por=
si
no
ano
che
chè
neg=
ulta
iano.
i ge
il
elle

modesti, in molti casi addirittura miseri ed in condizioni igieniche pessime anche per l'eccessiva densità delle costruzioni, per cui la ricostruzione verrà a risanare radicalmente la località.

il progetto mantiene il tracciato di via del Borgo che costituisce il tradizionale asse del quartiere.

La strada verrà alquanto allargata e risulterà porticata dai due lati come era precedentemente, allo scopo di conservare questa particolare caratteristica ambientale cittadina ed al termine della via è prevista la ricostruzione dello storico santuario della Madonna del Borgo, distrutto dai bombardamenti, ma che si prevede di modificare in sito, ampliando e migliorando il piazzale antistante.

Anche le vie Mascarella, Capo di Lucca e del Pallone, verranno mantenute secondo i vecchi tracciati, convenientemente rettificati.

AREL
84).
to
ten=
co=
olto

Si nota principalmente in questo quartiere oltre alla rete delle strade interne di lottizzazione una nuova strada porticata, con l'ultimo tratto a parco, e con andamento parallelo a via Irnerio che, attraversando il quartiere, condurrà con un nuovo accesso al Giardino della Montagnola nel lato di levante del giardino stesso.

Nella zona compresa fra la Montagnola ed il viale Masini è prevista l'apertura di una nuova strada che dalla piazza XX settembre correrà parallela al tratto superstite della vecchie mura cittadine per innestarsi in viale Masini all'incrocio di via Capo di Lucca, attraverso una zona ora inutilizzata.

E' prevista, per l'esecuzione di questa opera, la copertura del Canale delle Moline, e del Torrente Aposa, opera già da tempo progettate e che porteranno al completo risanamento della zona dando luogo ad una sensibile disponibilità di aree fabbricative.

2) ADIACENZE DI PIAZZA VIII AGOSTO (Foglio 88 e 89)

La storica Piazza VIII Agosto rimarrà nella configurazione precedente. E' solo prevista la ricostruzione della vasta area ora libera da costruzioni compresa fra la piazza stessa e via Alessandrini.

Nuovi allineamenti sono inoltre stati studiati per la zona compresa fra via Alessandrini e via Capo di Lucca, nella parte fra via Irnerio e via Moline e nell'imbocco fra via Augusto Righi e via Oberdan. Si coglie l'occasione di alcune distruzioni avvenute allo scopo di migliorare la viabilità esistente e di ottenere una più ordinata sistemazione edilizia.

3) INCROCIO VIA ZAMBONI-VIA S.VITALE (Foglio 89)

Il fabbricato d'angolo è crollato in seguito a bombardamenti.

Si è riportato nel Piano di Ricostruzione l'allineamento già previsto nel Piano Regolatore del 1889 allo scopo di migliorare l'imbocco di via S. Vitale, senza intaccare gli edifici di carattere artistico e monumentale ivi esistenti.

4) VIA VALDONICA (Foglio 89)

Utilizzando distruzioni avvenute si è prevista la costruzione di una piazzetta che dovrà servire come luogo di sosta ed avrà anche lo scopo di migliorare la consistenza igienica della località.

5) QUARTIERI FRA PORTA GALLIERA E PORTA LALLI (Foglio 82)

Questo quartiere è sorto ex novo nei primi decenni di questo secolo, in seguito al Piano del 1889. E' stato in buona parte devastato dalla guerra, tuttavia dato appunto il suo recente impianto non si è ritenuto opportuno provvedere a sostanziali modifiche, salvo per la zona che fronteggia il fabbricato della Stazione Centrale ed il viale Pietramellara e via Boldrini.

E' stato previsto l'allargamento del viale Pietramellara, che è ora di misura notevolmente inferiore a quella di tutti i restanti viali di circonvallazione.

lazione.

L'allargamento del viale Pietramellara, avviene su fabbricati per la massima ^{parte} colpiti dai bombardamenti.

Nel piazzale che si trova lungo il viale Pietramellara al termine di via Cairoli, troverà poi inizio la rampa di un nuovo cavalcavia che attraversando il piazzale della Stazione costituirà una nuova rapida e necessaria comunicazione con i quartieri a nord della ferrovia alleggerendo così notevolmente il traffico del cavalcavia esistente sull'asse di via Indipendenza.

6) QUARTIERE FRA VIA ROMA, VIA RIVA DI RENCO, VIA AVESELLA (Foglio 81)

Anche questo quartiere verrà ricostruito ex novo. Si impernia sulle vecchie vie Polese e S. Carlo, in buona parte distrutte e costituite per la maggior parte di catapecchie fatiscenti ed antigieniche. Anche qui si è mantenuto il tradizionale andamento delle vie Polese e S. Carlo. Quest'ultima verrà ricostruita porticata e sullo sfondo, si è prevista la ricostruzione della Chiesa di S. Carlo in parte crollata, ampliandone il piazzale antistante.

A metà della via S. Carlo, utilizzando l'area di case distrutte si è previsto un piazzale ove potrà

trovare sede un mercatino rionale.

Sul lato di levante di via Avesella è stato riportato l'allineamento previsto nel piano del 1839.

Nel complesso il lavoro verrà a risanare una zona fra le più misere della città. Si è avuto cura di conservare le parti superstiti lungo via Avesella che sono anche quelle che hanno una migliore consistenza edilizia.

7) LA VIA LAME ED I QUARTIERI ADIACENTI (Fogli 80-81-86-87)

E' questa una delle zone dove i danni arrecati sono più imponenti.

Si è prevista la sistemazione di via Lame secondo la precedente direttrice onde non turbare l'andamento radiale caratteristico della vecchia città, portandone la larghezza fino a m.14 oltre i portici su ambedue i lati, come esistevano precedentemente.

Si è avuto cura di conservare la Chiesa di SS. Filippo e Giacomo ed alcuni edifici superstiti di interesse storico ed artistico (civ.num.24-26).

Una completa nuova sistemazione viene invece data ai due quartieri adiacenti : quello verso levante che si estende fino a via Roma e quello verso ponente che risulterà delimitato dalla via Riva di Reno e del viale di circonvallazione. La nuova tessitura

stradale, convenientemente raccordata con le vie esistenti consentirà una zonizzazione moderna ed una edilizia aperta pur senza creare stridenti contrasti con le caratteristiche dell'ambiente bolognese.

Ai due lati della via Lama è prevista una fascia di costruzioni intensive ove troveranno sede abitazioni, uffici e negozi.

A levante ed a ponente della via sorgeranno due quartieri con gli edifici ad uso pubblico occorrenti, le Chiese, le scuole ecc. e le zone residenziali costruite per la massima parte da una edilizia di tipo aperto.

Fra la zona intensiva lungo la via Lama e il quartiere laterale sono previste zone di separazione sistemate a verde. Una ampia strada a parco, in senso "grosso modo" normale a via Lama costituirà l'asse dei due quartieri.

Ne risulteranno vasti e comodi quartieri residenziali in zone centrali e di facile accesso al centro degli uffici e degli affari.

La realizzazione completa di questi quartieri, presuppone lo spostamento dell'Ospedale Maggiore, della Manifattura Tabacchi e del Macello Comunale.

L'Ospedale Maggiore è stato in buona parte distrutto e si ritiene che convenga costruirlo in altra

sede, fuori del centro della città.

Anche la Manifattura Tabacchi dovrà essere spostata altrove, perchè sistemata così come è, nel piano dell'abitato, ha dato luogo sia in passato che presentemente ad inconvenienti non piccoli specialmente per le esalazioni che ammorbano per largo tratto le abitazioni circostanti.

Fino dall'anteguerra sono in corso trattative in proposito fra il Comune e l'Amministrazione interessata ed è già stata individuata l'area dove dovrà sorgere il nuovo stabilimento in località Casaralta, fuori porta Galliera.

Anche il problema del Macello era già impellente prima della guerra. La necessità di avere il Macello in condizioni di immediato funzionamento ha indotto l'Amministrazione Comunale a procedere alla ricostruzione del Macello stesso.

La soluzione definitiva è sempre imperniata sulla necessità di liberare tale zona, più opportunamente sfruttandola per quartieri residenziali, con lo spostamento del macello in altra località fuori dell'abitato.

8) IL COMPLETAMENTO DI VIA ROMA - (Foglio 81-86-87).

La via Roma fa parte del Piano Regolatore del 1889. Fu aperta al transito negli anni 1934-1935

quando furono costruiti gli edifici sul lato di ponente.

Per il lato di levante e per il modo di incrocio con la via Ugo Bassi, piazza Malpighi, via S. Felice ecc. fu studiato e pubblicato un piano particolareggiato nel 1941/42.

Nell'attuale piano di ricostruzione è stata riportata appunto la soluzione prevista da detto piano del 1941/42, che trovasi attualmente all'esame delle Autorità Superiori per le necessarie approvazioni.

La soluzione adottata prevede : la separazione dello sbocco di via Lane da quello di via Roma, mediante la costruzione di un corpo avanzato allineato sul lato di ponente della via Roma, nell'edificio erigendo all'angolo di via Roma con la via S. Felice; l'allargamento dell'incrocio via Ugo Bassi e via Roma mediante un congruo arretramento dell'erigendo palazzo d'angolo fra le due strade:

Le costruzioni sul lato di levante di via Roma erano costituite da edifici quasi esclusivamente in pessime condizioni di conservazione ed igiene. In buona parte sono andati distrutti per i bombardamenti. Il completamento della strada non presenta pertanto notevoli difficoltà.

po=
o=
.Fe
i=
ri=
ia=
e
va=
ne
me=
eato
o e=
ce;
Ro=
o
oma
in
n buo=
ti.
nto

A modifica del piano particolareggiato del 1941/42 di cui si è fatto cenno, non si è ritenuto opportuno inserire nel piano attuale l'abbattimento dell'edificio fra la via S. Felice e Pratello detto l' "Ospedaletto" che si prevede di conservare, con che si viene ad ottenere un assoluto rispetto dello ambiente mantenendo anche lo stretto imbocco della storica via S. Felice e per non aumentare, ulteriormente, le demolizioni causate dalla guerra.

Si è invece previsto di non ricostruire lo storico Palazzo Ghisilieri (ex Hotel Brun) andato purtroppo distrutto per la massima parte nella preesistente linea di ciglio stradale, ma di consentirne la ricostruzione; con portico, sull'allineamento degli altri esistenti sul lato di mezzodì di via Ugo Bassi, ottenendosi in questo modo un sensibile miglioramento all'incrocio di via Ugo Bassi con piazza Malpighi; oppure senza portico sull'allineamento dato dalla linea di fondo del portico degli esistenti fabbricati.

9) IL PROLUNGAMENTO DI VIA VENEZIAN FINO A VIA GALLIERA (Foglio 87).

L'accennato piano particolareggiato di alcune zone del centro cittadino pubblicato nel 1942 prevede un collegamento fra via Ugo Bassi, via Galliera,

con allargamento di via Oleari. Nel piano di ricostruzione, utilizzando alcune distruzioni avvenute, si è previsto intanto, in prosecuzione di via Oleari, l'allargamento del primo tratto di via Porta Castello. E' indicata punteggiata la soluzione completa da inserirsi nel piano generale.

10) IL COMPLETAMENTO DI PIAZZA GALILEI (Foglio 87).

Si è riportata nel piano di ricostruzione la soluzione prevista nel piano particolareggiato di alcune zone del centro cittadino, già pubblicato nel 1941 e di cui si è fatto cenno più volte, limitatamente però alla zona interessata dalle avvenute distruzioni e precisamente il lotto compreso fra la via Agresti, S. Margherita, Nella tavola è indicata punteggiata la soluzione completa della sistemazione della zona e che viene a consentire quella comunicazione diretta fra la via Galliera e la piazzetta di S. Paolo di cui si è fatto cenno più sopra.

11) SISTEMAZIONE DI PIAZZA MALPIGHI (Foglio 87)

Nella ricostruzione degli edifici crollati in piazza Malpighi si è prevista la creazione di un passaggio pedonale lateralmente al torrione di Porta Nuova, che è una delle poche porte superstiti della vecchia cerchia del mille, allo scopo di facilitare il transito senza variare le caratteristiche ambientali.

12) SISTEMAZIONE DI VIA PRATELLO E ADIACENZE -

(Foglio 80-85-86)

Anche in questa zona le distruzioni sono state notevolissime ed hanno interessato una parte di città dove vi era una edilizia in molte cattive condizioni di conservazione e di igiene.

Oltre ad alcune rettifiche ed allineamenti di edifici esistenti si è progettato un nuovo quartiere compreso fra via Pietralata, via Pratello, via della Grada e via S.Felice.

Una piazzetta formerà il centro del nuovo quartiere ed in essa verranno sistemati gli edifici pubblici, il mercatino rionale ecc.

Si prevede di non ricostruire l'Oratorio adiacente alla Chiesa della Carità, del secolo XVII, quasi completamente distrutto, allo scopo di creare una comunicazione diretta fra le vie Riva di Reno e S.Felice e il nuovo quartiere.

13) INCROCIO VIA FARINI, VIA S. STEFANO (Foglio 96)

In conseguenza delle ingenti distruzioni avvenute, è sorta la convenienza di migliorare l'incrocio fra le due importanti arterie delle vie Farini e S.Stefano arretrando il ciglio stradale.

Si prevede di conservare il voltone di accesso alla Chiesa di S.Giovanni in Monte, ricostruendo il

portale di accesso di alcuni metri più all'interno. La casa Modiano in angolo fra via S. Stefano e piazza S. Giovanni in Monte, del secolo XV, restaurata però ed in parte rifatta alcuni decenni or sono, è andata quasi interamente distrutta. Qualora si volesse ricostruirla si potrebbe farlo sul nuovo ciglio che del resto differisce di non molto da quello preesistente.

14) ZONA ESTERNA ALLA CIRCONVALLAZIONE A NORD E A NORD)OVEST (Fogli 25-39-40-55-56-57-59-60).

Anche in questi quartieri le distruzioni sono state gravissime.

Trattasi però di zone sorte recentemente, per la massima parte in seguito al Piano Regolatore del 1889, ed in base a lottizzazioni parziali, nei primi decenni di questo secolo.

Non si è pertanto ravvisata la necessità di procedere a radicali cambiamenti, ma semplicemente ad un riordino della viabilità attuale ed al completamento dei quartieri stessi, mantenendo l'impostazione generale esistente.

Fra le opere principali si richiama l'attenzione sul nuovo cavalcavia che da viale Pietramellara, attraverso il piazzale della Stazione Centrale, giungerà in via Fioravanti, costituendo così un nuovo rapido

no. collegamento fra il vecchio nucleo della città e la
az= zona annonaria dove trovansi il Mercato Ortofrutti=
a colo, i Frigoriferi ecc.

, è In prosecuzione di detto cavalcavia è prevista
oles= la costruzione di una strada di notevole larghezza
io che dovrà poi andarsi ad innestare alla strada e=
pree sterna di circonvallazione prevista dal Piano Gene=
rale.

A Occorrerà invece procedere in tutta questa zo=
na ad una edificazione più ordinata di quella prece
no dente, essendo sorti in questi quartieri fabbricati
dei tipi e con le caratteristiche più svariate (ca
er se popolari, casette isolate, stabilimenti industria
del li ecc.) senza alcun ordine e disciplina. A questo
ri= si ovvierà mediante le caratteristiche edilizie del=
la zonizzazione prevista.

pro= 15) BORGO PANIGALE (Fogli 14-15-19-20-21)

ad Le distruzioni arrecate dalla guerra a Borgo Pa=
tamen nigale, sono estese presso a poco a tutto il centro
ne abitato. Però la zona maggiormente colpita è stata
quella lungo la via Emilia nei pressi degli Stabili=
zio= menti Ducati.

ra, at Il piano di Ricostruzione studiato, mentre prov=
unge= vedè ad una ricostruzione ordinata del centro abita=
rapido to verrà a costituire l'ossatura di quello che sarà

il futuro sviluppo del quartiere e che troverà la sua integrale configurazione nel Piano Generale. Il Piano così studiato servirà a dare ricetto ad una popolazione pressochè uguale a quella che esisteva prima dei bombardamenti.

Per la parte a Sud della via Emilia si prevede di non estendere eccessivamente l'abitato, il cui sviluppo è impedito dalla zona di rispetto del Cimitero esistente e per impedire che uno sviluppo ai due lati della via Emilia venga a peggiorare le condizioni di traffico della via stessa con l'aumento degli attraversamenti e principalmente con il sorgere di un intenso traffico locale.

Si è pertanto prevista una strada parallela alla via Emilia a sud della stessa alla distanza di circa 70 metri formando così una striscia da occuparsi con edilizia estensiva.

A Nord della via Emilia la strada principale è costituita dalla futura spina porticata del quartiere, nel centro del quale è prevista la formazione di una piazza, con facile accesso sia alla via Emilia che dalla via Persicetana.

In questa piazza troveranno sistemazione gli edifici pubblici e quelli più rappresentativi. E' prevista inoltre la sistemazione degli isolati incomple-

ti.

L'edilizia sarà intensiva lungo le strade di spina e andrà man mano degradando in estensiva verso la via Emilia.

16) S. RUFFILLO (Fogli 151-152-152-153)

Il centro di S. Ruffillo è stato distrutto quasi completamente con un complesso di distruzioni che può valutarsi al 95 %.

L'abitato è attraversato dalla strada nazionale Toscana e limitato a levante dalla Ferrovia Bologna-Firenze e a ponente dalla zona collinare.

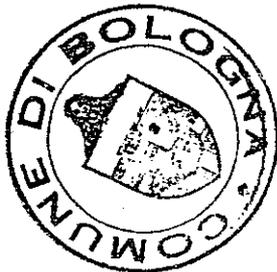
Il Piano studiato prevede pertanto due zone di ricostruzione, l'una fra la strada Toscana, la ferrovia e l'altra fra la detta strada ^{e ca} ~~collina~~ collina, non essendo possibile spostare la strada al di fuori dell'abitato, nè trasferire il paese in collina.

Ad ovviare all'inconveniente di questo traffico di attraversamento dell'abitato lungo la via Toscana, si è prevista la formazione di strade interne all'abitato parallele alla via Toscana l'una fra la via Toscana e la Ferrovia e l'altra fra la via stessa e la collina.

Si è cercato di ridurre al minimo gli attraversamenti della via Toscana mediante una adeguata pianificazione.

La piazza di S. Ruffillo viene ricostruita nel luogo ove trovavasi precedentemente, venendo ivi ricostruita la Chiesa Parrocchiale crollata in parte. Si è però proceduto ad un riordino della piazza che è prevista circondata di edifici porticati mantenendo con ciò il carattere locale. Intorno a questa piazza verranno sistemati gli edifici pubblici di carattere intensivo aperto, per il resto è prevista una edilizia di tipo estensivo (villini, casette semplici e binate ecc.) adatte al carattere della località ed adeguata alla conformazione del terreno.

Bologna, 30 novembre 1946



IL SINDACO

IL DIRETTORE DEI SS. TT.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

PROVVEDITORATO ALLE OO. PP.

per l'Emilia e la Romagna BOLOGNA

COMITATO TECNICO-AMMINISTRATIVO

Adunanza del 12.8.47 Voto N. 1467

IL SEGRETARIO

