



COMUNE DI BOLOGNA

X

PIANO REGOLATORE GENERALE
DEL COMUNE DI BOLOGNA

PIANO REGOLATORE GENERALE DELLA CITTÀ DI BOLOGNA

Relazione

VISTO: Come da Decreto del
Presidente della Repubblica
in data odierna.

Roma, li

IL MINISTRO PER I LL. PP.

BOLOGNA 1955



COMUNE DI BOLOGNA



PIANO REGOLATORE GENERALE DELLA CITTÀ DI BOLOGNA

Relazione

BOLOGNA 1955



PREMESSE

ORGANIZZAZIONE PER LO STUDIO DEL NUOVO PIANO REGOLATORE GENERALE

Con deliberazione consiliare del 14 luglio 1952, n. 157 dell'O.d.G. approvata dalla G.P.A. il 17-9-1952 e resa esecutiva con visto prefettizio n. 57215 Div. 4^a del 22 settembre 1952, venne deciso di affidare la compilazione del nuovo Piano Regolatore Generale alla Direzione dei Servizi Tecnici del Comune, assistita da una Commissione Consultiva così composta:

Geom. BENTINI SANTE

Assessore ai LL.PP., Presidente della Commissione

Prof. Dr. Arch. BOTTONI PIERO

† Prof. Dr. Ing. DELLA ROCCA ALDO

Avv. DE LAURETIS ALBERTO

Consulente Legale del Comune

Dr. Ing. FANTONI FRANCESCO

Direttore dei SS.TT. del Comune

Dr. GNUTTI ATTILIO

Capo Ripartizione Amministrativa Direzione dei SS.TT.

Dr. Ing. GRAZIANI PAOLO

Arch. LEGNANI ALBERTO

Dr. Prof. MACCOLINI ROBERTO

Ufficiale Sanitario del Comune

Prof. Dr. MARCONI PLINIO

Dr. Arch. MARTINI ETTORE

Rappresentante della Soprintendenza ai Monumenti

Dr. Arch. VIGNALI LUIGI

Dr. Ing. PUCCI MARIO

Dr. Ing. RAMPONI GIORGIO

Arch. TRENTI ENEA

Dr. Arch. VACCARO GIUSEPPE

Geom. VINCENZI CIRO

L'Ufficio esecutivo del piano è stato il Reparto P.R. della Divisione Urbanistica della Direzione dei Servizi Tecnici del Comune, composto dal Dr. Arch. Giovannini Giorgio - Capo Reparto, da n. 2 Architetti assunti a contratto, Dr. Arch. Focaccia Ruggero e Dr. Arch. Zacchioli Enzo, e da n. 8 disegnatori, che ha svolto il suo lavoro sotto la Direzione del Direttore dei Servizi Tecnici del Comune, Dr. Ing. Fantoni Francesco e ciò in assenza del Capo della Divisione Urbanistica, nominato recentemente nella persona del Dr. Arch. Scagliarini Gildo.

I lavori ebbero inizio il 29 ottobre 1952 sulla scorta degli studi eseguiti nell'anteguerra e di quelli del dopo guerra conclusisi questi ultimi con la redazione del Piano di Ricostruzione, adottato nel gennaio 1948, studi ed elementi raccolti e riordinati in precedenza dall'Ufficio esecutivo del piano.

Lo studio e predisposizione del piano sono proseguiti ininterrottamente per 24 mesi, durante

i quali vennero effettuate 42 riunioni della Commissione e 23 riunioni di un gruppo ristretto di suoi componenti costituito dal Presidente, Assessore Geom. Bentini, dal Direttore dei SS.TT. del Comune, Ing. Fantoni, dall'Ing. Ramponi, dall'Arch. Marconi e dall'Arch. Vignali, assistiti dall'Arch. Giovannini del Reparto P.R.

ELEMENTI ANALITICI CHE HANNO SERVITO DI BASE PER LO STUDIO DEL P. R. G.

Per lo studio del piano è stata innanzitutto necessaria un'analisi completa dello stato della città, intesa a risolvere nel modo migliore i problemi funzionali e sociali relativi all'abitazione ed alla organizzazione delle sedi di lavoro e dei servizi collettivi, come richiesto dalle esigenze della vita moderna.

A questo fine è stato in primo luogo aggiornato e completato il « *rilevamento urbanistico* » dell'intero nucleo abitato già effettuato nel 1949 subito dopo l'adozione del piano di Ricostruzione ed in vista dello studio del P.R. generale.

Con tale « *catasto urbanistico* » composto di apposite schede analitiche per ogni isolato della città, si sono raccolti i seguenti elementi relativi ai singoli edifici:

- a) consistenza degli edifici stessi e cioè superficie e numero dei piani, presumibile epoca della loro costruzione, numero degli abitanti;
- b) grado di danneggiamento per quelli sinistrati per cause di guerra;
- c) condizioni generali (di lusso, medie, economiche, misere) e condizioni igieniche rispetto ai relativi servizi, manutenzione, ecc.;
- d) indicazione degli edifici residenziali con specificazione dei negozi, uffici, magazzini, autorimesse, laboratori, ecc.;
- e) destinazione degli edifici ad uso artigianale ed industriale con indicazione del tipo di industria, numero degli operai, ecc.;
- f) indicazione delle industrie moleste e nocive;
- g) indicazione degli edifici monumentali e di particolare interesse;
- h) indicazione delle zone verdi pubbliche e private.

Il rilevamento e la compilazione delle schede è stato eseguito da liberi professionisti (ingegneri, architetti, geometri) e gli elementi raccolti hanno servizio di base per lo studio del piano, mentre quelli principali sono stati riportati nelle planimetrie 1:2000 ed 1:5000 rappresentanti lo stato attuale del centro cittadino e dell'intero nucleo abitato.

Altri elementi che sono stati tenuti presenti nello studio del piano sono quelli desunti dal censimento del 1951 come si dirà in seguito.

Infine altri dati analitici necessari allo studio del piano sono stati forniti dagli uffici ed enti competenti a richiesta del Comune.

In tal modo si è raccolta una completa documentazione della situazione urbanistica della città.

TERMINOLOGIA

Nella presente relazione è usata la seguente terminologia per l'indicazione delle varie zone della città:

- a) *Antico centro* - La zona compresa entro la cerchia delle ex mura del « 1000 »;
- b) *vecchio nucleo cittadino* - La zona compresa entro i viali di circovallazione in corrispondenza alle mura del « Rinascimento »;
- c) *aggregato urbano* - La zona urbana già edificata;
- d) *città* - Il complesso comprendente l'aggregato urbano e le zone d'espansione previste nel nuovo P.R.G. (Piano regolatore generale).



Parte I
ILLUSTRAZIONE GENERALE ED ANALITICA
DELLO STATO DI FATTO
AMBIENTE FISICO

TOPOGRAFIA.

Il territorio del Comune ha una superficie di Ha 14.044 con una popolazione, al 31 dicembre 1954, di circa 364.000 abitanti. L'attuale aggregato urbano, con una popolazione di circa 308.000 abitanti, occupa una superficie di circa Ha. 2.300 e cioè 1/6 dell'intero territorio.

La città sorge ai piedi delle propaggini settentrionali dell'Appennino Tosco-Emiliano fra le valli del fiume Reno ad ovest e del torrente Savena ad est. Il nucleo abitato si estende prevalentemente in pianura, mentre solo i quartieri periferici a sud del vecchio nucleo abitato si sono estesi in piccola parte sulle dette propaggini collinari. Pertanto circa i 40/50 del nucleo abitato si estendono in pianura ed il restante 10/50 in collina. Verso est e verso sud-ovest e cioè verso il torrente Savena ed il fiume Reno l'aggregato urbano si fonde ormai con gli abitati dei Comuni di S. Lazzaro e Casalecchio di Reno.

La quota della città è di m. 75 sul livello del mare a Porta d'Azeglio e cioè ai piedi della collina e m. 46 alla Stazione Ferroviaria a valle del vecchio nucleo cittadino, ed i principali colli che incorniciano la città verso sud hanno le seguenti quote: Colle di S. Michele in Bosco m. 134, Colle Osservanza m. 245, Colle di S. Luca m. 291, Monte Paderno m. 332.

CONDIZIONI GEOLOGICHE.

Il terreno è di natura argillosa, sia in pianura che in collina ove la edificazione si presenta difficile perchè il terreno è in prevalenza franoso e sensibilmente accidentato.

In pianura la falda freatica si trova ad una profondità fra i 4 ed i 20 metri dal piano campagna e pertanto non si incontrano difficoltà nelle fondazioni degli edifici.

CONDIZIONI CLIMATOLOGICHE.

Il clima, data la lontananza dal mare e data l'esposizione della città a nord dell'Appennino, ha carattere piuttosto continentale con forte escursione di temperatura, sia diurna che annuale. Quest'ultima calcolata fra la media delle temperature massime estive e quelle minime invernali è in media di 41.6 gradi centigradi.

Le massime assolute si avvicinano ai 40° (39.7 = 15 agosto 1953) e le minime assolute si aggirano attorno ai -10° (-11° = 9 gennaio 1954) nella zona urbana e attorno ai -13° nelle campagne circostanti.

Le neviccate sono frequenti e prolungato il periodo di gelo (da novembre a marzo).

L'umidità atmosferica è in media del 66.4 % con minimi del 20 %, frequenti durante l'estate, e massimi del 98 %. Le zone di pianura, nei mesi di novembre e dicembre e talora, sebbene con minore intensità in gennaio, febbraio e marzo, sono soggette a frequenti e dense nebbie, di cui è invece quasi immune la zona collinare.

Le precipitazioni ammontano in media annualmente a millimetri 651.4 quantità che, tenendo conto della misura del calore estivo e dell'umidità dell'aria, è piuttosto scarsa per i bisogni dell'agricoltura locale che necessiterebbe di almeno 1.000 millimetri d'acqua.

I venti sono poco frequenti e di modesta entità; spirano con velocità media di 1.5 metri/sec. Il vento dominante spira da Ovest al mattino, ed è seguito dal vento da Est che spira prevalentemente al pomeriggio. Nella tavola al 5.000 è stato riportato il diagramma dei venti dal quale risulta che il vento dominante ha andamento Ovest-Est con lieve inclinazione verso sud di 9° 8'.

CENNI SULLE ORIGINI E SULLO SVILUPPO STORICO DELLA CITTÀ

Bologna sorse dove una propaggine dell'Appennino di età pliocenica termina bruscamente a guisa di sperone sulla pianura padana, compreso fra i fiumi Reno e Savena, le cui vallate costituiscono attraverso i passi della Collina, di Montepiano e della Futa le vie più comode e più dirette per le comunicazioni tra le regioni poste nei due versanti dell'Appennino Tosco-Emiliano. La convergenza di queste tre grandi vie di comunicazioni in Bologna costituì un elemento favorevole per suo sviluppo, e, nell'epoca romana, ragione principale del « castrum » ivi ubicato al loro incrocio con la Via Emilia.

Fondata probabilmente dai Liguri, la Città fu poi abitata dagli Umbri; successivamente fu centro etrusco col nome di « Felsina », e, dopo una breve dominazione dei Galli, passò ai Romani. Elevata a Municipio con nome di « Bononia » quando la potenza di Roma si affermò in modo definitivo nella pianura padana, venne abbellita, specialmente da Augusto, di monumenti importanti. È ben visibile il reticolo del « castrum » di cui le attuali Vie Ugo Bassi e Rizzoli corrispondono al decumano maggiore e probabilmente quelle Galliera e D'Azeglio costituivano il cardo massimo.

A seguito delle invasioni barbariche Bologna si ridusse ad un villaggio raccolto nelle parti più alte tra S. Giovanni in Monte ed il rialzo di Galliera, mentre intorno tutto veniva distrutto.

Subentrato nell'alto medio-evo un periodo di relativa tranquillità, Bologna divenne un centro importante di scambi tra il mondo barbarico e quello romano bizantino di Ravenna; dopo la dominazione longobarda e quella dei Franchi, sorse il potere Vescovile durante il quale, nel IX secolo, la Città estese la sua giurisdizione nell'agro persicetano.

Già nel 970 apparve la Magistratura dei Consoli, e nel 1164 l'Imperatore riconobbe il privilegio dell'autonomia del Comune che, divenuto baluardo del partito Guelfo nell'Emilia, sostenne i propri diritti sia contro le città vicine, sia contro la stessa autorità imperiale (battaglia di Fossalta del 1249), accrescendo notevolmente di potenza, estendendo la propria compagine edilizia oltre la zona romana, e racchiudendola entro una nuova cinta murata (secolo XII) detta delle Torri in cui sorsero maestosi edifici quali i Palazzi del Podestà, di Re Enzo e il Palazzo d'Accursio.

Le lotte intestine tra le fazioni popolari portarono anche a Bologna il sorgere di un potere autoritario: la Signoria ebbe inizio nel 1336 e durò fino al 1506, tranne alcune brevi dominazioni dei Legati Pontifici.

La costruzione della terza cinta di mura venne compiuta solo nel 1380. Essa racchiudeva vaste zone a prati, orti e branie (pascoli), assicurando così entro i suoi limiti l'espansione della Città per molti secoli. Nel centro era il quartiere commerciale, dove risiedevano gli addetti alle varie arti, dai quali prendevano nome le strade (Orefici, Clavature, Calzolerie, Fusari, Carbonesi, Calderini).

Dopo la breve parentesi della dominazione Viscontea subentrò la lunga Signoria dei Bentivoglio, durante la quale, e specialmente sotto Giovanni II (1463-1506) la Città raggiunse l'apice della potenza e della ricchezza, espresse dal fasto del Palazzo dove risiedeva la famiglia dominante, ritenuto il più bello d'Italia e distrutto colla caduta della Signoria, nel 1506.

Successivamente l'aggregazione della Città allo Stato Pontificio si ripercosse sfavorevolmente sull'economia bolognese, ridotta ad una cerchia provinciale. Sono dell'epoca la sistemazione della Piazza del Nettuno, il Palazzo dell'Archiginnasio e l'attuale Piazza Galvani.

Dopo di allora, fino al 1860, la Città non subì modificazioni importanti nella sua struttura urbanistica, tranne l'apertura della Via Urbana così denominata in onore di Urbano VIII.

Tra il 1796 ed il 1815, Bologna seguì le sorti delle altre città delle Legazioni. Il Regno italiano lasciò notevole impronta negli Istituti Scientifici col trasferimento dell'Università nell'attuale Via Zamboni, in vicinanza della quale sorsero l'Accademia di Belle Arti e l'Orto Agrario, nella sistemazione a giardino della Montagnola e nell'amministrazione con l'aggregazione alla Città, fino allora ristretta alla cerchia murata, di undici Comuni limitrofi, così da assicurare il suo sviluppo. Coll'annessione al Regno d'Italia, si aprì per la Città una nuova era, essendo essa divenuta il nodo principale delle grandi comunicazioni tra il Nord ed il Sud della Penisola. Tale nuovo carattere portò non solo ad un grande ampliamento della Città fuori dell'antica cinta di mura, che nel 1901 venne in gran parte abbattuta per migliorare le comunicazioni tra i nuovi e vecchi quartieri, ma anche a notevoli trasformazioni nel centro. Vennero così aperte tra il 1860 ed il 1870 le vie Farini



e Garibaldi e la piazza Cavour; mentre nel 1875 veniva iniziata la sistemazione dei Giardini Margherita e poi quella di Via Indipendenza e Via Farini.

Nel 1889 fu adottato un Piano Regolatore di cui le principali realizzazioni sono: piazza Minghetti, Via Dante, Via Imerio e Via dei Mille; mentre è più recente l'allargamento delle Vie Rizzoli e Ugo Bassi.

Dopo la prima guerra mondiale, Bologna fruì di un più intenso ritmo di attività con l'esecuzione di grandiose opere pubbliche. Innanzitutto, con l'apertura della Direttissima ed il miglioramento delle altre linee ferroviarie e delle grandi strade che fanno capo alla Città, si è accentuata la sua funzione di nodo e centro di smistamento per i traffici fra l'Italia Settentrionale e Centrale. L'edilizia residenziale ebbe un notevole sviluppo con i nuovi quartieri previsti nel detto Piano Regolatore ed i successivi studi urbanistici.

CENNI SUL PIANO REGOLATORE DEL 1889

Il piano regolatore edilizio e d'ampliamento di Bologna approvato con Legge 11 aprile 1889 n. 6020 è tuttora l'unico piano regolatore generale approvato.

Gli intendimenti che si ebbero nello studio di tale piano si possono riassumere nei seguenti concetti generali:

A) *Piano Regolatore Edilizio interessante la zona interna entro la cerchia delle mura.*

In questa zona il Piano ha avuto essenzialmente lo scopo del miglioramento della viabilità e ciò con la formazione delle due grandi arterie di Via dei Mille ed Imerio, e dell'allargamento di Via Rizzoli ed Ugo Bassi di cui si è già accennato, dell'apertura della nuova Via Marconi ed Amendola, dell'allargamento e miglioramento di altre strade esistenti con previsione di nuovi allineamenti edilizi. Inoltre come già detto il piano ha previsto il completamento dei viali di circoscrizione con l'abbattimento di gran parte delle mura del « Rinascimento » e di alcune « Porte ».

Alcune opere del piano non sono state ancora realizzate, quali: l'allargamento di Via Palegnami, di un tratto di Via d'Azeglio, la sistemazione di parte della zona di Via Pignattari, la sistemazione di Piazza Celestini e di Via Spirito Santo, l'allargamento di Via Alessandrini, Capo di Lucca, ecc. e ciò nonostante che la durata del piano fosse di 40 anni e che ne siano ormai trascorsi 65.

B) *Piano d'ampliamento.*

La zona di ampliamento, riguardante il piano esterno, fu prevista verso Nord, Est ed Ovest, con esclusione della collina. Fu tenuto conto di un aumento annuo di popolazione di 1.200 persone, cosicché la detta zona d'ampliamento avrebbe dovuto essere completamente edificata nel periodo di 40 anni di validità del piano con una prevista densità media di 300 abitanti per ettaro. Tale previsione fu largamente superata perchè l'incremento della popolazione fu assai maggiore: infatti nel 1929 allo scadere dei 40 anni la Città si era estesa notevolmente oltre i limiti del piano.

Tale zona d'ampliamento era prevista con un monotono ripetersi di isolati a scacchiera ed avrebbe dovuto essere delimitata da un anello di circoscrizione esterno formato da un viale di 40 metri di larghezza, che partendo da Via Toscana oltre lo Sterlino, correndo parallelamente ai viali dell'attuale circoscrizione delle ex mura, avrebbe dovuto raggiungere la Via Saragozza di fronte al Giardino della Chiesa di San Giuseppe.

Di tale circoscrizione sono stati eseguiti solo alcuni tratti frammentari, con larghezza stradale minore di quella prevista e precisamente il viale Ernesto Masi, la via Pelagio Palagi, la via Libia, la via Franco Bolognese e il viale Guidotti.

Se questa circoscrizione fosse stata completamente eseguita avrebbe arrecato un notevole vantaggio al traffico ed avrebbe consentito in più regolare e razionale sviluppo edilizio. Oggi non è più possibile ultimarla per l'avvenuta estensione degli impianti ferroviari, per la costruzione del Mercato Ortofrutticolo fuori Porta Galliera, per la edificazione del vasto quartiere residenziale fra via A. Costa e via A. Saffi, ecc.

La costruzione delle strade e degli isolati nella zona di ampliamento avrebbe dovuto essere regolata dalle prescrizioni edilizie previste dal piano stesso. Così ad esempio le strade radiali avreb-

bero dovuto avere fabbricati contigui con portico fino all'incrocio con la nuova circoscrizione. Anche altre strade, fra le principali della zona di ampliamento, avrebbero dovuto essere fiancheggiate da porticati e tutte avrebbero dovuto avere adeguata larghezza. Inoltre in tutta la zona di ampliamento era stata posta la prescrizione di erigere i fabbricati col distacco minimo di m. 16, ridotto in seguito a m. 10, ed in genere con arretramenti dal ciglio delle strade.

Purtroppo tutte queste prescrizioni sono state osservate solo in modesta parte, sia per quanto riguarda la costruzione dei porticati nelle radiali e nelle altre strade principali, sia per quanto concerne la larghezza delle strade e sia infine per quanto si riferisce al distacco fra gli edifici. Pertanto i nuovi quartieri sono sorti in modo disordinato, escluse le poche zone in cui a seguito di convenzioni fra il Comune e le proprietà sono sorti razionali aggruppamenti di edifici (ad esempio convenzione Zappoli, fra via Andrea Costa e via Emilia a Ponente, e convenzione Cella e Marsili, fra via Murri e Emilia a Levante).

Nella zona di ampliamento erano previsti vasti giardini pubblici, oltre quello del Passeggio Margherita e cioè uno fra le Porte Zamboni e S. Vitale, davanti alla stazione delle ferrovie secondarie, uno a Porta Saffi ove oggi trovasi la Caserma « Varamini » ed altri piccoli nella zona della Bolognina, ma anche queste giuste previsioni non sono state realizzate, cosicchè la nostra città ha una gravissima deficienza di verde pubblico.

Il piano non aveva preso in alcuna considerazione la valorizzazione della zona pedecollinare e tale fatto fu probabilmente determinato da diverse circostanze e cioè dalla presenza di estesi impianti militari fra Porta Castiglione e Porta d'Azeglio, dalla difficoltà di erigere costruzioni su terreno in genere a forte pendenza e franoso, ed infine dalla sua esposizione poco soleggiata.

STUDI URBANISTICI SUCCESSIVI AL P.R. DEL 1889

L'affrettata ed intensa attività edilizia che si verificò dopo la prima guerra mondiale 1915-1918 aggravò sensibilmente la situazione urbanistica cittadina per la avvenuta espansione dell'abitato fuori dei limiti del P.R. 1889 senza alcuna disciplina, salva qualche regolamentazione concordata per alcune limitate zone.

A seguito di tale situazione il Comune provvide negli anni 1927-29 allo studio di un'organica serie di varianti ed aggiunte al Piano del 1889, che però non furono oggetto di una regolare approvazione cosicchè non avendo avuto fondamento legale ebbero scarsa applicazione pratica.

Intanto la città seguiva ad espandersi in modo frammentario senza una chiara direttiva urbanistica e senza l'appoggio di idonei strumenti legali atti ad infrenare una disordinata edificazione.

Nel 1936, in fase di inizio dei lavori per l'apertura della nuova Via Roma (ora Via Marconi) prevista nel piano del 1889, il Comune bandì un concorso nazionale per lo studio dell'imbocco della strada all'incrocio delle Vie Ugo Bassi, S. Felice, Lama e Piazza Malpighi, concorso che non ebbe un concreto risultato, ma che riconfermò l'urgente necessità dello studio di un nuovo Piano Regolatore Generale.

Difatti nel 1938 il Comune bandì un concorso nazionale a cui parteciparono molti urbanisti della città e della nazione e che fornì notevoli contributi di idee. Furono assegnati 5 premi ai progetti redatti dei seguenti gruppi:

- 1) P. Marconi, A. Degli Innocenti, D. Filippone, G. Riccardi, C. Vannoni, M. Zocca;
- 2) A. Della Rocca, G. Calza Bini, I. Guidi, E. Lenti, G. Stermini, P. Zella Milillo;
- 3) L. Lodi, V. Civico, D. Ortensi, C. Perrelli, G. Rabbi, G. Sacchi, C. Tornelli;
- 4) A. Legnani, P. Bottoni, L. Giordani, M. Pucci;
- 5) P. Patrignani, R. De Santis.

Altri progetti furono segnalati.

A seguito dell'esito del concorso, il Comune decise che il progetto del Piano Regolatore fosse studiato insieme dall'Ufficio Tecnico Comunale e dai cinque gruppi vincitori, rappresentati dai relativi capi gruppo.

Tale studio che si svolse negli anni 1940-42, era fondato su una selezione degli elementi ri-



sultati più efficienti in ciascuno dei cinque progetti premiati, convenientemente ricondotti all'unità. Non era ancora stata emanata la legge Urbanistica del 1942, ma di essa, essendo note ufficialmente le linee salienti, fu tenuto conto nella redazione dell'elaborato.

Così il Piano, previ accordi stabiliti coi Comuni vicini di Casalecchio e di S. Lazzaro di Savena, i cui nuclei edilizi partecipavano fin da allora all'organismo della città, assunse la portata di piano intercomunale, abbracciante il territorio dei tre Comuni.

Tanto nella definizione della viabilità periferica, quanto in quella della viabilità interna, il progetto fissò criteri che, pur con qualche diversità di tracciato e specialmente con notevole alleggerimento di alcune soluzioni proposte per il vecchio nucleo cittadino, servirono di base anche per gli studi successivi.

Durante lo studio del detto Piano e sulla base dei criteri che lo animavano, venne predisposto un Piano particolareggiato contemplante alcune zone dell'antico centro per le quali era più sentita la necessità e l'urgenza di provvedere ad alcune radicali sistemazioni urbanistiche.

Il detto Piano Particolareggiato venne adottato dal Comune il 29 Dicembre 1941 e dopo i pareri favorevoli degli Uffici ed organi locali venne inoltrato al Ministero dei LL.PP. per la definitiva approvazione, la quale però non venne accordata, avendo il Ministero stesso ritenuto di attendere la presentazione del Piano Generale.

Il piano, per quanto già ultimato nel 1942, dovette però essere tenuto in sospenso per la sopraggiunta nuova legge urbanistica del 17 Agosto 1942 n. 1150 che aveva dettato nuove norme per lo studio dei piani regolatori, nonché per l'aggravarsi delle condizioni belliche.

Le vaste distruzioni che subì la città, ed altre evenienze resero necessaria una successiva revisione degli studi di Piano Regolatore Generale fino ad allora compiuti, per tenere conto delle mutate condizioni.

Pertanto il Comune, ancora in piena guerra predispose nel 1944 uno studio di massima del nuovo P.R. generale, compatibile con le circostanze eccezionali del momento, introducendo le occorrenti modifiche allo studio già predisposto.

Alla fine delle ostilità il problema del P.R. venne subito ripreso in esame, data anche l'urgenza di avviare in modo organico la ricostruzione cittadina.

L'Amministrazione Comunale ritenne opportuno indire nel luglio 1945 una mostra in cui furono esposti gli studi urbanistici fino allora predisposti ed in cui furono ammessi anche studi e proposte di Enti, tecnici e privati.

Dopo tale iniziativa, che si dimostrò molto utile ed opportuna, fu dato incarico alla Direzione dei Servizi Tecnici del Comune di studiare il Piano Regolatore Generale ed un Piano di ricostruzione dei quartieri maggiormente danneggiati dalla guerra, con la consulenza di una apposita Commissione Urbanistica, composta dagli Ingegneri ed Architetti: Bonetti, Bottoni, Della Rocca, Marconi, Pizzighini, Rabbi, Ramponi, Setti e Vignali.

Sullo studio sommario di un Piano Regolatore Generale effettuato nel 1946, fu predisposto nel 1947 il Piano di Ricostruzione che venne approvato nel 1948.

CENNI SUL PIANO DI RICOSTRUZIONE DEL 1948

Dal luglio 1943 fino al termine della guerra, la città fu oggetto di gravissimi bombardamenti aerei, e dall'ottobre 1944 fino al 25 aprile 1945 (cessazione della guerra) l'abitato subì anche cannoneggiamenti delle artiglierie dislocate sulle colline a sud della città, nonché danneggiamenti provocati dalle truppe di occupazione.

Le distruzioni furono gravissime specie nel settore nord-ovest del vecchio nucleo cittadino e nelle zone periferiche di est, nord e ovest attigue agli impianti ferroviari ed a stabilimenti militari ed industriali.

Tali danni si possono così riassumere. Su un totale di n. 280.000 locali d'abitazione esistenti prima della guerra e distribuiti in 13.400 case, 45.000 locali furono distrutti e 80.000 più o meno danneggiati, mentre si ebbero 1.272 case distrutte, 1.544 semi distrutte e 2.633 più o meno lesionate. In complesso la percentuale dei danni agli edifici si aggirò sul 44 %.

Il concetto informatore del piano di ricostruzione, approvato con decreto 16 gennaio 1948 n. 3517 div. 23^a, è stato quello di approfittare delle gravi distruzioni avvenute nel vecchio nucleo cittadino per migliorare dal lato urbanistico le zone colpite prevedendo una ricostruzione aderente ai moderni concetti edilizi senza però turbare il caratteristico ambiente cittadino, nonché quello di creare nuovi quartieri periferici ove trasferire parte dei senza tetto.

Le principali sistemazioni previste dal piano sono le seguenti:

a) *Quartiere fra la Montagnola e Via Mascarella.*

Le vecchie costruzioni comprese fra la Montagnola, via Irnerio, via Mascarella e viale Masini, sono state per la maggior parte distrutte, ma anche per le poche rimaste in essere è stata prevista la demolizione trattandosi di edifici assolutamente inadeguati dal lato igienico e sociale.

Il piano, pur mantenendo il tradizionale tracciato delle vie Mascarella, del Borgo, Capo di Lucca e del Pallone, ha previsto il loro allargamento ed una lottizzazione più confacente ad esigenze urbanistiche.

Le vecchie vie Mascarella e del Borgo vengono ricostruite porticate, allo scopo di conservare questa peculiare caratteristica ambientale. Inoltre una nuova larga strada con andamento parallelo alla via Irnerio attraverserà il quartiere e condurrà ad un nuovo accesso al Giardino della Montagnola, da ricavarsi sul lato di Levante del giardino stesso.

b) *Quartiere compreso fra le Vie Galliera, del Porto ed il Viale di Circonvallazione.*

Anche questo quartiere è stato in gran parte devastato dalla guerra. Esso era sorto nei primi anni di questo secolo, secondo le linee del Piano del 1889 e pertanto non si prevedono per la sua ricostruzione sostanziali modifiche ai tracciati stradali e alla sua struttura.

c) *Quartiere fra le Vie Marconi, Riva Reno e Arcella.*

Nella ricostruzione vengono seguite le linee tradizionali delle strade esistenti dotandole di portico, e viene effettuato un diradamento delle costruzioni ed una razionale lottizzazione.

d) *Ricostruzione della via Lama e dei quartieri adiacenti.*

E' questa una delle zone dove i danni arrecati erano più ingenti con devastazione pressochè totale dei fabbricati, che in genere erano assai miseri e, specie lungo la via Lama, costituivano una edilizia frammentaria e compatta.

Il Piano prevede la radicale sistemazione di via Lama e pur col rispetto del precedente tracciato ed in parte delle sue caratteristiche, prevede il suo allargamento mantenendo però i tradizionali portici.

Una sistemazione completamente nuova viene invece data ai due quartieri adiacenti: quello verso Levante che si estende fino a via Marconi e quello verso Ponente che risulta delimitato dalla via Riva Reno e dal viale di Circonvallazione, e che interessa tutta la zona ove trovavasi l'Ospedale Maggiore, totalmente distrutto e da ricostruirsi altrove, nonché la zona cosiddetta degli Orti della Carrara.

I detti due nuovi quartieri residenziali, non vincolati da particolari esigenze ambientali, sono stati studiati con aggiornati criteri urbanistici e cioè con ampie strade e viali dotati di alberature e fasce a verde con isolati ad edilizia aperta. Inoltre le dette nuove strade risolvono importanti problemi di viabilità come si dirà in altra parte di questa relazione.

e) *Quartiere fra Via S. Felice e Via Pratello.*

Anche in questa zona le distruzioni sono state notevoli e per la massima parte hanno interessato una edilizia molto povera e malsana. E' prevista una sistemazione che determina un risanamento della zona, mentre via del Pratello viene parzialmente rettificata ed allargata nell'ultimo tratto verso la circonvallazione.

f) *Sistemazioni di minor rilievo sono previste in altri punti del vecchio nucleo cittadino compreso entro i viali di Circonvallazione.*

g) *Nelle zone esterne al vecchio nucleo cittadino il Piano di Ricostruzione prevede:*



A) alcune sistemazioni viarie nella zona della Bolognina ed un manufatto per il superamento della barriera ferroviaria in corrispondenza a via Pietramellara;

B) la creazione di un nuovo piccolo quartiere periferico nella zona di Casaralta;

C) la ricostruzione con aggiornati criteri urbanistici dei nuclei abitati quasi interamente distrutti di S. Ruffillo e di Borgo Panigale, con notevole ampliamento degli stessi.

Questi nuovi quartieri ad edilizia estensiva e modernamente concepiti hanno lo scopo anche di fornire alloggi per i senzatetto che non hanno potuto e non possono trovar posto nelle zone di ricostruzione del vecchio nucleo cittadino.

La ricostruzione edilizia è stata particolarmente intensa in questi ultimi tre anni ed ha interessato gran parte delle zone contemplate dal detto Piano di Ricostruzione che si può considerare realizzato per circa il 50 %. La ricostruzione è avvenuta con rispetto del Piano stesso che si è dimostrato, alla prova dei fatti, realistico e rispondente alle esigenze della città.

Il nuovo Piano Regolatore Generale conferma le previsioni del Piano di Ricostruzione, che pertanto è stato riportato nel Piano stesso con l'inclusione di alcune modeste varianti, di cui si dirà in appresso, che si sono dimostrate opportune per adeguarlo a qualche particolare nuova situazione emersa negli anni successivi alla sua redazione.

DEMOGRAFIA, DISTRIBUZIONE E CONDIZIONI IGIENICHE DELLA POPOLAZIONE

SITUAZIONE DEMOGRAFICA.

La popolazione residente nel Comune alla data dell'ultimo censimento del 1951 era di 340.526 abitanti, aumentati a 364.354 al 31-12-1954 di cui 307.826 residenti nell'attuale aggregato urbano e 56.528 nelle zone agricole esterne.

Poichè il nucleo abitato ha una superficie di circa Ha 2.300 la densità media è di circa 135 abitanti per Ha.

Tale modica densità dipende dal fatto che molte zone della periferia, comprese nell'attuale aggregato urbano, sono ancora inedificate ed altre sono occupate da stabilimenti industriali, militari, magazzini, da sedi ed impianti ferroviari, ecc.

Nelle zone più affollate del vecchio nucleo cittadino da risanare, ed in alcuni quartieri intensivi della periferia la densità raggiunge delle punte superiori a 1.200 abitanti per Ha, come è risultato dal censimento.

Nell'allegato A) corredato di apposita planimetria al 15.000 si sono riportate per ogni zona dell'aggregato urbano il numero degli abitanti e la superficie delle zone e così si è ottenuto un completo quadro illustrante la distribuzione della popolazione in base ai dati del censimento.

DISTRIBUZIONE E CONDIZIONI IGIENICHE DELLA POPOLAZIONE.

Il numero dei vani abitabili denunciati nel censimento del 1951 è di 307.248 e pertanto l'affollamento è di 1,10 abitanti per locale. Risulta pertanto una deficienza di locali rispetto all'ideale affollamento che è di un abitante per vano.

Il censimento ha denunciato anche il grave inconveniente di 11.668 famiglie in coabitazione e di 3.885 famiglie senzatetto, vale a dire alloggiate in modo precario ed in molti casi in gravi condizioni di pericolo e di pregiudizio igienico e sociale e cioè in edifici pericolanti, in baracche, cantine, soffitte, ecc.

Gli alloggi in edifici in misere condizioni, comunque privi dei minimi requisiti di abitabilità e mancanti fra l'altro di servizi igienici (cioè quelli censiti al 4-11-51 come grotte e baracche) sono 2244 su un totale di 57.966 abitazioni esistenti nell'aggregato urbano.

SVILUPPO DEMOGRAFICO DELLA CITTÀ E SUO PRESUNTO INCREMENTO.

Lo sviluppo demografico della città si può ricostruire attraverso i seguenti dati dei censimenti succedutisi dall'« 800 » in poi e precisamente:

censimento del 1861	n.	109.345	pop. presente
»	»	1871	» 115.907 »
»	»	1881	» 121.549 »
»	»	1901	» 147.898 »
»	»	1911	» 172.806 »
»	»	1921	» 205.058 »
»	»	1931	» 239.283 »
»	»	1936	» 269.687 »
»	»	1951	» 340.526 »

Nel 1937 avvenne l'aggregazione al Comune di Bologna del Comune di Borgo Panigale con un apporto di 12.000 abitanti.

In base all'incremento demografico dovuto al supero delle nascite sui decessi, che va però diminuendo, ed in base soprattutto all'eccedenza delle immigrazioni sulle emigrazioni in progressivo aumento in dipendenza dell'inurbamento, si è calcolato che in 30 anni la città potrà raggiungere i 500.000 - 600.000 abitanti.

ECONOMIA, PRODUZIONE E LAVORO

Alla popolazione residente, in numero come detto, di 364.354 unità al 31 dicembre 1954, sono da aggiungere circa 10.000 unità con residenza temporanea, cosicchè nell'intero territorio comunale, alla data 31 dicembre 1954, si contano 373.473 unità presenti.

Si deve anche tener conto delle unità fluttuanti che concorrono a formare la popolazione diurna della città.

Fra queste hanno grande importanza coloro che con mezzi collettivi o propri entrano in città ogni mattina per ragioni di lavoro, mentre la loro residenza abituale si trova nei Comuni vicini (operai, impiegati, studenti).

E' evidente che questi operai ed impiegati costretti a sopportare il giornaliero disagio di lunghi percorsi per raggiungere il centro di lavoro, hanno la pressante aspirazione di poter abitare in città, aspirazione che va limitata e frenata allo scopo di evitare un eccessivo e dannoso inurbamento. Ciò si potrà evitare creando, attraverso una pianificazione generale delle industrie, condizioni di vita migliore nei centri minori della regione verso i quali sia possibile decentrare le industrie stesse e migliorando l'economia agricola ed industriale delle zone della collina il cui continuo immiserimento determina l'esodo degli abitanti verso la città.

INDUSTRIE.

Nel territorio del Comune esistono (censimento 1951):

- a) 10 grandi stabilimenti con un minimo di 400 addetti ognuno;
- b) 148 stabilimenti di tipo medio con addetti da 50 a 400;
- c) 1750 stabilimenti con ognuno da 5 a 50 addetti.

La città non ha zone industriali appositamente attrezzate e d'altra parte il P.R. del 1889 e gli studi urbanistici successivi non hanno previsto tali zone e pertanto le industrie sono sorte ovunque senza alcun criterio urbanistico e con preferenza nei settori nord, est, ovest della città e principalmente in zone facilmente raccordabili alla ferrovia.

Le attività industriali principali riguardano esclusivamente il settore meccanico.

ARTIGIANATO.

I laboratori artigianali sono circa 4000 con 1-5 addetti. Essi sono sparsi in ogni zona della città e ubicati prevalentemente nei cortili degli isolati residenziali con pregiudizio igienico e molestia ai quartieri stessi; inoltre hanno in genere comportato la graduale soppressione delle zone verdi esistenti all'interno di molti dei detti isolati.



COMMERCIO.

La vendita all'ingrosso si svolge a mezzo di 814 ditte e società, ed il principale complesso è costituito dal Mercato Ortofrutticolo.

Per la vendita al minuto esistono nel territorio del Comune 8360 negozi oltre a 310 ambulanti e 270 posteggianti in mercati. Pertanto si ha attualmente un negozio ogni 40 abitanti circa.

I negozi sono distribuiti un po' ovunque ed addensati in prevalenza lungo le principali vie del centro cittadino e le grandi arterie della periferia.

AMMINISTRAZIONE.

Gli uffici pubblici e privati, data la struttura monocentrica della città, sono addensati in genere entro la cerchia delle ex mura del « 1100 » e pertanto in questa ristretta zona, che comprende vie di limitata ampiezza, si è determinato un eccessivo e sempre crescente congestionamento.

AGRICOLTURA.

Le zone agricole del territorio del Comune sono molto modeste, data la limitata estensione del Comune in rapporto alla estensione del nucleo abitato che in qualche punto raggiunge il confine comunale.

Comunque in pianura i terreni agricoli sono molto fertili e coltivati generalmente ad orti ed a seminativo arborato. In collina data la natura argillosa del terreno, la sua accidentalità e la scarsità di acqua, la coltivazione si presenta difficile ed è di scarso reddito.

ATTREZZATURE SOCIALI, CENTRI DI VITA, EDIFICI COLLETTIVI E SERVIZI GENERALI

Dato che la città si è estesa in modo disordinato e pressochè indifferenziato non è possibile individuare nell'aggregato urbano delle ben definite comunità di vita nel senso urbanistico e moderno. Si riscontrano tutt'al più delle polarizzazioni di attività prevalentemente commerciali in corrispondenza alle arterie più importanti ed agli incroci delle stesse, con dannosa promiscuità fra circolazione veicolare e necessità di sosta dei cittadini. Inoltre non vi è alcuna correlazione fra i detti centri di vita commerciale e gli edifici di interesse collettivo i quali sono spesso confusi con le comuni case di abitazione senza rilievo rispetto alla loro particolare destinazione ed alla loro importanza civica.

Anche molti servizi generali hanno avuto un irrazionale sviluppo e comunque molti presentano gravi deficienze.

L'attuale consistenza degli edifici, impianti e servizi d'interesse collettivo è la seguente:

CHIESE.

Esistono attualmente 119 Chiese in tutto l'aggregato urbano, di cui 53 sono addensate nel vecchio nucleo cittadino entro la cerchia delle mura, mentre le circoscrizioni parrocchiali sono 61.

Alla esuberanza di Chiese nel vecchio nucleo cittadino, contrasta il fatto che diversi ampi nuovi quartieri della zona di ampliamento sono privi di edifici per il culto.

SCUOLE.

a) Scuole elementari ed asili.

L'attuale popolazione scolastica è composta di 20.649 alunni distribuiti in 749 classi, oltre ai 3.325 bambini che frequentano gli asili con altre 92 classi, esclusi quelli che frequentano le scuole ed asili privati.

I 61 edifici scolastici attualmente esistenti o in corso di costruzione comprendono invece sol-

tanto 727 aule e fra essi, 16 con 57 aule sono dal lato didattico ed igienico non idonei e pertanto dovranno essere sostituiti con nuovi complessi scolastici aventi le dovute caratteristiche.

Per far fronte alle esigenze dell'attuale popolazione scolastica, i competenti Uffici della Ripartizione Istruzione denunciano pertanto la necessità di:

$$(749 + 92 - (727 - 57)) = 841 - 670 = 171 \text{ aule.}$$

b) *Scuole medie inferiori e superiori.*

Attualmente esistono 22 Istituti di istruzione media con una popolazione scolastica di 15.851 unità, suddivise in 528 classi e sistemati nella quasi totalità in antichi e vecchi edifici con un totale di 332 aule. Mancano perciò 196 aule per completare il fabbisogno, ed inoltre la maggioranza di quelli esistenti non sono idonee dal lato funzionale ed igienico. Anche le attrezzature scolastiche sono in genere insufficienti e superate dal lato didattico per cui occorre superare anche tale deficienza.

ZONA UNIVERSITARIA.

L'Ateneo bolognese è uno dei più antichi e rinomati del mondo. La prima storica sede dell'Archiginnasio venne abbandonata nel 1803 per ordine di Napoleone I che volle la fusione dell'Istituto delle Scienze con l'Università e il conseguente trasferimento di questa nel Palazzo Poggi in via Zamboni (sede attuale) dove era già sistemato l'Istituto delle Scienze.

Attorno a tale sede sorsero dalla fine del secolo scorso ad oggi nuovi Istituti Universitari. Nello stesso periodo venne costruito il vasto Policlinico di S. Orsola in Via S. Vitale, nonché la Scuola di Ingegneria in viale Risorgimento, fuori Porta Saragozza.

Il programma delle nuove costruzioni e di ampliamento delle vecchie sedi ha subito soste dovute a cause di forza maggiore ed è tuttora in corso di realizzazione.

Tale programma fu preordinato in apposite Convenzioni stipulate fra l'Università ed un Consorzio di Enti pubblici (Comune, Provincia, Camera di Commercio, Istituti Bancari, ecc.) ed approvate con leggi.

IMPIANTI SPORTIVI.

Attualmente esistono o sono in corso di costruzione i seguenti impianti sportivi:

1) Stadio Comunale in via A. Costa comprendente: campo per il gioco del calcio, con capienza di 40.000 posti a sedere, pista podistica ed attrezzature per l'atletica, piscina scoperta, piscina coperta, campi tennis, palestre, ecc.:

2) Campo antistante allo Stadio in via A. Costa comprendente: campo per il gioco del calcio, pista podistica ed attrezzature per l'atletica:

3) Campo della Società «VIRTUS» in via Valeriani comprendente pista podistica ed attrezzature per l'atletica e campi tennis:

4) Palazzo dello Sport in via Brugnoli, angolo via Calori per le varie attività sportive al coperto (pallacanestro - pallavolo - pattinaggio a rotelle - atletica pesante - ginnastica - scherma, ecc.) con una capienza di 6.000 posti a sedere:

5) Campo «Badini» in via Sterlino per il gioco del calcio;

6) Campo «Savena» in via Mondo per il gioco del calcio;

7) Ippodromo in via Corticella per corse al trotto con pista di ml. 830;

8) Maneggio coperto della Società Bolognese di Equitazione;

9) Velodromo in via Pasubio;

10) Campo Dopolavoro Ferroviario in via Serlio;

11) Campi della Società Tennis ai Giardini Margherita;

12) Piccoli campi sportivi rionali n. 9.

I più importanti e completi campi sportivi sono dislocati tutti nel settore ovest della città e comunque gli impianti e relative attrezzature sportive sono insufficienti in rapporto alla popolazione.



MERCATI.

In tutto l'aggregato urbano esiste un unico attrezzato mercato per la vendita al minuto nella centrale via Ugo Bassi in cui trovano posto 185 posteggianti.

Molti invece sono i mercati provvisori costituiti da aggruppamenti di chioschi di foggia diversa e bancarelle, ed i principali sono quelli di Piazza Aldrovandi, Piazza S. Martino, Piazzetta S. Giuseppe, Porta S. Mamolo nel vecchio centro cittadino.

ALTRI EDIFICI COLLETTIVI E SERVIZI GENERALI

Per altri edifici collettivi e servizi generali quali (Ospedali, Ambulatori e Centri Assistenziali, Cimiteri, Stabilimenti annonari, Fiera, Nettezza Urbana, Gas, Acquedotto, ecc.) si omette la indicazione degli elementi relativi alla situazione attuale, per i quali per brevità e maggior chiarezza di esposizione si rimanda alla parte III assieme all'illustrazione delle previsioni del progetto di P.R.G.

EDILIZIA.

Verso la fine del secolo scorso il progressivo inurbamento determinato dall'avvento della macchina e dallo sviluppo della industrializzazione, ha provocato anche nella nostra città un repentino ed intenso accrescimento dell'aggregato urbano. La insufficienza del Piano Regolatore del 1889 e della legislazione urbanistica, nonché gli ostacoli naturali (collina) ed artificiali (impianti ferroviari) hanno impedito un razionale sviluppo della città, che ha proceduto secondo le linee di minor resistenza o tutt'al più con la graduale ed indiscriminata occupazione delle aree comprese fra le grandi radiali e la circonvallazione lungo le ex mura.

Infatti sono sorti stabilimenti e laboratori frammisti ad edifici a carattere residenziale, oppure la costruzione della fabbrica ha provocato l'addossamento ad essa di edifici civili. Anche i quartieri a carattere prevalentemente residenziale sono stati realizzati in genere senza impostazione urbanistica, cosicchè sono costituiti da un compatto agglomerato di edifici senza zone verdi e di riposo e senza adeguati centri di vita.

E' specialmente mancato il criterio dell'azzonamento, che del resto è stato contemplato e prescritto solo con la legge Urbanistica del 1942. In tal modo non si è avuta una ordinata distinzione e ripartizione dei luoghi di lavoro, di abitazione e di ricreazione.

Nel vecchio nucleo cittadino esistono inoltre molti fabbricati ed anzi interi isolati con abitazioni antigieniche e prive dei più elementari requisiti dell'abitabilità: e ciò anche per la progressiva occupazione a scopo edificatorio con magazzini, laboratori, ecc. delle interne aree cortilive od a giardino un tempo esistenti. Per di più in tali zone da risanare la proprietà fondiaria è in genere frazionata in numerosissimi appezzamenti, quasi tutti di limitatissima estensione e stretti in forma molto irregolare.

L'opera distruttrice della guerra, che ha infierito principalmente nel settore nord-ovest della zona interna, è stata un tragico elemento risanatore in quanto fra le zone colpite esistevano agglomerati di misere ed antigieniche abitazioni che possono ora essere sostituite da moderne costruzioni in parte già realizzate per le quali è stata così facilitata la creazione di regolari comparti edificatori comprendenti spesso numerose particelle fondiarie.

VALORI AMBIENTALI.

Il vecchio nucleo cittadino è molto ricco di edifici monumentali di cui alcuni di alto pregio architettonico e d'altra parte anche la modesta edilizia di molte zone costituisce per la conformazione e tessitura stradale, la presenza dei portici, l'aspetto ed il colore degli edifici una serie di ambienti pittoreschi e caratteristici, nonché di alto valore storico.

Anche all'esterno del vecchio nucleo esistono, seppure isolati, edifici di particolare interesse storico e artistico che richiedono rispetto e valorizzazione.

Nelle planimetrie al 2.000 e 5.000, rappresentanti lo stato attuale dell'aggregato urbano, si sono indicati gli edifici monumentali e di speciale interesse artistico e storico.

Un particolare elemento paesistico è rappresentato dalle colline che incorniciano l'abitato verso sud e che col loro verde e la loro conformazione conferiscono una cospicua nota di suggestiva bellezza alla città.

RETE STRADALE E VIABILITÀ.

La città di Bologna, data la sua posizione geografica e la sua importanza quale centro della ricca regione Emiliana-Romagnola, è punto di confluenza di vitalissime e molteplici arterie stradali di interesse non solo comunale e provinciale, ma anche e soprattutto nazionale.

Attualmente in rapporto alle esigenze di cui sopra, nonché a quelle urbane, la rete viaria esistente nel territorio ha uno sviluppo di circa Km. 425 di strale, con una superficie di circa mq. 3.102.000 comprese le piazze.

Circa la distribuzione e la destinazione di tali strade si forniscono elementi che riguardano innanzitutto le cosiddette « radiali » costituenti in gran parte anche « traverse » di strade statali e provinciali, e le più vitali ed importanti arterie urbane.

STRADE RADIALI.

Sono così qualificate le principali vie che dal vecchio nucleo cittadino si irradiano verso la periferia e costituiscono tutt'ora l'ossatura principale della viabilità cittadina, e coincidono in genere con le « traverse » delle strade statali e provinciali di comunicazione con i centri della Provincia e della Regione. Esse si dipartono tutte dall'asse centrale costituito dalle vie Ugo Bassi e Rizzoli, ed hanno nella circonvallazione che si svolge sul perimetro del vecchio nucleo cittadino, il loro principale e vitale anello collettore.

Le principali radiali sono le seguenti:

a) ad ovest - La statale n. 9 via Emilia proveniente da Modena-Milano, che si immette in via Emilia Ponente e passa da Porta Saffi;

b) ad ovest - La provinciale Persicetana proveniente da Persiceto, Crevalcore e Verona, che si immette in via Emilia Ponente a Borgo Panigale;

c) a nord-ovest - La comunale via Lame proveniente dalle frazioni Bertalia, Beverara e Pescarola e che passa da Porta Lame;

d) a nord - La provinciale Galliera proveniente da Cento e Ferrara, che si immette in via Corticella e via Matteotti e che ha termine a Porta Galliera;

e) a nord - La statale n. 64 Porrettana proveniente da Ferrara che si immette in via Stalingrado e passa da Porta Mascarella;

f) a nord-est - La comunale via S. Donato proveniente dalle frazioni San Donino e S. Sisto e che passa da Porta Zamboni;

g) a nord-est - La provinciale S. Vitale proveniente da Massalombarda, Ravenna e che passa da Porta S. Vitale;

h) ad est - La statale n. 9 via Emilia proveniente da Rimini-Ancona e che si immette in via Emilia Levante e passa da Porta Mazzini;

i) a sud-est - La statale n. 65 della Futa proveniente da Firenze attraverso il Passo della Futa e che si immette in via Toscana e passa da Porta S. Stefano;

l) a sud - La comunale Via Castiglione proveniente dalle colline e che passa da Porta Castiglione;

m) a sud - La comunale via S. Mamolo proveniente dalle colline e che passa da porta S. Mamolo;

n) a sud-ovest - La statale n. 64 Porrettana proveniente da Pistoia e Firenze (Passo della Collina) che si immette in via Saragozza e passa da Porta Saragozza;

o) a sud-ovest - La provinciale Bazzanese proveniente da Bazzano-Vignola, che si immette nella Porrettana a Casalecchio di Reno;



p) a sud-ovest - La comunale via A. Costa proveniente dalla periferia di Ponente e che passa da Porta S. Isaia.

Le radiali sono ancora quelle esistenti alla fine del secolo scorso, salvo alcuni modesti allargamenti e rettifiche, e salvo la nuova via Stalingrado, sussidiaria della vecchia via Ferrarese a cui si congiunge in località « La Dozza ». Pertanto sono ad una sola carreggiata e per di più di sezione molto modesta cosicchè sono in genere già insufficienti al traffico che le interessa.

Per quanto riguarda il traffico si fa presente che dai rilievi effettuati dall'A.N.A.S. e dalla Provincia nell'anno 1938, già allora le arterie statali e provinciali citate erano fra quelle percorse da un più intenso movimento. Nel dopoguerra con l'incremento dei mezzi motorizzati il traffico è aumentato in misura sensibilissima.

Infatti in base ai nuovi rilievi effettuati dall'A.N.A.S. nel 1950 nelle strade statali interessanti la città l'aumento di traffico ha raggiunto, rispetto ai dati del 1938, altissime percentuali che hanno superato il 100 % per la Via Emilia e raggiunto il 424 % per la Via Porrettana che oggi assorbe però anche il traffico che nell'anteguerra si svolgeva sulla provinciale collegantesi con la Toscana attraverso il passo di Montepiano.

Nella graduatoria nazionale risultante sempre dai dati statistici del 1950 la Via Emilia occupa inoltre il 1° posto con un traffico giornaliero di Ton. 19.713, mentre la Porrettana è al 5° posto con Ton. 14.064.

Per le strade provinciali interessanti la città le statistiche del 1950 hanno rilevato notevoli percentuali di aumento rispetto ai dati del 1938 e cioè del 182,52 % per la Via S. Vitale con un traffico giornaliero di Ton. 7.857, del 177,30 % per la Galliera, con Ton. 3.803, del 168,75 % per la Persicetana con Ton. 4.722 e del 106,13 % per la Bazzanese con Ton. 4.137.

Le principali arterie urbane (circonvallazione e strade di collegamento di quartieri) sono:

a) la circonvallazione al perimetro del vecchio nucleo e ricavata dal quasi totale abbattimento delle antiche mura. E' a doppia carreggiata e sopporta un traffico intensissimo e cioè quello di smistamento fra le varie radiali, nonché di collegamento fra i vari quartieri cittadini;

b) alcuni tratti della grande circonvallazione all'esterno della zona di ampliamento prevista nel P.R. 1889 (via Masi, via P. Palagi, via Libia, via F. Bolognese) e che se completata avrebbe servito ottimamente per il traffico di transito e per il collegamento dei quartieri periferici delle zone est, sud ed ovest.

Oltre al mancato completamento di questa arteria, che è ora gravemente compromesso dagli impianti ferroviari e dalla creazione di quartieri non rispettanti il detto Piano, si è anche commesso l'errore di aver attuato detta arteria con sezione assai più limitata di quella prevista nel Piano e ad una sola carreggiata.

c) la grande arteria via Imerio - via dei Mille, prevista nel Piano del 1889, è rimasta incompiuta e con gravi difficoltà di prolungamento per l'avvenuto sbarramento degli impianti ferroviari ai suoi estremi est ed ovest, mentre se completata avrebbe costituito un ottimo sussidio all'asse via Emilia Levante - via Emilia Ponente. ⁵

In conclusione al notevolissimo sviluppo che, come è stato precedentemente detto, ha avuto la città in questi ultimi decenni, non ha corrisposto un adeguato potenziamento della rete stradale principale. Infatti contemporaneamente all'espansione edilizia sono state create le sole strade a servizio dei nuovi quartieri, e mentre non si sono nemmeno rispettate le previsioni del P.R. 1889, neppure si è pensato a costruire nuove grandi strade di comunicazione, cosicchè il sempre crescente traffico dipendente dall'incremento della città e dall'avvento dei trasporti motorizzati, ha reso sempre più insufficienti le vecchie arterie.

Tali strade debbono ora sopportare anche l'intero sempre crescente traffico di transito che, per mancanza di strade tangenziali esterne ed anche della incompiuta circonvallazione prevista al limite dal P.R. del 1889, è costretto ad entrare in città fino al limite del vecchio nucleo cittadino con conseguenti lunghi percorsi, in strette strade eccessivamente congestionate anche dal traffico urbano e determinando intralci ed incidenti in numero sempre crescente ed ormai intollerabile.

PARCHEGGIO VEICOLI.

L'incremento dei veicoli motorizzati ha determinato in questi ultimi anni il problema del parcheggio degli autoveicoli in sosta nell'antico centro cittadino racchiuso dalle antiche mura del 1000, dove hanno sede le quasi totalità degli uffici pubblici e commerciali, nonché i principali locali di pubblico spettacolo.

In tale densa e congestionata zona gli spazi pubblici adatti al parcheggio sono limitatissimi ed infatti esistono solo 9 parcheggi con una capienza di circa 400 autoveicoli, mentre le possibilità di sosta lungo le vie sono assai scarse data la ristrettezza delle sedi carreggiabili. Conseguentemente non si possono soddisfare le esigenze attuali, mentre quelle future si accresceranno in misura notevolissima.

Inoltre nella zona stessa mancano autorimesse pubbliche, e quelle private sono di modesta capienza.

TRASPORTI

FERROVIE.

Il nodo ferroviario di Bologna è uno dei più importanti della Nazione ed il suo graduale sviluppo ed ampliamento è avvenuto non in base a criteri urbanistici, ma secondo le linee di minor resistenza e di minor spesa senza tener quindi alcun conto delle esigenze della città e dei suoi immaneabili sviluppi.

Le linee affluenti alla stazione da Milano, Verona, Venezia, Pistoia da un lato, e da Firenze, Ancona dall'altro lato, formano, assieme ai relativi impianti e parchi ferroviari una larga fascia con andamento est-ovest addossata al vecchio nucleo cittadino, che costituisce quindi un gravissimo ostacolo alla espansione della città verso nord e cioè verso la pianura.

Fino a prima dell'ultima guerra esistevano solo 2 attraversamenti della fascia ferroviaria e cioè il cavalcavia di Porta Galliera, ed il sottopassaggio di via Lame. Durante la guerra furono completati i 3 nuovi cavalcavia in corrispondenza alle vie Mascarella, S. Donato e Libia, ma anche con detti manufatti lo sbarramento ferroviario è sempre di grave pregiudizio allo sviluppo cittadino ed alla viabilità.

Altro notevole sbarramento, con andamento nord-sud, e quindi ortogonale al precedente, si è determinato prima dell'ultima guerra con la costruzione degli impianti della stazione dell'Arcoveglio e della zona annonaria (Magazzini raccordati e Mercato Ortofrutticolo), nonché con una nuova linea per Venezia.

Infine un ulteriore pregiudizio è stato creato, pure prima dell'ultima guerra, con la linea di cintura che assieme alla « Direttissima » ed alla linea « Porrettana », ciruisce per circa 2/3, a troppo breve distanza, l'aggregato urbano.

Alla fine della guerra gli impianti ferroviari erano in gran parte distrutti e si poteva cogliere l'occasione per una trasformazione radicale degli impianti per dare un maggior respiro allo sviluppo della città e soprattutto per permettere un miglior riassetto e potenziamento della rete viaria principale, e, infine, per conferire una sistemazione più ampia ed adeguata alla stazione ferroviaria ed al piazzale antistante.

Data l'urgenza di ripristinare l'importantissimo nodo ferroviario, la limitata disponibilità di mezzi e la complessità del problema è stato invece dato corso al semplice ripristino degli impianti abbandonando pressochè totalmente ogni modifica agli stessi nei riguardi delle esigenze urbanistiche.

Altro impianto ferroviario di grave pregiudizio alla città è la ferrovia della Soc. « Veneta » Bologna-Massalombarda che, con la sua stazione in viale Zanolini e con la linea ferroviaria, separa il vecchio nucleo cittadino dall'attiguo popoloso quartiere della « Libia » con sbarramento di molte importanti strade.



AUTOLINEE.

In città fanno capo 36 autolinee provenienti dai vari Comuni della provincia, nonché 58 linee interprovinciali ed interregionali, di cui 18 hanno carattere di gran turismo.

Il numero medio complessivo delle corse giornaliere è di 600 circa, di cui 300 in arrivo e 300 in partenza.

In molti giorni si hanno corse bis in ragione del 15 %, mentre nei giorni di mercato (martedì e venerdì) per alcune linee di carattere provinciale si registrano aumenti che raggiungono anche il 100 %.

Il normale numero medio dei passeggeri si aggira sulle 10.000 unità giornaliere.

La città non dispone di apposite autostazioni, cosicché dette linee fanno ora capo essenzialmente in piazza dei Martiri, mentre altre linee di carattere locale usufruiscono come capolinea dei piazzali delle Porte: Saragozza, Mazzini, S. Vitale, S. Isaia, nonché delle piazze: Aldrovandi e De Marchi. Ciò determina gravi disturbi ai passeggeri e notevoli intralci alla circolazione in dette località interessate tutte da intenso traffico.

AEROTRASPORTI.

Il campo d'aviazione civile e militare di Borgo Panigale è rimasto gravemente sinistrato dalla guerra, e le poche strutture preesistenti non sono ancora state ripristinate. Il campo che ha dimensioni insufficienti (superficie mq. 1.900.000, lunghezza m. 1.500 e larghezza minima m. 800), è privo di piste pavimentate ed è pressoché inattivo. Infatti è utilizzato solo per qualche trasporto di merci deperibili e di notevole valore, nonché per saltuari scali per l'aviazione civile, e per voli a carattere turistico e di addestramento per piloti civili.

TRASPORTI URBANI.

La città è dotata di 18 linee tranviarie della lunghezza complessiva di ml. 161.128, che percorrono in genere tutte le strade radiali che si dipartono dall'antico centro.

Inoltre sono state di recente istituite 11 linee autobusistiche, della lunghezza di ml. 85.710 che hanno in genere percorsi circolari che interessano sia il vecchio nucleo cittadino che il restante aggregato urbano.

Le vetture tranviarie col loro notevole ingombro in rapporto alla ristrettezza delle sedi stradali, e con la loro scarsa velocità determinano un rilevante intralcio al traffico, che è aggravato ancor più nei tratti ove, per la errata disposizione dei binari, le vetture transitano fuori mano ed impegnano eccessivamente gli incroci stradali. Pertanto gli autoveicoli sono costretti a rimanere accodati ai tram ed a seguirne la modesta velocità con conseguente e grave diminuzione delle capacità delle strade specie nella zona interna.

Inoltre i binari tranviari determinano continui danneggiamenti alle pavimentazioni stradali che sono oggetto di ripetute ed ormai inutili costose riparazioni specie nelle strade ove i binari sono privi di idonee fondazioni.

E' già stato studiato un programma di trasformazione delle linee tranviarie in linee filoviarie ed autobusistiche che verrà attuato gradualmente e che ha avuto inizio nel corrente anno.

VERDE PUBBLICO E PRIVATO

VERDE PUBBLICO.

Le zone verdi cittadine sono assai modeste e malamente distribuite. I Giardini Margherita e la Montagnola se potevano apparire di discreta estensione ed importanza nella città dell'« 800 », sono ora divenuti insufficienti in rapporto al notevolissimo sviluppo che ha avuto la città, la quale nel suo ampliamento, non ha saputo conservare e destinare all'uso pubblico nemmeno uno dei tanti parchi e zone verdi che i privati hanno man mano distrutto per una indiscriminata utilizzazione edilizia.

Le attuali zone verdi pubbliche sono le seguenti:

a) nel vecchio nucleo cittadino

1) Giardini Margherita	mq.	257.500
2) Giardino della Montagnola	»	55.000
3) Giardino Cassarini a Porta Saragozza	»	15.000
4) Giardino Piazza Minghetti	»	1.400
5) Giardino Piazza Cavour	»	1.600
6) Giardinetti di Piazza Tribunali, di Piazza S. Francesco, di Piazza XX Settembre, di Piazza di Porta Saragozza e Piazza dei Martiri	»	3.000
7) Zone verdi attorno alle mura della Circonvallazione	»	8.500

b) nelle zone d'ampliamento all'esterno delle mura

1) Giardino di Villa delle Rose	mq.	7.500
2) Giardino della Chiesa di S. Giuseppe	»	2.500
3) Giardino S. Michele in Bosco	»	45.000
4) Giardinetti di Piazza dell'Unità, di Piazza Trento Trieste, di Via Irma Bandiera, di Via L. Bassi	»	8.700

Totale mq. 405.700

Pertanto il verde pubblico è pari a soli mq. 1,2 per abitante, e quindi la nostra città ha purtroppo un primato nella deficienza di aree verdi.

Oltre ad essere sensibilmente insufficiente ai bisogni di una popolazione tanto accresciuta, il verde non è saggiamente distribuito per poter servire ai cittadini entro raggi d'azione convenienti, ed è in genere costituito da estensioni troppo limitate per poter rappresentare un'effettiva utilità per la popolazione. Inoltre mancano campi da gioco per i bambini se si esclude il piccolo attrezzato campo recentemente sistemato nell'ambito dei Giardini Margherita.

I viali alberati e le semplici alberature di strade hanno una lunghezza di ml. 24.000 ed essi rappresentano una modesta integrazione al verde pubblico.

VERDE PRIVATO.

I giardini privati sia nel centro cittadino che nella periferia si sono ridotti a poca cosa in quanto la speculazione edilizia è andata man mano distruggendoli per adibirli alla edificazione. Si sono salvati in genere i pochi giardini e parchi vincolati dalla Sovrintendenza ai Monumenti per ragioni di tutela delle bellezze naturali e del paesaggio.



Parte II

INDICAZIONI DEI PRINCIPALI PROBLEMI E DELLE ESIGENZE CONSEQUENZIALI ALL'ANALISI DELLO STATO DI FATTO

L'analisi dello stato di fatto della città ha posto in evidenza una serie di problemi ed esigenze: in questa parte della relazione si accenna sommariamente ai criteri cui deve uniformarsi il Piano per la loro risoluzione.

PRESUNTA DURATA DEL PIANO.

Il P.R.G. ha una durata indefinita, ma per determinare le soluzioni ed i fabbisogni da includere e da tenere presenti nello studio del Piano, si è tenuto conto, oltre ai problemi ed alle necessità attuali risultanti dall'analisi dello stato di fatto, delle presunte necessità che potranno affacciarsi nel periodo di un trentennio, non essendo ovviamente possibile una previsione più lontana dato anche l'incessante rapido progresso della tecnica e dato il continuo evolversi e modificarsi delle esigenze della vita collettiva.

Nella parte I si è calcolato che fra 30 anni, la città raggiungerà presumibilmente i 500.000-600.000 abitanti e pertanto nello studio del Piano e nella determinazione delle esigenze che esso dovrà assolvere si è tenuto conto di tale incremento di popolazione.

MANCANZA DEL PIANO REGIONALE E DI UN PIANO INTERCOMUNALE.

Lo studio del Piano Regolatore Generale della città di Bologna, capoluogo della ricca e popolosa regione Emiliano-Romagnola, avrebbe dovuto essere preceduto dal Piano Regionale, onde prevedere un'adeguata organizzazione della città in relazione anche alla sua funzione nell'ambito regionale.

Purtroppo lo studio del Piano Regionale è ancora all'inizio e la sua compilazione richiederà molto tempo anche per la raccolta della copiosa mole di dati statistici ed analitici che dovranno servire di base per tale studio.

Tuttavia nell'impostazione del P.R.G. cittadino si sono tenuti presenti i principali aspetti urbanistici della regione che potevano più direttamente interessare la nostra città, e d'altra parte questa impostazione è tale da lasciare ogni possibilità agli studi e sviluppi di un futuro Piano Regionale.

Coi contermini Comuni di Casalecchio di Reno e S. Lazzaro di Savena, i cui abitati si fondono ormai con l'aggregato urbano di Bologna, sono stati presi accordi circa alcune soluzioni urbanistiche, specie riguardanti la viabilità, che interessano anche i detti due Comuni.

Per tale situazione degli abitati dei citati Comuni, la cui economia e sviluppo sono legati a quelli cittadini, è indispensabile addivenire anche allo studio di un Piano Intercomunale che dovrà interessare altri Comuni contermini alla città e cioè i Comuni di Castelmaggiore, Granarolo, Castenaso, Pianoro, Sasso Marconi, Zola Predosa, Anzola dell'Emilia e Calderara di Reno.

Ciò è urgente per evitare il disordinato ed irrazionale sviluppo degli abitati di detti comuni che dovranno in un domani non lontano essere in tutto od in parte aggregati alla città, e quindi richiedono per la loro sistemazione e sviluppo un'impostazione urbanistica orientata al loro carattere di centri satelliti della città stessa.

CARATTERISTICHE FONDAMENTALI DEL PIANO.

Il nuovo Piano Regolatore Generale, in base ai più aggiornati criteri urbanistici, è stato informato ad un complesso di esigenze funzionali e sociali che ne determinano le caratteristiche più salienti, le quali mirano alla realizzazione delle migliori condizioni di vita per l'individuo e la collettività.

Gli aspetti più salienti del Piano si possono così sintetizzare:

- 1) Organizzazione funzionale del territorio urbano e sua preordinata espansione;
- 2) Azzonamento;
- 3) Condizioni di sviluppo ed organizzazione dell'abitazione;
- 4) Idem della produzione e lavoro;
- 5) Idem delle zone verdi e ricreative;
- 6) Idem della viabilità, traffico e trasporti.

ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE DELLA CITTÀ E SUA PREORDINATA ESPANSIONE.

Le funzioni della città hanno riferimento alle attività di carattere direttivo, culturale, amministrativo, commerciale, produttivo e ricreativo.

Per il vecchio nucleo cittadino in cui si svolgono quasi tutte le funzioni direttive, culturali, amministrative e gran parte di quelle commerciali e ricreative, si deve evitare un ulteriore addensamento edilizio che comporterebbe una eccessiva ed intollerabile intensificazione del traffico. D'altra parte si è potuto ricorrere soltanto a limitati sventramenti, perchè questi, oltre al pericolo di distruggere le residue caratteristiche ambientali e di essere antieconomici, costituiscono solo rimedi momentanei e finiscono spesso col determinare, con la creazione di nuovi moderni edifici, una densità edilizia superiore a quella preesistente.

È invece necessario alleggerire il nucleo centrale di parte delle suddette attività culturali, amministrative e commerciali, alcune delle quali possono ugualmente e forse meglio esplicarsi altrove. Ciò potrà ottenersi con la organizzazione di centri di vita nei quartieri periferici e con la creazione di organiche comunità residenziali nelle zone di espansione.

Nella zona interna, ogni ulteriore addensamento edilizio anche a carattere residenziale viene vietato con le prescrizioni del Piano, ed anzi nei quartieri da risanare è prevista una diminuzione della densità edilizia territoriale.

Nell'organizzazione funzionale del territorio urbano si sono in specie tenuti presenti le principali fasi dello svolgimento della vita individuale e collettiva e cioè: abitazione, lavoro, ricreazione. Infatti l'abitazione è l'elemento fondamentale dei quartieri residenziali; il lavoro presuppone la organizzazione delle attività industriali, artigianali, amministrative, commerciali ed agricole; la ricreazione riguarda i svariati impianti collettivi per lo svago e lo sport, che determinano fra l'altro la necessità e la destinazione delle zone verdi. Infine la circolazione richiede una razionale distribuzione e sviluppo della rete viaria in rapporto alle diverse esigenze di traffico ed un riassetto ed ammodernamento dei servizi di trasporto collettivi.

Allo scopo di conseguire un idoneo assetto della città e dare alla popolazione le più confacenti condizioni di vita, i suddetti *quattro fattori* sono stati tenuti presenti, nello studio del Piano, sotto i loro vari aspetti sociali, igienici ed economici.

Nel quadro della organizzazione funzionale della città dovrà essere posta particolare cura al problema, che rientrerà in gran parte nella elaborazione del Piano Regionale, di evitare un eccessivo inurbamento della città ed un suo illimitato accrescimento.

All'uopo bisognerà rimuovere le cause principali di tale inurbamento mediante provvedimenti atti a favorire l'autosufficienza vitale dei limitrofi centri minori e l'industrializzazione delle zone agricole eccessivamente affollate, nonché il miglioramento delle condizioni economiche e di vita della montagna onde ridurre il fenomeno dello spopolamento.

Dato gli ostacoli degli impianti ferroviari a nord, e della collina a ridosso dell'abitato a sud, le maggiori espansioni dell'aggregato urbano sono state previste verso est e verso ovest con propaggini verso sud-est (Valle del Savena) e verso sud-ovest (Valle del Reno), seguendo così le direttrici del naturale sviluppo cittadino, determinate da ragioni commerciali, nonché dalla maggior salubrità ed amenità di quelle zone.

Minori espansioni sono state previste verso nord, seppure di notevole rilievo, per soddisfare essenzialmente esigenze industriali e di lavoro, nonché per la creazione di impianti di interesse collettivo (Aeroporto, Manifattura Tabacchi, Fiera, Mercato Bestiame, Macello, ecc.).



A Z Z O N A M E N T O

Il Piano Regolatore del 1889 e gli studi urbanistici successivi fino al 1938 non hanno contemplato la suddivisione dell'aggregato urbano e la sua espansione in zone differenziate secondo la loro destinazione e pertanto lo sviluppo cittadino è avvenuto con mescolanza di edifici residenziali e di impianti industriali, nonché con irrazionale dislocamento degli impianti e servizi di interesse pubblico e collettivo. Ciò ha originato inconvenienti, ora difficilmente eliminabili, nell'organizzazione urbanistica cittadina ed è causa di perdite economiche per la collettività.

In primo luogo si è posta la necessità fondamentale di distinguere la parte di territorio pianificata e quindi destinata all'aggregato urbano ed alla sua espansione da quella da conservarsi all'attuale stato agricolo.

Nell'ambito del territorio pianificato si è prevista la suddivisione in zone riservate alle diverse esigenze ed attività cittadine: zone residenziali, zone industriali, zone speciali, (ospedaliere, militari, annonarie, sportive, ricreative, zone a verde, viarie, ecc.).

Esse devono comprendere solo le attività per le medesime indicate e devono essere opportunamente ubicate onde non determinare dannose interferenze.

Le zone residenziali a loro volta sono suddivise secondo diverse densità territoriali, cosicchè ognuna di esse avrà particolari tipi edilizi.

Con questi concetti già acquisiti alla moderna urbanistica oltre al risultato di un razionale sviluppo della città, si potrà ottenere un miglioramento nell'estetica cittadina e più confortevoli condizioni di vita ai suoi abitanti.

Naturalmente in tutte le zone del territorio comunale da conservarsi invece all'attuale stato agricolo, saranno permesse solo costruzioni interessanti l'agricoltura come detto nelle norme tecniche di attuazione del Piano.

CONDIZIONI DI SVILUPPO ED ORGANIZZAZIONE DELL'ABITAZIONE

Per il raggiungimento degli scopi già illustrati ai fini di un'edilizia residenziale confortevole ai principi sociali ed igienici, si renderebbe necessaria la realizzazione di quartieri autonomi con interposte zone a verde collegate fra di loro da idonee strade.

Tale risultato è però difficile da ottenersi in gran parte dell'attuale aggregato urbano già irrimediabilmente compromesso, mentre si presenta più agevole per i nuovi quartieri della zona di espansione.

Nell'aggregato urbano esistente si potrà sopperire in parte col risanamento di alcuni isolati della zona interna in pessime condizioni igieniche, con la riorganizzazione per quanto possibile dei quartieri residenziali esistenti completando i loro centri di vita, con la creazione di qualche zona verde e col decentramento di industrie nocive e moleste.

Per i nuovi quartieri nelle zone d'espansione occorre prevedere la loro organizzazione differenziata in unità e comunità residenziali autonome.

Altro provvedimento tenuto presente è stata la valorizzazione della collina anche e soprattutto ai fini residenziali, però con le dovute cautele e limitazioni atte a tutelare le sue caratteristiche panoramiche.

PRODUZIONE E LAVORO

I provvedimenti di massima che occorre prevedere per lo sviluppo e la organizzazione degli elementi di produzione e lavoro sono i seguenti:

a) INDUSTRIA

Per quanto riflette le industrie esistenti nell'aggregato urbano occorre prevedere il decentramento di quelle nocive e moleste ed intanto non permettere ampliamenti o radicali rinnovi delle stesse allo scopo di sollecitare il trasferimento nelle apposite zone industriali della città.

All'uopo è necessario che il Piano preveda nuove ampie zone industriali, debitamente separate con verde dalle limitrofe zone residenziali, ubicate sottovento e comunque in modo da non creare pregiudizio alla organica struttura della città.

Tali zone dovranno essere di ampiezza sufficiente anche alle future esigenze dell'ampliata città, nonchè della progressiva industrializzazione.

Per impedire un caotico sviluppo delle industrie nei Comuni limitrofi e proprio a contatto col territorio del nostro Comune, sarà indispensabile, anche sotto questo particolare aspetto, affrettare il citato Piano Intercomunale interessante anche detti Comuni.

b) ARTIGIANATO

Per l'artigianato si è però ritenuto che per l'esistente aggregato urbano possa coesistere l'attività artigianale e la abitazione nello stesso fabbricato od isolato purchè non si tratti di lavorazioni moleste o nocive. Comunque in alcune località periferiche sarà opportuno prevedere zone esclusivamente destinate a tali attività. Per le unità e comunità residenziali delle zone di espansione occorre sia prevista la creazione di attività artigianali per la comodità di quegli abitanti, ed opportunamente raggruppate, ma separate dalle abitazioni.

c) COMMERCIO

Per il commercio all'ingrosso dei generi alimentari nel Piano è da prevedersi l'ampliamento dell'attuale zona ammonaria (di via Fioravanti) per supplire a future esigenze. Per gli altri prodotti è ammissibile in genere la coesistenza dei magazzini in fabbricati di abitazione od isolati residenziali.

Per il commercio al minuto deve essere prevista la creazione di mercati nei quartieri residenziali esistenti, nonchè in tutte le nuove unità e comunità residenziali delle zone di espansione.

I Piani Particolareggiati disciplineranno, specie nelle citate zone d'espansione, l'organizzazione dei centri commerciali, mentre preciseranno il divieto di aprire negozi in determinate vie ed edifici.

d) AMMINISTRAZIONE

Come già detto il Piano deve tendere al possibile decentramento di alcuni uffici e servizi onde favorire il progressivo decongestionamento del centro cittadino.

Nell'ambito dell'attività comunale va prospettata l'apertura di succursali nei quartieri periferici e specie in quelli nuovi delle zone di espansione.

e) EDIFICI COLLETTIVI E SERVIZI GENERALI

Per gli edifici collettivi e servizi generali (chiese, scuole, edifici universitari, impianti sportivi, mercati, ospedali, ambulatori e centri assistenziali, cimiteri, attrezzature ammonarie, fiera, fognatura, acquedotto, nettezza urbana, gas, ecc.) si è già esposta nella 1.^a parte la situazione attuale per quanto riguarda le chiese, le scuole, gli istituti universitari, i campi sportivi ed i mercati, mentre per brevità si rinviano alla parte 3.^a sia ulteriori notizie sulla situazione attuale, sia una illustrazione dei fabbisogni e delle soluzioni per il miglioramento e potenziamento dei servizi stessi.

ZONE VERDI

Si è già detto della grave insufficienza del verde cittadino e della sua irrazionale distribuzione. Pertanto il piano deve contemplare i seguenti provvedimenti per quanto riflette il verde pubblico:

a) creazione di grandi nuovi parchi pubblici in aggiunta all'unico modesto parco cittadino (Giardini Margherita);



b) creazione nell'attuale aggregato urbano di nuovi giardini di svariate dimensioni, in rapporto alle necessità igieniche ed all'indispensabile sistemazione di campi da gioco per l'infanzia:

c) formazione di un sistema di strisce a verde ed alberate, avente essenzialmente la funzione di isolare le zone industriali, di separare le diverse comunità residenziali fra di loro ed infine di creare una fascia di protezione a verde per le vie di grande traffico;

d) impianto di alberature nelle strade residenziali di maggior sezione.

Per gli impianti a carattere prettamente sportivo si fa richiamo al precedente paragrafo.

Per quanto riflette il verde privato il Piano dovrà prevedere — al fine di evitare la loro progressiva distruzione — il vincolo di alcuni giardini privati dotati di alberature nell'aggregato urbano che, in taluni casi, potranno successivamente essere acquistati per destinarli all'uso pubblico.

VIABILITÀ TRAFFICO E TRASPORTI

Si è già accennato nella Parte I.^a alla grave situazione attuale della viabilità ed al fatto che nell'aggregato urbano la rete principale stradale è costituita dalle sole vecchie e ristrette arterie radiali che si diramano verso tutti i centri della popolosa regione, nonché della circoscrizione sul perimetro del vecchio nucleo cittadino. Pertanto tali strade sono attualmente interessate dal traffico di transito, da quello di penetrazione, da quello di collegamento dei quartieri e da quello locale con conseguente grave congestionamento, intralcio ed incidenti, oltre ad intollerabili perditempo e lunghi percorsi.

Si deve pertanto prevedere una notevole integrazione e potenziamento della rete stradale dell'intera città onde allontanare i traffici pesanti ed il traffico di transito dal vecchio nucleo cittadino e sue adiacenze e raggiungere nel contempo un'armonica suddivisione dei vari tipi di traffico dando ad ognuno, nei limiti del possibile, delle idonee e separate arterie.

Per quanto riguarda i trasporti e cioè ferrovia, autolinee, aerotrasporti e trasporti urbani, di cui si è indicata nella Parte I.^a la situazione attuale non si esporranno qui i fabbisogni e le soluzioni per la loro sistemazione e miglioramento, che verranno indicati nella Parte III.^a assieme all'illustrazione dei provvedimenti precisati nel Piano e dei criteri adottati.

Parte III

ILLUSTRAZIONE GENERALE DEL PROGETTO E DEI CRITERI ADOTTATI PER LE PIÙ IMPORTANTI SISTEMAZIONI

La Legge Urbanistica del 1942 stabilisce all'art. 13 che il Piano Regolatore Generale è attuato mediante piani particolareggiati di esecuzione di comprensori prescelti dal Comune in relazione al programma ed ai criteri di gradualità prestabiliti nel Piano stesso di cui si dirà nella Parte IV.^a. Essi consentiranno di precisare, anche nel dettaglio, l'assetto definitivo delle sistemazioni delle singole zone con la conseguente determinazione, da un lato, dei limiti e dei vincoli cui debbono attenersi i privati per le costruzioni e trasformazioni di loro spettanza, e dall'altro, della determinazione delle aree soggette ad espropri od a vincoli per la esecuzione di opere pubbliche, come effetto della dichiarazione di pubblica utilità insita nell'approvazione del Piano.

In considerazione di quanto sopra nel Piano studiato non si è scesi a determinazioni, a soluzioni dettagliate e a precisazioni di particolari che verranno in genere lasciati allo studio dei piani particolareggiati.

È ovvio che tali dettagli e particolari potranno essere meglio determinati alla luce delle più precise esigenze e dei più aggiornati concetti urbanistici che saranno maturati nel frattempo e cioè da oggi a quando il Comune riterrà di dare corso allo studio del piano particolareggiato dei vari comprensori.

Il nuovo Piano impostato nelle sue linee e soluzioni di carattere generale, mentre avrà da un lato un'opportuna flessibilità per un più idoneo e razionale studio dei piani particolareggiati, dall'altro lato non permetterà, date le sue direttive ed impostazioni, che attraverso tali piani particolareggiati vengano pregiudicate e manomesse le sue organiche previsioni.

Tale criterio è stato tenuto presente in modo ampio specie per quanto riflette le previste unità e comunità residenziali nelle zone d'ampliamento.

AZZONAMENTO ED ESPANSIONE ABITATO

In base ai criteri esposti nella Parte II.^a il Piano prevede l'azzonamento di tutto il territorio comunale, come riportato nella planimetria 1:25.000 e 1:5.000 del Piano stesso.

Per l'espansione dell'abitato si sono tenuti presenti le razionali direttive di espansione espresse nella Parte II.^a, nonché i fabbisogni per le varie zone risultanti dalla situazione attuale e dai presumibili fabbisogni per un trentennio.

Per quanto riguarda le zone residenziali esse sono state determinate nel Piano anche per l'aggregato urbano esistente, col presupposto della loro riorganizzazione come si dirà in appresso. Nella zona d'espansione esse sono state previste nelle località più salubri ed amene e precisamente nei settori est ed ovest ed in quelli sud-est e sud-ovest, nonché sulla collina a sud della città. Inoltre sono stati previsti gli ampliamenti dei nuclei abitati delle frazioni di Lavino di Mezzo e Casteldebole ad ovest, di Corticella e La Dozza a nord.

Per quanto riguarda le zone industriali esse sono state previste prevalentemente nei settori nord e nord-est, in località aventi più scarsi requisiti di salubrità, poste sottovento, e più facilmente raccordabili agli impianti ferroviari e collegabili alle strade di grande traffico. Per le altre zone di carattere speciale si daranno ragguagli in appresso.

Con le progettate direttive di espansione la città assumerà uno sviluppo prevalente lungo l'asse maggiore est-ovest che corrisponde alla Via Emilia e con propaggini verso sud agli estremi e cioè verso le valli del Reno e del Savena. L'espansione progettata non è compatta, ma anzi sono previste penetrazioni di verde agricolo nel nuovo aggregato di ampliamento cittadino. Con le suddette espansioni l'aggregato urbano raggiungerà Ha. 4.408 contro le attuali Ha. 2.314.



RETE VIARIA E VIABILITA' DI P. R. G.

Nella Parte I^a è stata illustrata la esistente rete stradale principale nonchè la grave situazione della viabilità con sovrapposizione nelle poche arterie esistenti del traffico di transito, di penetrazione, di collegamento dei quartieri e di quello locale. Tale situazione è illustrata nella Tav. n. VI bis in scala 1:10.000.

Il Piano coi concetti espressi nella parte II^a ha risolto il problema della viabilità con una notevole integrazione della rete stradale esistente onde allontanare i traffici pesanti ed il traffico di transito dal vecchio nucleo cittadino e sue adiacenze ed ottenere una idonea suddivisione dei vari tipi di traffico dando ad ognuno, naturalmente nei limiti del possibile, delle idonee separate arterie.

La rete delle strade principali che è risultata dallo studio del Piano è stata schematizzata nella Tav. N. VI in scala 1:10.000. Le arterie principali in funzione del loro scopo si possono così classificare:

TRAFFICO DI TRANSITO

Nello studio del nuovo Piano, allo scopo di alleggerire dal traffico di transito le radiali nonchè la circovallazione intorno al vecchio nucleo cittadino è stata progettata un'ampia arteria di scorrimento esterna alla linea di cintura ferroviaria ed al limite della zona urbanizzata del P.R.G., la quale dipartendosi dalla Via Porrettana a Casalecchio, e svolgendosi all'esterno della ferrovia Bologna-Pistoia, raggiungerà Borgo Panigale. Superata la barriera ferroviaria ed il fiume Reno con un nuovo ponte a nord della ferrovia, la strada dopo il suo sviluppo ad ampio semicerchio a nord della città, raggiungerà il parco di smistamento ferroviario, che sottopasserà in corrispondenza al suo innesto alla linea di cintura ferroviaria, per dirigersi poi verso sud e con uno svolgimento lungo la valle del torrente Savena si collegherà con la statale Toscana oltre S. Ruffillo. Tale grande arteria si innesta alla via Emilia Levante ed alla via Emilia Ponente con doppi tronchi stradali laterali alle attuali ristrette strade statali onde alleggerire il traffico delle stesse nei tratti maggiormente congestionati, più vicini alla città. Ad essa si immettono tutte le strade statali e provinciali e quelle di maggior importanza provenienti dall'esterno e pertanto essa adempie alla funzione di collettrice e smistamento di tutto il traffico di transito che così non verrà più a gravare sull'aggregato urbano.

La sezione stradale prevista per la grande arteria di scorrimento esterna alla città sarà di ml. 30, con doppia carreggiata separata da spartitraffico centrale e con fasce verdi laterali di rispetto di m. 30 di larghezza verso la città e m. 50 verso l'esterno, salvo casi particolari di maggiore ampiezza previsti, e segnati graficamente sulla tavola di progetto in scala 1:5000, per evitare la diretta immissione del traffico locale dipendente da un'edilizia marginale nell'arteria medesima e per avere la possibilità di future eventuali utilizzazioni parziali per maggiori esigenze di traffico.

Gli incroci con le varie strade radiali saranno oggetto di studi particolari per idonee soluzioni per accordi a livello od a quote diverse mediante sottopassaggio o cavalcavia.

TRAFFICO DI PENETRAZIONE.

Il Piano prevede un miglioramento dei tracciati delle attuali radiali (strade statali, provinciali e comunali) per le quali sono state previste rettifiche ed allargamenti nonchè fasce verdi laterali di rispetto di sezione variate da ml. 8 a ml. 20, come graficamente indicato nella Tavola di progetto al 1:5000. Per le radiali maggiormente trafficate il Piano Regolatore prevede due nuove vie sussidiarie di alleggerimento del traffico (con fasce verdi laterali di rispetto come sopra e cioè:

a) *Sussidiaria a sud della via Emilia Ponente.*

Tale strada che costituisce un nuovo importante ingresso alla città per le provenienze da ovest, si stacca dalla via Emilia Ponente di fronte al Villaggio I.N.A.-CASA dove è stato previsto

un adeguato piazzale di imbocco. Superata l'arteria di scorrimento esterna e la ferrovia Bologna-Pistoia mediante un cavalcavia ed il fiume Reno mediante un nuovo ponte la sussidiaria si svolgerà entro la zona verde di rispetto della Certosa per congiungersi alle vie Tolmino e Sabotino di cui si prevede l'allargamento con la copertura dell'attiguo canale di Reno.

L'arteria avrà termine sui viali di circonvallazione in corrispondenza alla importante via della Grada che costituisce un ramo dell'anello della circonvallazione interna medievale e che analogamente alla contigua via Riva Reno viene sistemata a doppia carreggiata con copertura del canale.

b) Sussidiaria a nord della via Emilia Ponente.

Tale strada si distacca dalla grande arteria di scorrimento esterna di cui si è già parlato appena oltre il nuovo ponte sul Reno ed in corrispondenza ad un ampio piazzale di raccordo. Superata la cintura ferroviaria si è prevista un'altra biforcazione e precisamente un ramo nord-est in collegamento alla circonvallazione corrispondente a quella a un dipresso del P.R. 1889 di cui si dirà in seguito, ed un ramo verso sud-est che dopo aver superata la zona ferroviaria e la zona degli ex Prati di Caprara viene a collegarsi, col nuovo altro lungo cavalcavia in corrispondenza alle Officine Ferroviarie, alla Via Casarini ed indi alle vie dei Mille ed Irnerio che costituiscono l'asse principale di collegamento attraversante la parte nord del vecchio nucleo cittadino.

Con la soppressione di un tratto della ferrovia « Veneta » tale vitalissima arteria viene prolungata fino ad immettersi nella sussidiaria a nord della via Emilia Levante di cui si dirà in seguito.

c) Sussidiaria a sud della via Emilia Levante.

Tale strada di penetrazione si diparte dalla grande arteria di scorrimento esterna nei pressi del torrente Savena a nord dell'Ospedale Pizzardi, indi segnando il tracciato della Via Ortolani, sottopassata la ferrovia Bologna-Firenze si immette in via degli Orti debitamente allargata e quindi nel piazzale di via Laura Bassi per proseguire con la via Murri fino ai viali di Circonvallazione.

d) Sussidiaria a nord della via Emilia Levante.

Ha inizio dalla grande arteria di scorrimento esterna nei pressi del torrente Savena, alla quale sarà collegata mediante un idoneo raccordo stradale; sottopassata la ferrovia Bologna-Firenze si immetterà nella via Venturoli e attraverso il grande piazzale di smistamento in angolo fra via Massarenti e via Libia si collegherà così alla nuova arteria in corrispondenza al tronco da sopprimersi della ferrovia « Veneta » e successivamente alle vie Irnerio e dei Mille e cioè alla sussidiaria a nord della via Emilia Ponente, di cui si è già detto.

e) Penetrazione dal Comune di Casalecchio fino alla località « Funivia ».

Per la penetrazione in città dei traffici provenienti dal nodo stradale di Casalecchio si è prevista una importante sussidiaria alla Via Porrettana. Infatti dalla grande arteria di scorrimento dipartentesi da Casalecchio di Reno è prevista una diramazione per la città con previsione di un nuovo ponte sul fiume Reno. L'arteria attraverserà il nuovo quartiere residenziale di via della Barca e via Filanda e si immetterà in località « Funivia » per poi proseguire verso l'interno della città attraverso la via Andrea Costa o la via Porrettana-Saragozza.

f) Penetrazione da Ponente verso i quartieri a sud della città.

Dalla sussidiaria sud alla via Emilia Ponente di cui si è già parlato si distacca subito dopo il nuovo ponte sul fiume un tronco stradale fino al piazzale d'incontro con l'arteria di cui è detto sopra proveniente da Casalecchio. Si costituisce così un itinerario diretto per il traffico di penetrazione proveniente da ponente e che deve dirigersi attraverso la via Porrettana e Saragozza nelle zone a sud-ovest della città.



g) *Sussidiaria alla via Corticella.*

Ai fini di evitare che l'intenso traffico che si svolge lungo la via di Corticella abbia a penetrare nella borgata è stata prevista nel Piano una nuova arteria sussidiaria, la quale, distaccandosi dalla via di Corticella nei pressi di via Croce Coperta si prolungherà verso nord lasciando ad ovest l'ampliato nucleo abitato di Corticella per poi sottopassare la ferrovia Bologna-Padova usufruendo del manufatto in corso di completamento.

h) *Sussidiaria alla via Saragozza.*

Allo scopo di alleggerire dal traffico attuale via Saragozza che è destinata a diventare collettrice delle strade della attigua zona collinare, è stato previsto nel Piano il raddoppio di tale arteria in corrispondenza al tratto dal Giardino S. Giuseppe alla via dello Sport, che ha una modesta larghezza, e che comprende lo stretto passaggio costituito dal monumentale Arco del Meloncello all'inizio della via Porrettana. All'imbocco della detta nuova sussidiaria nei pressi del Giardino di S. Giuseppe è prevista una sistemazione urbanistica architettonica del portico di S. Luca, che sarà oggetto di studio attraverso un piano particolareggiato.

TRAFFICO DI COLLEGAMENTO.

a) *Completamento circonvallazione del 1889.*

Fra le strade di collegamento previste dal Piano Regolatore Generale riveste notevole importanza dal punto di vista della viabilità il completamento della circonvallazione prevista sul perimetro della zona d'ampliamento del P.R. 1889. Come già detto nella Parte I^a tale completamento è stato pregiudicato dall'avvenuta costruzione di quartieri residenziali, impianti ferroviari e stabilimenti industriali in pieno contrasto col detto P.R., cosicché il tracciato della accennata circonvallazione è in buona parte non più realizzabile.

Il Piano ha previsto l'utilizzo dei tratti già eseguiti quali le vie Masi, Pelagio Palagi, Libia e Franco Bolognese e pertanto con la costruzione del tratto prevista nel nuovo Piano tra via Libia e via Franco Bolognese della ripetuta circonvallazione, si conseguirà il collegamento dei vasti quartieri residenziali della zona di levante con i quartieri della Bolognina.

Il Piano ha potuto prevedere con diverso tracciato il proseguimento di detto anello e ciò mediante la costruzione di un tronco stradale a nord del Mercato Ortofrutticolo e di un successivo lungo tronco con andamento est-ovest superante gli impianti ferroviari dell'Arcoveggio e la linea Bologna-Venezia fino a raggiungere la sussidiaria nord alla via Emilia Ponente e successivamente la grande arteria di scorrimento esterna della quale è già stato detto in precedenza.

b) *Strada di collegamento nord-sud fra gli ex Prati di Caprara e la località Ghisello.*

Detto tronco stradale costituisce con assai diverso tracciato il lato di ponente sulla suddetta circonvallazione che verrebbe così completata con più ampio raggio nella parte di ponente della città.

La strada si diparte dalla sussidiaria nord alla via Emilia Ponente non appena superata la barriera ferroviaria e cioè in corrispondenza dei Prati di Caprara. Con andamento nord-sud dopo aver attraversato nuovi quartieri residenziali, nonché la zona di rispetto della Certosa, raggiunge l'importantissimo nodo stradale che il Piano prevede in località Ghisello.

c) *Raccordo fra la circonvallazione del 1889 e la grande arteria di scorrimento esterna in corrispondenza dell'Ippodromo dell'Arcoveggio.*

Per il miglior collegamento fra la suddetta circonvallazione del P.R. 1889 completata come sopra detto, e la grande strada di scorrimento esterna, è stato previsto il raccordo in questione.

Esso è destinato ad adempiere anche ad un altro importante scopo e cioè quello di permettere la costruzione in due tempi dell'anello nord della grande strada di scorrimento esterno, in quanto il settore nord-ovest della stessa potrà essere provvisoriamente sostituito dal detto raccordo e dal successivo tratto della circonvallazione. Tale strada di raccordo che si stacca dalla circonvallazione in corrispondenza al cavalcavia di via Barbieri, segue l'andamento dal raccordo ferroviario alla li-

nea di cintura, sottopassa la linea di cintura ferroviaria per congiungersi poi all'arteria di scorrimento mediante un tratto della via Arcoveggio allargata.

d) *Strada di collegamento sud-nord fra San Ruffillo e la via Massarenti.*

Si diparte dalla grande arteria di scorrimento esterna nei pressi della stazione ferroviaria di S. Ruffillo a est della stessa, ha un andamento sud-nord pressochè parallelo alla ferrovia Bologna-Firenze e si congiunge nuovamente a nord con la grande arteria di scorrimento esterna in un vasto piazzale a circolazione rotatoria nel quale converge anche la radiale via Massarenti.

PRINCIPALI ARTERIE DEL VECCHIO NUCLEO.

Si è già detto in precedenza che per non pregiudicare le caratteristiche storico-ambientali del vecchio nucleo cittadino si sono dovuti evitare sventramenti per creare nuove ampie arterie, e pertanto il Piano ha previsto solo la attuazione di pochi vitali nuovi tronchi stradali e qualche parziale allargamento di strade esistenti.

Di tali sistemazioni urbanistiche si dirà in un capitolo susseguente e pertanto qui occorre solo soffermarsi su qualche aspetto che interessa più direttamente la viabilità principale.

a) *Potenziamento dell'anello di circonvallazione interna del 1109.*

Per il vecchio anello stradale in corrispondenza della già esistente cinta medievale ed avente per scopo il collegamento dei vari settori del vecchio nucleo cittadino, il Piano prevede il suo completamento e miglioramento per meglio assolvere alle accresciute esigenze del traffico.

Infatti il Piano prevede la sistemazione ed allargamento della via Falegnami, parziali allargamenti delle vie Augusto Righi, Moline, Castagnoli, Giuseppe Petroni.

Per evitare il saliente via Guerrazzi-via S. Stefano è stata prevista una nuova strada che da piazza Aldrovandi attraverso via Borgonuovo immetterà in via S. Stefano. Detto anello si congiunge ai viali di circonvallazione di ponente mediante via Riva Reno e via della Grada di cui è previsto l'allargamento, nonché la sistemazione a due carreggiate con la copertura del canale di Reno.

b) *Collegamento Piazza Aldrovandi-Porta Maggiore.*

Allo scopo di un migliore collegamento coi viali di circonvallazione di levante è stato previsto un raccordo tra la Piazza Aldrovandi e la Piazza di Porta Maggiore.

Tale tronco stradale interessa la zona compresa fra la via S. Vitale e la via Maggiore ad essa oltre a risolvere il problema del traffico permetterà di valorizzare dal punto di vista edilizio una zona molto povera e costituita da vetusti edifici che verranno così risanati.

c) *Collegamento via Tagliapietre-via Galliera.*

E' molto sentita agli effetti del traffico di collegamento nord-sud entro il vecchio nucleo cittadino, la mancanza di una sussidiaria alle vie D'Azeglio e Indipendenza intesa ad alleggerire il traffico intenso che interessa queste due strade.

Il Piano con l'allargamento della via Val D'Aposa, la nuova sistemazione di piazza Galileo Galilei, l'allargamento di via Oleari e di via Porta Castello (previsto nel Piano di Ricostruzione) e la creazione di una piazzetta all'estremità sud di Via Galliera, permetterà un diretto collegamento fra Porta D'Azeglio e Piazza XX Settembre. Ai fini del traffico nord-sud avrà maggior importanza l'altra arteria di cui in appresso e pertanto per non recare pregiudizio all'ambiente del centro e per non aggravare di traffico l'incrocio di via Ugo Bassi, via Oleari non si sono previsti allargamenti eccessivi.

d) *Collegamento fra via Marconi, via Saragozza e viale Aldini.*

Per creare un più vitale e decentrato collegamento nord-sud in corrispondenza alla via Amendola-Marconi, ed evitare nel contempo l'allargamento della caratteristica via Nosadella il Piano ha previsto un ampio allargamento della via Fossato e di via Tessitori fino al Viale Aldini creando un viale alberato con fondale panoramico collinare.



e) *Miglioramento del nodo stradale fra via Castiglione, via Aricci e via Orfeo.*

Trattasi di una sistemazione viaria resasi indispensabile per lo smistamento del traffico interessante le vie confluenti nel detto nodo stradale.

f) *Strada di collegamento fra piazza S. Domenico e via Vascelli.*

Oltre ad assolvere un'esigenza di traffico, ha lo scopo di valorizzare anche il monumentale abside della Chiesa di S. Domenico.

g) *Miglioramento del collegamento est-ovest tra via Saragozza e viale XII Giugno.*

Utilizzando la via Castelfidardo, con un parziale allargamento della via Capramozza, si realizza un comodo collegamento tra via Saragozza e viale XII Giugno.

STRADA PANORAMICA.

Allo scopo di valorizzare la collina bolognese dal punto di vista paesistico e per facilitare il collegamento con la città dei nuclei abitati esistenti in essa e quelli che sorgeranno in futuro, nonché il collegamento fra i nuclei stessi è stata prevista nel Piano una « strada panoramica » di cui si parlerà nel capitolo relativo alla valorizzazione della collina.

Essa ha inizio ad ovest nel Comune di Casalecchio nei pressi della Villa Talon lungo la valle del fiume Reno, raggiunge il Colle di S. Luca a sud della basilica, indi sfruttando parte dei tratti stradali esistenti che verranno opportunamente sistemati, scende nella valle del torrente Ravone a mezzo della strada di Montalbano pure da sistemare. Risale il Colle dell'Osservanza, risce nella valle dell'Aposa in corrispondenza a via dei Colli per risalire ancora sui Colli di S. Vittore e Monte Donato e raggiungere infine la via Toscana nei pressi del fiume Savena.

Date le sue caratteristiche di strada panoramica essa si svolge sui versanti e sui contrafforti collinari che si affacciano alla città, e nei punti di maggior interesse panoramico sono previsti ampi « belvedere ».

Tutte le strade radiali esistenti e di progetto che si diramano dalla città per inoltrarsi sulla collina si intersecano con detta « panoramica », cosicché essa costituisce anche la collettrice della rete stradale collinare.

IMPIANTI FERROVIARI

Si è accennato nella Parte I* all'attuale situazione degli impianti ferroviari che rinserrano da ogni lato la città e del grave pregiudizio che hanno creato all'organica espansione dell'abitato.

Gli impianti, di molta importanza e vastità, sono stati in gran parte ricostruiti in luogo nel dopo guerra, cosicché anche per insormontabili difficoltà frapposte dall'Amministrazione ferroviaria non è stato possibile prevedere col Piano Regolatore una loro radicale diversa sistemazione. In accordo con detta Amministrazione si è però cercato di prevedere qualche adattamento degli attuali impianti atti ad alleviare tale situazione ed a permettere una riorganizzazione dei quartieri periferici rimasti avulsi dalla città.

In primo luogo è stata concordata la creazione di molti sottopassaggi o cavalcavia in corrispondenza ad importanti arterie stradali esistenti nonché a tutte le principali nuove strade previste dal Piano Regolatore.

In tal modo i vari sbarramenti costituiti dagli impianti ferroviari possono essere superati con manufatti disposti a modesti intervalli l'uno dall'altro. Per rendere meno costosi tali manufatti si sono concordate alcune modifiche alle attuali attrezzature ferroviarie per limitare al minimo la lunghezza dei manufatti stessi.

Al riguardo la più importante sistemazione concordata è quella relativa al manufatto in corrispondenza del prolungamento delle vie Irnerio, dei Mille, Casarini, per il superamento della vastissima Officina Riparazioni Vetture Ferroviarie. Infatti è stata concordata la cessione alle ferrovie di una striscia dell'area degli ex Prati di Caprara a sud della via del Chiù per installarvi gran

parte dei binari ora esistenti in corrispondenza del detto manufatto con conseguente notevolissima riduzione in lunghezza del manufatto stesso.

Altro importante accordo intervenuto con le FF.SS., con la « Veneta » e con l'Ispettorato della Motorizzazione, è quello relativo allo spostamento della linea della « Veneta » e sua stazione di viale Zanolini. Il piano prevede infatti l'affiancamento della linea della « Veneta » alla linea per Ancona nel tratto da via Rimesse alla Stazione Centrale nei pressi della quale, e precisamente nel viale Masini, è stata prevista la nuova Stazione, che sarebbe così connessa ed adiacente alla Stazione Centrale con notevole vantaggio per i viaggiatori. Nell'attuale sede di detta ferrovia verrà ricavata la grande arteria stradale in prolungamento delle vie dei Mille-Irmerio, come si è detto nel paragrafo relativo alla rete viaria ed alla viabilità.

In tale modo tutte le strade del popoloso quartiere della « Libia » interrotto da tale linea ferroviaria avranno diretto collegamento con la rete viaria cittadina.

Altre sistemazioni ferroviarie che il Piano prevede sono quelle relative alla creazione di una piccola stazione di servizio lungo la Bologna-Ancona in località Croce del Biacco, nonché la creazione di due importanti raccordi ferroviari di cui uno fra la detta nuova Stazione e quella delle « Roveri » a servizio della zona militare permetterà anche un collegamento dei treni merci della « Veneta » con lo « Smistamento » e l'altro a servizio della nuova vasta zona industriale lungo la via Stalingrado a nord della linea di cintura, nonché della zona della Fiera, Mercato Bestiame e Macello.

ZONE RESIDENZIALI

RISANAMENTO DI ISOLATI NEL VECCHIO NUCLEO CITTADINO.

Nella Parte I^a si sono espone le pessime condizioni igieniche di diversi isolati esistenti nel vecchio nucleo cittadino in genere, caratterizzati da ristrette strade e vicoli, e da una edilizia compatta in genere e fatiscente, che ha totalmente invaso i cortili e le aree libere retrostanti attraverso le quali in un primo tempo gli edifici avevano respiro ed anzi potevano godere di quell'aria e luce che solo in limitatissima misura danno le viuzze su cui prospettano.

Si è inoltre già detto che ivi la proprietà fondiaria è in genere frazionata in numerosissimi appezzamenti, quasi tutti di limitatissima estensione e di forma irregolare cosicchè il rinnovamento edilizio deve accoppiarsi alla formazione di razionali comparti edificatori.

Alcune delle vie comprese nelle zone da risanare hanno particolari caratteristiche ambientali conferite specialmente dal carattere architettonico delle facciate dei fabbricati e soprattutto dei loro scenografici e caratteristici portici. Pertanto è necessario conservare e valorizzare tali ambienti ed in questi casi il risanamento dell'isolato è previsto debba avvenire attraverso la demolizione delle appendici retrostanti gli edifici, ripristinando i vecchi ampi cortili e giardini e sistemando dal lato igienico l'edificio principale.

Negli altri casi in cui dovrà attuarsi la completa demolizione degli edifici, con formazione di nuovi razionali comparti edificatori, il Piano prevede allargamenti delle esistenti viuzze, allargamenti che sono stati però contenuti entro modesti limiti per non modificare eccessivamente la tessitura stradale e le caratteristiche ambientali del vecchio nucleo cittadino.

In entrambi i casi saranno previsti adeguati « larghi », opportuni spiazzi di uso pubblico, e zone di verde ai fini di conferire ampio respiro ai nuovi quartieri.

D'altra parte per non addensare e congestionare ulteriormente il vecchio nucleo cittadino, per le zone da risanare è stata prevista nel Piano una densità edilizia modesta e comunque inferiore a quella attuale e quindi anche sotto questo aspetto non occorrono ampie sezioni stradali. Infine trattasi di isolati all'interno delle zone comprese fra le varie radiali e le principali strade, cosicchè essi non sono interessati che da un traffico locale e residenziale per il quale bastano modeste sezioni stradali.

Nelle norme edilizie di attuazione del Piano è stata prescritta la limitata densità edilizia di mc. 50.000 per Ha. che dovrà essere osservata nelle zone da risanare, mentre invece sono rinviate



allo studio dei piani particolareggiati le prescrizioni ed i dettagli per l'attuazione dei previsti risanamenti, sulla base dei criteri generali sopraesposti.

Gli isolati che il Piano prevede di risanare sono i seguenti:

1) Zona compresa fra via Capo di Lucca e via del Borgo	mq.	9.800
2) Zona compresa fra via del Borgo e via Mascarella	»	12.400
3) Zona compresa fra via Mascarella e via Centotrecento	»	9.600
4) Zona in via Broccaindosso - lato Ovest	»	1.600
5) Zona compresa fra via Broccaindosso e via Torleone	»	7.200
6) Zona in via Fondazza - lato levante	»	3.200
7) Zona in via Fondazza - lato ponente	»	3.600
8) Zona in angolo alla via Fondazza e via S. Petronio Vecchio	»	1.600
9) Zona in via Fondazza compresa fra via S. Petronio Vecchio e via S. Stefano	»	3.200
10) Zona in via Remorsella	»	1.600
11) Zona in via Orfeo angolo via degli Angeli		2.600
12) Zona in via degli Angeli angolo vicolo Viazzolo	»	6.000
13) Zona compresa fra via Mura di Porta Castiglione e vicolo del Falcone	»	2.000
14) Zona compresa fra via Solferino e via Tovaglie	»	6.800
15) Zona in via Saragozza	»	4.000
16) Zona in via Frassinago lato ovest in angolo con via S. Isaia	»	12.400
17) Zona in via S. Isaia - lato sud	»	4.400
18) Zona in via Pratello angolo via Pietralata	»	4.450
19) Zona compresa in via Malecontenti e via Cattani	»	4.800
20) Zona in angolo via Malecontenti e via Bertiera	»	2.400
21) Zona di via Inferno - lato ovest	»	2.400
22) Zona di via del Carro e via Canonica	»	1.200
23) Zona compresa fra via dell'Inferno e via Giudei	»	800
24) Zona di via Coltelli	»	1.600
25) Zona di via de' Chiari	»	5.600
26) Zona di via Nosadella	»	6.000
27) Zona di via del Fossato	»	4.500
28) Zona Castellebole	»	20.000
29) Zona Lavino di Mezzo	»	12.000

QUARTIERI RESIDENZIALI NEL VECCHIO NUCLEO CITTADINO.

La fabbricazione residenziale nelle rimanenti zone del vecchio nucleo cittadino è pure disciplinata dalle Norme tecniche di attuazione del P.R.G. (vedasi art. 6, paragr. A). È stato ammesso in via generale il tipo « intensivo chiuso », con altezze degli edifici ragguagliate all'ampiezza delle strade ed ai distacchi con altezza massima di m. 27.

Fanno eccezione le zone specificate nelle stesse Norme e cioè:

a) quelle da risanare di cui si è detto in precedenza:

b) quelle con particolari caratteristiche ambientali ed edilizie per le quali, mediante anche eventuali piani particolareggiati, potranno fissarsi speciali prescrizioni di altezza, distanza fra gli edifici, di progettazione coordinata, ecc. In particolare per la zona costituente la parte prevalentemente antica del nucleo cittadino, precisata al comma b) del paragrafo A) del detto articolo 6 delle Norme, è stata fissata l'altezza massima di m. 24 anziché m. 27:

c) quelle vincolate al carattere dell'edificazione esistente contrassegnate con barratura verde nella planimetria al 1:2.000 e situate lungo i viali di circonvallazione a sud della città, ove dovrà essere mantenuta l'attuale fabbricazione a carattere prevalentemente « estensivo » con ampie zone di verde privato;

d) quelle disciplinate dal Piano di Ricostruzione per le quali rimangono in vigore i tipi edilizi e le Norme relative salvo le varianti in seguito indicate.

RIORGANIZZAZIONE DEI QUARTIERI RESIDENZIALI ESISTENTI ALL'ESTERNO DEL VECCHIO NUCLEO CITTADINO.

Si è già detto nella Parte I^a e nella Parte II^a che i detti quartieri residenziali sono stati realizzati in modo disordinato ed indifferenziato e che per conseguire una situazione più coerente ai principi sociali ed igienici e per migliorare le condizioni di vita degli abitanti, occorre riorganizzare in modo differenziato i detti quartieri, arricchendoli fra l'altro dell'elemento « verde ».

Per i vari quartieri è stato pertanto previsto:

a) il completamento dei centri di vita (chiese, scuole, attrezzature ricreative, mercati, centri assistenziali, ecc.);

b) il tipo edilizio per ogni isolato che è quello prevalentemente in atto negli isolati esistenti, od un nuovo tipo per gli isolati riedificati o da risanare;

c) il risanamento di isolati e di fabbricati in cattive condizioni igieniche;

d) il ricavo di zone verdi pubbliche;

e) il decentramento di industrie nocive e moleste.

I criteri urbanistici di cui sopra e le norme tecniche di attuazione del P.R.G. danno le direttive e le prescrizioni generali per tale organizzazione che saranno integrate dalle più precise Norme che risulteranno dalla elaborazione dei Piani particolareggiati, indispensabili per gran parte delle previsioni urbanistiche in questione.

1) *Tipi edilizi.* Si fa presente che tutta la zona esterna al vecchio nucleo cittadino, in parte già edificata ed in parte in corso di edificazione, aveva bisogno di una dettagliata regolamentazione fabbricativa dato che finora l'edificazione, non essendovi un P.R., né un idoneo Regolamento Edilizio, è avvenuta senza l'appoggio di norme precostituite, escluse le zone disciplinate da convenzioni o lottizzazioni concordate.

Pertanto per ogni isolato è stato fissato il tipo edilizio tenendo conto, agli effetti della densità e della composizione urbanistica dell'isolato, della edilizia attuata nell'isolato stesso.

In tal modo l'edilizia futura sarà vincolata a determinati tipi edilizi e relative norme che permetteranno un ordinato sviluppo ed assetto della città.

I tipi edilizi sono quelli specificati all'art. 7 delle Norme Tecniche e precisamente:

1) l'intensivo di categoria *a* e *b*;

2) il semintensivo di categoria *a* e *b*;

3) l'estensivo di categoria *a*, *b*, *c* e *d*.

Per ognuno di essi e relative categorie sono precisate le aree coperte in rapporto alla superficie del lotto e all'altezza degli edifici (numero dei piani) da cui può ricavarsi la densità fabbricativa per ogni tipo e categoria e cioè i mc. di fabbricato per ettaro. Inoltre per tali tipi e categorie sono precisati sempre nelle Norme Tecniche le distanze degli edifici dai confini e dai cigli stradali, ecc.

Nella planimetria al 1:5.000 sono stati indicati con barrature e colori diversi i 3 tipi edilizi, mentre le categorie sono state indicate con le relative lettere *a-b-c-d*.

Nelle Norme è stato stabilito, ai fini di evitare una eccessiva uniformità edilizia e di offrire lo spunto a buone soluzioni estetico-urbanistiche, che per ogni tipo edilizio potranno essere ammessi fabbricati con altezza e numero di piani superiore a quelli stabiliti, purchè il volume che conseguirà l'edificio non sia superiore a quello che si potrebbe ottenere con la esatta osservanza delle relative prescrizioni edilizie, sempre che a giudizio del Comune e sentita la C. E., si consegua un organico coordinamento urbanistico dei più alti edifici nell'isolato su cui verrebbero realizzati, e ciò con rispetto però delle presenti Norme e di quelle del Regolamento Edilizio e d'Igiene.

Si aggiunge che in detta zona esterna al vecchio nucleo cittadino il tipo edilizio intensivo sarà in effetto quello B e cioè « aperto » con esclusione quindi di cortili, tranne le poche eccezioni relative ai rari vecchi agglomerati ad edilizia « chiusa ». L'altezza massima raggiungibile per questo tipo intensivo « aperto » sarà di m. 30.

Come detto nelle Norme saranno oggetto di particolari disposizioni le zone:

a) con particolari caratteristiche ambientali;

b) quelle vincolate al carattere della edificazione esistente contrassegnate con barratura verde ad edilizia «estensiva» con zone a verde privato e situate lungo la via Toscana, Murri, il viale Aldini, la via Saragozza e Porrettana;

c) quelle disciplinate dal Piano di Ricostruzione, per le quali rimangono in vigore i tipi edilizi e le Norme relative, salvo le varianti in seguito indicate.

2) *Le principali previsioni urbanistiche* contemplate nel Piano per la zona esterna al vecchio nucleo cittadino sono le seguenti:

1 - Quartiere «LAME» - compreso fra viale Silvani, viale Pietramellara, via Fioravanti, via Battiferro, via del Pane, località «Bertalia», via Lame, nuova circoscrizione interna di P.R.G., strada di penetrazione di P.R.G., via del Chiù, via Saffi. Trattasi di quartiere a carattere prevalentemente industriale, anonario e ferroviario, con pochi isolati residenziali sorti in attuazione del P.R.G. del 1889 nella zona a nord-ovest di Viale Silvani, ed a carattere popolare intensivo siti attorno all'attuale mercato bestiame di cui si prevede però lo spostamento, e con altri aggregati residenziali lungo la Via Lame esterna e nella zona di «Bertalia».

La zona è interessata da importanti nuove arterie di cui si dirà in appresso. Nei riguardi dell'edilizia residenziale il Piano ben poco ha dovuto prevedere, dati i notevoli intralci ed insormontabili ostacoli costituiti dagli estesi impianti ferroviari, anonari, ecc. Comunque si è studiata qualche sistemazione e riassetto come risulta dai grafici.

2 - «BOLOGNINA» - compreso fra viale Pietramellara, viale Masini, via Stalingrado, circoscrizione esterna, limite Nord del Mercato Ortofrutticolo, via Battiferro, via Fioravanti.

È un quartiere a carattere essenzialmente residenziale con alcune industrie particolarmente a ridosso della ferrovia secondaria Bologna-Malalbergo.

Gli isolati residenziali fra la zona ferroviaria e via Franco Bolognese hanno carattere «intensivo» e «semintensivo» in attuazione del P.R. del 1889.

A nord di questa zona si trova un'edilizia a carattere «semintensivo» ed «estensivo» sorta senza regolamentazione.

È previsto il riordinamento ed organico completamento degli isolati residenziali, il completamento della rete stradale minore, la creazione di due centri di vita di cui uno in corrispondenza a piazza dell'Unità che comprenderà anche un Mercato, e l'altro nella zona di Casaralta in attuazione anche al Piano di Ricostruzione e comprendente chiesa, scuola, mercato, cinema e centro assistenziale.

Il quartiere sarà corredato di un ampio complesso sportivo attiguo all'Ippodromo, nonché di due zone artigianali.

3 - Quartiere «S. DONATO» - compreso fra viale Berti Pichat, via Stalingrado, circoscrizione esterna, cintura ferroviaria, ferrovia Bologna-Ancona, via S. Donato.

Il quartiere già previsto dal Piano Regolatore del 1889, ha avuto solo un recente sviluppo e cioè solo dopo la costruzione del cavalcavia sulla linea ferroviaria di Ancona in corrispondenza alla via S. Donato ed esso ha carattere prevalentemente popolare.

È previsto il completamento con edilizia a carattere «semintensivo» e «intensivo» attorno a due centri di vita di cui uno a nord-est e l'altro a sud-ovest della via S. Donato, mentre altri quartieri a carattere «estensivo» sono previsti a completamento sia entro che fuori la linea di cintura ferroviaria.

Sono previste diverse zone e fasce a verde, nonché un ampio campo sportivo riservato agli studenti.

Ai fini di un miglioramento delle condizioni residenziali della zona e per ragioni di decoro cittadino è previsto il decentramento di alcune industrie attigue alla zona ferroviaria fra cui la Officina del Gas.

4 - Quartiere «S. VITALE» - compreso fra viale Ercolani, viale Filopanti, via S. Donato, ferrovia Bologna-Ancona, cintura ferroviaria, via Mazzini - via Emilia Levante.

Il quartiere già previsto in parte dal P.R. del 1889, è a carattere prettamente residenziale ed è attualmente suddiviso dalla ferrovia secondaria Bologna-Portomaggiore in due aggregati e cioè la cosiddetta «Libia» e la zona più propriamente detta di «S. Vitale», ove ha sede anche il vasto Policlinico di S. Orsola.

E' prevista la soppressione dell'attuale stazione e linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore della Società « Veneta » che verrà raccordata alla Stazione Centrale delle FF.SS., per cui verrà abolita la irrazionale suddivisione del quartiere e notevolmente migliorata la viabilità. E' previsto un completamento e riassetto edilizio generale con creazione di piccoli centri di vita comprendenti chiesa, scuola, ecc., nonché un parco pubblico e alcune altre zone verdi.

5 - Quartiere « MAZZINI » - compreso fra viale Carducci, via Mazzini, via Emilia Levante, cintura ferroviaria, via degli Orti e via Murri.

Il quartiere ha caratteristiche prettamente residenziali con edilizia semintensiva ed estensiva ed è previsto il suo completamento con edilizia analoga gravitante su un nuovo centro di vita in corrispondenza all'ex « Lunetta Gamberini » ed attorniato da edilizia « intensiva ». E' una zona particolarmente salubre e non è pregiudicata dalla presenza di industrie e di attività eterogenee.

Un'ampia zona sportiva è stata prevista a ridosso della cintura ferroviaria su via degli Orti.

Oltre la linea di cintura ferroviaria è stato studiato il completamento del vasto quartiere residenziale lungo la via Bellaria fino alla circonvallazione esterna.

6 - Quartiere di « VIA TOSCANA » e « S. RUFFILLO » - compreso fra via degli Orti, la cintura ferroviaria, via Toscana e via Murri.

E' un quartiere residenziale « estensivo » e « semintensivo » a carattere lineare servito da due centri di vita di cui quello di « S. Ruffillo » verrà completato, mentre l'altro è previsto nella zona di via Scandellara in prossimità della vasta Caserma militare.

Al di là della linea di cintura ferroviaria e fino contro al fiume Savena è previsto un esteso nuovo quartiere residenziale in gran parte da disciplinare con piani particolareggiati, mentre nella restante parte è già stata studiata una comunità residenziale con suo centro di vita.

7 - Quartieri pedecollinari di via Toscana, via Murri, via Castiglione, via S. Mamolo, viale Aldini, via Saragozza e via Porrettana.

Trattasi degli esistenti agglomerati edilizi a monte delle suddette strade ed all'inizio dei colli e con espansioni lungo le vallette fra i colli stessi. Essi sono del tipo edilizio prevalentemente « estensivo » e con zone a carattere « semintensivo ». Purtroppo trattasi di un'edilizia un po' addensata, con pochissimo verde e sorta senza una confacente impostazione urbanistica ed idonea rete stradale. Per il completamento e la riorganizzazione di questi agglomerati si sono stabiliti tipi edilizi a carattere « estensivo » con le limitazioni derivanti dal vincolo paesistico che esiste sulla zona, si è migliorata la rete stradale anche ai fini del collegamento dei vari gruppi abitati e si sono introdotte alcune zone a verde. Per tutta la restante zona collinare si dirà in appresso.

8 - Quartiere « SARAGOZZA » - « ANDREA COSTA » - compreso fra via Saragozza - via Porrettana, via Andrea Costa, viale Pepoli.

Il quartiere era in piccola parte già previsto dal Piano Regolatore del 1889 ed è interessato da un'edilizia quasi esclusivamente residenziale a carattere prevalentemente « semintensivo » ed « estensivo », escluse le zone occupate dagli impianti sportivi dello Stadio Comunale e della « Virtus ».

Il Piano oltre ad avere, come per gli altri quartieri, stabiliti i tipi edilizi, prevede una nuova scuola ed una chiesa, alcune sistemazioni viarie fra cui la sussidiaria alla via Saragozza, nonché alcune piccole zone verdi.

9 - Quartiere « VIA EMILIA PONENTE » - compreso fra via Andrea Costa, via della Barca, via Battindarno, via Certosa, fiume Reno, via Agucchi, via del Chiù, via Saffi e viale Vicini.

Il quartiere era in piccolissima parte già previsto dal P.R. del 1889, è a carattere eterogeneo e comprende zone residenziali, industriali, militari nonché il Cimitero. Nella vasta zona sono previste notevoli sistemazioni urbanistiche ai fini di un miglior assetto della zona stessa e di sistemare e completare in modo idoneo i quartieri residenziali.

Infatti per le industrie che si accentrano in località « S. Viola » e che hanno caratteristiche di industrie moleste si prevede in genere il loro allontanamento nelle nuove zone industriali. Anche gli impianti militari occupanti gli ex Prati di Caprara saranno spostati nelle nuove zone militari previste nel Piano ed al loro posto sorgerà il nuovo Ospedale Maggiore, nonché zone verdi, un campo sportivo e nuove zone residenziali a carattere « intensivo aperto » « semintensivo » ed « estensivo ».

Si prevede invece il mantenimento della media industria e delle attività artigianali per le quali ultime è stato previsto lo sviluppo in particolari zone.

I quartieri residenziali della zona verranno notevolmente migliorati con nuovi edifici di carattere collettivo, e godranno di ampi parchi da ricavarsi nella zona di rispetto della Certosa.

10 - Zona di « BORGIO PANIGALE ». - Il Comune autonomo di Borgo Panigale nel 1937 venne aggregato al Comune di Bologna, dato che il suo nucleo abitato era ormai saldato all'aggregato urbano. Trattasi di un notevole centro abitato che oltre a tutti i servizi ed edifici di carattere pubblico e collettivo, comprende anche diversi grandi complessi industriali. Un notevole riassetto ed ampliamento è stato previsto nel Piano di Ricostruzione in atto, ed un ulteriore ampliamento è stato realizzato con il nuovo villaggio dell'I.N.A.-CASA. Il nuovo P.R.G. prevede ulteriori completamenti edilizi ed in particolare il nuovo quartiere di collegamento fra il vecchio aggregato ed il sopracitato nuovo villaggio I.N.A.-CASA, inserendo però fra i detti due centri una estesa zona verde provvista anche di un complesso sportivo. Notevoli sono le sistemazioni viarie previste di cui si dirà in appresso.

11 - Zona di « CORTICELLA ». - L'aggregato di Corticella, centro satellite sorto lungo la via provinciale per Ferrara, ha il carattere di comunità autonoma dotata anche di stabilimenti industriali. Il Piano prevede il riassetto della parte esistente ed il suo ampliamento con la creazione di un nuovo centro di vita e l'ampliamento della zona industriale. E' pure previsto un vasto campo sportivo e la deviazione della strada provinciale che attraversa il vecchio nucleo abitato.

12 - Zona di « CASTELDEBOLE ». - E' previsto un riassetto con risanamento del vecchio nucleo, dotandolo fra l'altro dei necessari edifici pubblici, e un notevole ampliamento del medesimo lungo la sponda del Reno con edilizia a carattere « estensivo ».

13 - Zona di « LAVINO DI MEZZO ». - E' previsto il risanamento dell'attuale vecchio nucleo e lo sviluppo di un quartiere organico sul lato sud della Via Emilia. Tale quartiere, in seguito alle intese intercorse, potrà avere uno sviluppo e un completamento anche nei territori confinanti del Comune di Anzola dell'Emilia e di Zola Predosa.

Il suddetto quartiere, a sviluppo lineare, avrà carattere prevalentemente estensivo e sarà determinato dal relativo piano particolareggiato.

14 - Frazione « La Dozza ». - In tale zona è previsto il riassetto della modesta borgata dotandola dei servizi pubblici indispensabili.

NUOVI QUARTIERI RESIDENZIALI NELLE ZONE D'ESPANSIONE.

Per i nuovi quartieri d'espansione il Piano stabilisce la sola densità territoriale, nonché la loro organizzazione differenziata a quartieri autonomi. Queste comunità sono da prevedere costituite da unità primarie dotate di un centro di vita con la scuola, asilo, negozi, campo da gioco, raggruppate in comunità di 8-12.000 abitanti aventi un centro comprendente in aggiunta agli elementi dell'unità primaria anche la chiesa, una eventuale scuola media professionale, un mercato, un ufficio staccato comunale (stato civile, vigilanza urbana, ecc.), un centro assistenziale con ambulatorio, l'ufficio postale, agenzie bancarie, laboratori artigianali, ecc.

Il Piano stabilisce per queste zone d'espansione la sola rete delle strade principali di collegamento con l'attuale aggregato urbano.

Non si è ravvisato opportuno scendere a maggiori specificazioni ed indicazioni per le citate nuove comunità residenziali per le ragioni già esposte nelle premesse di questa Parte III. In particolare si aggiunge che queste maggiori specificazioni ed indicazioni sarebbero probabilmente superate dai nuovi concetti urbanistici che vigeranno al momento della loro realizzazione e comunque è opportuno non imporre soluzioni di dettaglio per lasciarle invece al tecnico che dovrà studiare i detti quartieri. Pertanto saranno i Piani Particolareggiati che daranno liberamente lo schema strutturale ed organizzativo delle dette comunità, con la progettazione dei centri di vita, con la tessitura della rete stradale secondaria e di lottizzazione, con la distribuzione e volumetria degli edifici residenziali, ed infine, con la distribuzione del verde pubblico e di separazione fra le varie unità primarie e le varie comunità.

Le norme di attuazione del Piano prescrivono i criteri di cui sopra per lo studio dei Piani Particolareggiati e fissano la densità territoriale di 250 abitanti per Ha.

I principali nuovi quartieri d'espansione indicati con P.P. nella planimetria al 5.000 sono i seguenti ed hanno le caratteristiche di cui in appresso:

1) Ampliamento del borgo di Lavino di Mezzo posto al limite del comune di Bologna e in confine con i Comuni di Anzola dell'Emilia e Zola Predosa.

Estensione mq. 233.000

Densità per Ha 250 ab.

Comprese 3 unità secondarie per 5.800 abitanti circa.

2) Nella zona di Borgo Panigale a nord della Via Persicetana e compreso fra la nuova circovallazione e la ferrovia Porrettana.

Estensione mq. 170.000

Densità per Ha 250 ab.

Comprese 2 unità secondarie con complessivi 4.200 abitanti circa.

3) Nella zona delle Lame-Beverara 3 piccoli quartieri a cavaliere della nuova circovallazione interna alla linea di cintura ferroviaria e compresi fra la ferrovia Bologna-Venezia e la stazione dell'Arcoveggio.

Estensione mq. 250.000

Densità per Ha 250 ab.

Comprende 3 unità secondarie con complessivi 6.200 abitanti circa.

4) Nella zona di S. Donato compreso fra la grande circovallazione e la linea di cintura.

Estensione mq. 95.000

Densità per Ha. 250 ab.

Comprende 1 unità secondaria con complessivi 2.500 abitanti circa.

5) Nella zona di S. Vitale-Mazzini 3 quartieri divisi da via Larga e via Due Madonne a nord della Via Emilia. Zona compresa fra la cintura ferroviaria e la grande circovallazione.

Estensione complessiva mq. 1.190.000

Densità per Ha 250 ab.

Comprende 3 unità primarie con complessivi 30.000 abitanti circa.

6) Nella zona di Mazzini-S. Stefano 2 quartieri divisi da via Cavedone a sud nuova strada di P. R. in proseguimento di via degli Orti. Zona compresa fra la « Direttissima » e la grande circovallazione di P.R.

Estensione complessiva mq. 570.000

Densità per Ha 250 ab.

Comprende 1 unità primaria e 2 unità secondarie per complessivi 14.000 abitanti circa.

7) Nella zona dell'Arsenale a sud di viale Panzacchi.

Estensione mq. 160.000

Densità per Ha 250 ab.

Comprende 2 unità secondarie per complessivi 4.000 abitanti circa.

8) Nella zona ad ovest della Certosa e a nord di via della Barca.

Estensione mq. 180.000

Densità per Ha 250 ab.

Comprende 2 unità secondarie per complessivi 4.500 abitanti circa.

9) Nella zona ad est del fiume a cavaliere di via della Barca.

Estensione mq. 800.000

Densità per Ha 250 ab.

Comprende 2 unità primarie per complessivi 20.000 abitanti circa.

10) Zona nord di viale Masini.

Estensione mq. 50.000

Zona particolare nella quale è prevista la futura stazione della « Veneta », il piazzale di sosta delle autocorriere nonché edifici vari inerenti ai detti servizi.

ESPANSIONE DELLA CITTÀ SULLA COLLINA E SUA VALORIZZAZIONE.

Le colline che incorniciano verso sud l'intero aggregato urbano costituiscono, col loro verde e con la loro particolare conformazione, un elemento di suggestivo valore paesistico.

Finora l'edificazione si è poco estesa in collina data la natura franosa del terreno e la sua accidentalità, e data la insufficienza della rete stradale e dei pubblici servizi (acqua potabile, gas, fognatura ecc.) e la mancanza di pubblici trasporti.

Il Piano prevede la valorizzazione, ai fini residenziali, della collina, però con le dovute limitazioni e cautele atte a salvaguardare le accennate sue caratteristiche ambientali e paesistiche, per le quali è stato recentemente imposto il vincolo da parte del Ministero dell'Istruzione, ai sensi della Legge 29 giugno 1939 n. 1497 sulla tutela delle bellezze naturali.

Infatti il Piano prevede un'ampia strada panoramica che si svolge sui contrafforti della collina che si protendono sulla città e dalla quale si potrà godere un vario panorama dell'aggregato urbano. Di essa verrà fatta più ampia illustrazione in altro capitolo della relazione. Altre strade partenti dalla città si collegano con la panoramica e si prolungano a monte della stessa.

Per quanto riguarda l'edificazione il Piano e relative norme tecniche di attuazione danno solo le seguenti indicazioni e prescrizioni di massima:

a) Conservazione ed integrazione del verde nelle falde collinari che prospettano sulla città, nelle quali pertanto è in genere inibita la edificazione onde conservare ed anzi potenziare il verde che incornicia la città.

b) Per quelle zone visibili dalla città per le quali è ammissibile l'edificazione, essa, anziché distribuita uniformemente, dovrà in genere essere addensata in determinate idonee località, formando gruppi di edifici razionalmente ed esteticamente disposti in mezzo ad ampie zone completamente verdi.

c) Edificazione, nelle zone ammesse, con densità territoriale media molto limitata. Data anche la natura accidentata del terreno e la necessità di potenziare il verde nelle zone visibili dalla città, l'edificazione è da addensare prevalentemente nei rovesci delle falde collinari non visibili dalla città, che hanno il vantaggio di avere l'ottima esposizione soleggiata di sud, o quanto meno quelle di ovest ed est.

d) Creazione di centri di vita con i relativi edifici pubblici nei nuovi gruppi abitati e potenziamento ed organizzazione dei piccoli centri esistenti e cioè a Monte Donato, S. Vittore, Barbiano, Paderno, Gaibola.

e) Arretramento sensibile degli edifici dai cigli stradali e limitata altezza degli edifici stessi e ciò in dipendenza della modesta larghezza delle strade collinari e della necessità di non creare diaframmi alla visione del panorama.

f) Creazione di frequenti ampi « belvedere » sui cigli delle strade per il godimento del panorama sulla città e sulla retrostante collina, nonché per la sosta degli automezzi di trasporto dei cittadini e turisti.

g) Creazione di un grande parco alla sommità del colle di Paderno che è il colle più alto della zona di collina e dal quale si può godere parzialmente il panorama della città e quello delle due vallate del Reno e del Savena. Di esso e dell'altro parco minore che segue si daranno maggiori ragguagli in appresso.

h) Creazione di un vasto parco pubblico sulla sommità del colle dell'ex « Forte Bandiera » con visuale aperta verso la città e verso le valli del Reno e del Savena.

Le suddette indicazioni e prescrizioni dovranno essere tenute presenti nel Piano Paesistico che deve essere urgentemente elaborato dalla Sovrintendenza ai Monumenti, in accordo col Comune. Esso costituirà il Piano Particolareggiato di esecuzione dei provvedimenti urbanistici per la edificazione e la valorizzazione della collina ed esso darà tutte le occorrenti prescrizioni di dettaglio e più precise norme edilizie.

ZONE INDUSTRIALI, ARTIGIANALI E FIERISTICA

ZONE INDUSTRIALI.

Per permettere il decentramento delle industrie frammiste ai quartieri residenziali dell'attuale aggregato urbano e soprattutto per far fronte alle future esigenze cittadine dipendenti dal suo accrescimento, nonché dalla progressiva industrializzazione in ogni campo della produzione, si sono previste zone industriali all'esterno dell'attuale aggregato urbano. Esse sono state ubicate nelle zone periferiche aventi minori requisiti di amenità, vicine in genere agli impianti ferroviari onde facilitare l'installazione di raccordi ferroviari, e vicine anche ad arterie di grande traffico. Esse inoltre si sono ubicate sottovento ed in modo da non creare disturbo all'organica struttura della città. Infine si è previsto di separare le dette zone da quelle limitrofe a carattere residenziale mediante fasce di verde.

Inoltre si sono determinate le zone in cui prevalgono impianti industriali per le quali il Piano prevede la loro conservazione e riorganizzazione. Anche per le dette zone industriali è stata prevista la loro separazione con verde dai limitrofi quartieri residenziali.

Il Piano oltre a queste determinazioni di massima, ha anche tracciato le strade principali di collegamento delle zone stesse con le arterie di grande traffico e specie quelle di transito.

Si è invece lasciato ai piani particolareggiati il razionale studio dettagliato di dette zone; ciò, per quanto riflette specialmente la rete stradale interna e l'impianto di raccordi ferroviari in rapporto alla lottizzazione delle aree, ai tipi di industrie e loro consistenza, ecc.

Le nuove principali zone industriali previste dal Piano sono le seguenti:

1) Nella zona di via Stalingrado e precisamente a cavaliere della linea ferroviaria di cintura e compresa fra la circovallazione esterna e la zona fieristica.

Ha una superficie complessiva di Ha. 55 ed è servita dalla via Stalingrado e dalla nuova circovallazione. E' previsto un comodo raccordo ferroviario staccantesi dallo smistamento.

2) Nella zona delle « Roveri » fuori Porta S. Vitale e compresa fra via S. Vitale, Stazione Roveri, via della Bassa dei Sassi e via Larga.

Ha l'estensione di Ha. 98 e dovrà servire per i grandi complessi industriali. E' servita dalla via S. Vitale e da una nuova strada di P.R. staccantesi dalla circovallazione esterna.

E' raccordabile a mezzo della stazione delle « Roveri » della linea Bologna-Massalombarda della « Veneta ».

3) Nella zona delle « Lame » a nord del parco ferroviario fino alla nuova circovallazione interna.

Ha una estensione complessiva di Ha. 53 e costituisce l'ampliamento di alcuni complessi industriali esistenti. E' servita dalla nuova circovallazione interna e dalla Via Lame e presenta la possibilità di raccordi con il parco ferroviario.

3) Altre zone minori sono previste in località Borgo Panigale a completamento di zone esistenti e nella frazione di Corticella in ampliamento a zone esistenti ed in prossimità ai nuovi quartieri residenziali di ampliamento del popoloso rione.

5) Nella zona a nord della « Dozza » e cioè in via del Gomito è stata prevista una zona di circa Ha. 21 riservata ad industrie moleste e situata in prossimità del canale del Savena abbandonato avente acqua perenne.

Le principali esistenti zone industriali che il Piano prevede di conservare sono quelle in località « Lame », « Borgo Panigale » e « Corticella » per le quali anzi si è previsto l'ampliamento e la riorganizzazione come detto in precedenza.

Per il miglior assetto dei quartieri residenziali di viale Masini, via Massarenti, via Stalingrado, via S. Donato e di via Emilia Ponente in vicinanza del nuovo Ospedale, il Piano, come risulta dalla planimetria 1: 5.000, prevede il decentramento di alcune industrie che potranno trovare posto nelle nuove zone industriali.

Pertanto per tali industrie le norme di attuazione del Piano non ammettono ampliamenti né trasformazioni di rilievo delle esistenti strutture.

ZONE ARTIGIANALI.

Il Piano prevede diverse zone da destinare esclusivamente ad attività artigianali in cui dovranno essere decentrate quelle ore inserite in quartieri residenziali e da allontanare perchè moleste o nocive, nonchè impiantare le nuove attività richieste dallo sviluppo cittadino e dal progresso tecnico.

Esse sono state prescelte coi criteri enunciati per le zone industriali ed anzi in molti casi queste zone artigianali sono attigue a quelle industriali.

Come già detto, nelle nuove zone residenziali d'espansione le attività artigianali saranno inserite idoneamente nelle unità e comunità che ivi saranno studiate attraverso i Piani Particolareggiati.

Fra le zone artigianali che sono in genere di modesta entità si fa cenno alle più importanti e cioè:

- 1) Zona a lato di via Corticella;
- 2) Zona situata in via Ferrarese;
- 3) Zona in margine alla cintura ferroviaria;
- 4) Zona in via Toscana oltre la « Direttissima »;

ed inoltre le zone minori di via Agucchi, S. Viola, via Battiadarno, via della Barca, via Pasubio, via Stalingrado, via Larga, via Parisio e la zona del nuovo quartiere di via Bellaria.

ZONA FIERISTICA.

La fiera di Bologna non ha ancora una adeguata sede permanente. Nell'anteguerra veniva allestita alla meglio nello Stadio Comunale con occupazione del campo per il calcio e l'atletica nonchè degli altri impianti sportivi ed aree libere. Nel dopoguerra la Fiera è stata allestita annualmente con padiglioni ed impianti provvisori alla Montagnola ed attigua Piazza VIII Agosto. L'area a disposizione è risultata insufficiente, le spese di allestimento, che ogni anno si devono ripetere, sono sempre più sentite e il pregiudizio che detta centrale ubicazione porta al traffico cittadino.

Il Piano ha previsto la creazione di un'ampia zona fieristica ad est della importante via Stalingrado ed all'interno della linea di cintura ferroviaria, quindi poco lontana dal vecchio nucleo cittadino ed ottimamente collegata con lo stesso dalla via Stalingrado e dalle vie Matteotti e Ferrarese, e lambita verso sud dall'anello della circonvallazione esterna in corrispondenza pressapoco alla circonvallazione del P.R. del 1889 opportunamente modificata. Tale zona risulta inoltre facilmente collegata con la Stazione ferroviaria e con la Stazione autolinee da cui dista solo ml. 350 circa. Infine, risulta molto vicina alla grande arteria esterna di scorrimento, a cui è collegata col tratto di via Stalingrado esterno alla linea di cintura ferroviaria.

La zona ha la superficie di mq. 420.000 circa e come si dirà in appresso in essa troveranno posto anche il Mercato Bestiame ed il Macello.

Uno dei rami principali della Fiera di Bologna è quello dell'agricoltura e qualora l'Ente Fiera intenda potenziare tale ramo della sua attività, come prevede il P.R., una vastissima area per l'esposizione delle molteplici e sempre crescenti macchine agricole che si stanno sviluppando con la motorizzazione della lavorazione agricola. La previsione di costruire il Mercato Bestiame a fianco della Fiera determina la possibilità di utilizzare eventualmente parte degli impianti e degli spazi del Mercato stesso durante la Fiera per il suddetto ramo agricolo.

Il Macello per ragioni pratiche è bene sia attiguo al Mercato Bestiame.

L'area sarà servita dal raccordo ferroviario a servizio anche dell'attigua zona industriale a cavaliere della linea di cintura ferroviaria di cui si è già detto in precedenza.

A ponente ed a sud dell'area ove verranno ricavati gli accessi alla Fiera, il Piano ha previsto ampi piazzali e zone a verde che serviranno anche per il posteggio dei veicoli in occasione delle manifestazioni fieristiche.

A mezzo di apposito piano particolareggiato verrà definita la conformazione e struttura dell'organismo della Fiera, dell'accesso al Mercato Bestiame e dell'attiguo Macello.

ZONE MILITARI

Alcuni impianti militari si trovano inseriti nell'attuale nucleo cittadino e portano pregiudizio allo sviluppo di una ordinata espansione e organizzazione della città.

Inoltre alcuni di essi per il loro grado di vetustà e stato di manutenzione sono in evidente contrasto coll'organico sviluppo cittadino. Il Piano prevede il trasferimento dei seguenti 8 impianti militari della superficie complessiva di mq. 650.000 e precisamente:

- 1) L'ex Pirotecnico in viale Panzacchi;
- 2) La Caserma di Artiglieria pure in viale Panzacchi;
- 3) Il Tribunale Militare in viale Panzacchi;
- 4) La Direzione di Artiglieria a Porta S. Mamolo;
- 5) I Magazzini della Direzione d'Artiglieria in via Emilia Ponente (ex Prati di Caprara);
- 6) Il Parco mezzi corazzati pure negli ex Prati di Caprara;
- 7) I Magazzini del Genio Militare in via Prati di Caprara;
- 8) La Piazza d'Armi in via Agucchi;
- 9) Il Magazzino di Artiglieria nella lunetta ex Casaralta in via Stalingrado.

Tale decentramento è stato concordato di massima con l'Autorità Militare con la quale è stata altresì prescelta la vasta area periferica lungo la Via S. Vitale, in località « Roveri », della superficie complessiva di Ha. 95 in cui saranno gradualmente trasferiti parte dei suddetti impianti, mentre per un'altra parte degli stessi l'Amministrazione Militare si è riservata la scelta di altre ubicazioni; per quanto riguarda il trasferimento del Tribunale Militare e la Direzione d'Artiglieria è in corso di esame una convenzione fra l'Amministrazione Militare ed il Comune.

Gli accordi di massima coll'Autorità Militare prevedono la permuta, a parità di valore, degli attuali suddetti immobili da decentrare con nuovi impianti da costruirsi dal Comune nella nuova area periferica in località « Roveri » e nelle altre località che venissero prescelte dall'Autorità Militare.

ZONE VERDI

Si è ampiamente detto nella Parte I^a della grave insufficienza e della irrazionale distribuzione del verde pubblico cittadino. Infatti il verde cittadino, compresi anche i piccoli giardini esistenti in alcune piazze e larghi, è di soli metri quadrati 405.700 e cioè di soli mq. 1,2 per abitante.

Nella Parte II^a si è accennato ai provvedimenti occorrenti per supplire a tale grave deficienza e cattiva distribuzione del verde, nonché per tener conto del previsto accrescimento dell'aggregato urbano.

I provvedimenti previsti nel Piano sono i seguenti:

- a) *Creazione di grandi parchi pubblici in aggiunta al modesto parco dei Giardini Margherita.*

Si sono previsti 6 nuovi grandi parchi distribuiti razionalmente nel restante territorio urbano ed aventi destinazioni diverse, e precisamente, il primo e il secondo in pianura lungo le sponde del fiume Reno e del torrente Savena e quindi in posizioni amene, molto ventilate e dalle quali si può godere la vista panoramica della collina e delle due vallate.

Il terzo, sempre in pianura, nella zona Nord e Nord-Ovest della città occupante la fascia di varia larghezza compresa fra la linea della cintura ferroviaria e la grande arteria esterna di scorrimento. Il quarto parco, sempre in pianura, a levante del quartiere di S. Donato ed in fregio alla linea di cintura e precisamente in corrispondenza del raccordo di questa con la Stazione ferroviaria di smistamento.

Infine il quinto ed il sesto in collina e come detto in località « Paderno » e località « Forte Bandiera ».

Di essi si forniscono i seguenti elementi:

- 1) Parco sulla sponda destra (sponda di levante verso la città) del fiume Reno. Esso ha la estensione di Ha. 43, con una lunghezza di ml. 2.500 circa ed una larghezza variabile da ml. 70 circa a ml. 500 circa. In tale estensione sono comprese le aree golenali che si renderanno dispo-

nibili col previsto inalveamento del corso d'acqua il cui alveo è molto irregolare con larghezza variabile da m. 150 a m. 350, e che per tutto il tratto di fiume attiguo alla città verrebbe portato alla larghezza di ml. 250 circa onde facilitare anche la costruzione dei previsti ponti riducendone il costo.

Il parco risulta attiguo al nuovo grande quartiere residenziale di cui si è detto in precedenza ed in esso troveranno posto le principali attrezzature sportive e ricreative occorrenti per il quartiere stesso e per il settore Sud-Est della città. Il parco è facilmente accessibile dal nucleo cittadino a mezzo delle nuove arterie previste dal P.R.G. nella zona a sud-ovest della via Emilia. Il terreno, ora agricolo ed assai fertile, è molto adatto per il rapido sviluppo delle alberature, ed anche le aree golenali che fanno parte del parco si prestano per la piantagione di alberature a rapido sviluppo.

2) Parco sulla sponda sinistra (sponda di ponente verso la città) del torrente Savena, in corrispondenza anche al parco privato dell'Ospedale Pizzardi, situato al di là del torrente. Questo nuovo secondo parco ha l'estensione di Ha. 49 con una lunghezza di ml. 2.500 ed una larghezza variabile da ml. 30 a ml. 350. E' adiacente al vasto nuovo quartiere residenziale di cui si è detto in precedenza e pure in esso troveranno posto le principali attrezzature sportive e ricreative occorrenti per il quartiere stesso. E' facilmente accessibile dal nucleo cittadino a mezzo dei prolungamenti delle vie degli Orti, Foscherara e Battaglia ed è anche adiacente alla nuova circoscrizione esterna.

Anche in questa località il terreno è molto fertile cosicchè le nuove piantagioni di alberature avranno un rapido sviluppo.

3) Fascia a parco posta nella zona periferica Nord e Nord-Ovest della città. Tale fascia di larghezza variabile, partendo da Borgo Panigale e terminando in corrispondenza al complesso industriale della Manifattura Tabacchi raggiunge una lunghezza complessiva di ml. 6.000 ed un'area totale di mq. 800.000.

Tale fascia verde, facilmente raggiungibile dalle varie strade radiali della zona, è particolarmente necessaria nel settore Nord-Ovest della città essendo questo totalmente privo di verde pubblico.

4) Il parco del quartiere S. Donato nel suo sviluppo lungo la ferrovia raggiunge una lunghezza di ml. 900 ed una superficie complessiva di mq. 150.000. Questo parco, unitamente ai giardini previsti nel quartiere, viene a dotare questo settore della città dell'indispensabile « verde pubblico ».

5) Parco sul Colle di Paderno il più alto della zona collinare interessante la città (quota m. 330), dal quale, come già detto, si gode un ampio panorama.

Ha l'estensione di Ha. 73 circa ed è costituito da due « blocchi » con caratteristiche assai diverse: il blocco di maggior estensione è rappresentato da un parco posto a cavaliere della strada che potrà servire per feste campestri, campeggi ecc.; il secondo blocco è caratterizzato da un cocuzzolo a forma conica alla sommità del quale sarà sistemato l'ampio « belvedere » raggiungibile a piedi oppure con la seggiovia che partirà dal piazzale del parco sottostante. Il suddetto parco dista dal centro cittadino solo Km. 7,500 in quanto trovasi in corrispondenza alla zona di minore espansione della città, a cui è collegato con la via d'Azeglio, via S. Mamolo e la via dei Colli, che il Piano prevede di allargare e sistemare. Inoltre dista solo km. 4 circa dalla nuova già citata strada panoramica della collina a cui è congiunto con la via dei Colli.

Il terreno è argilloso compatto e sul perimetro del parco, digradante in ripide vallette, trovansi delle formazioni a « calanchi » che occorrerà sistemare radicalmente coi moderni criteri di bonifica montana. Il terreno è spoglio di alberature tranne alcune zone periferiche ove trovansi una rada e bassa boscaglia. Si dovrà quindi provvedere ad intense piantagioni di alberature di essenze adatte al terreno ed al clima, piantagioni che si estenderanno anche alle parti basse del parco dopo l'accennata sistemazione delle formazioni « calancose ».

La zona è molto fresca e ventilata anche in estate e quindi servirà ottimamente per lo svago, la ricreazione ed il riposo di notevoli masse di cittadini specie nella stagione calda estiva. I giardini potranno usufruire delle attrezzature dell'attiguo gruppo abitato di Paderno, mentre altri locali pubblici potranno essere creati entro il parco stesso.

6) Parco dell'ex « Forte Bandiera » posto a cavaliere della strada di via Castiglione in posizione dominante (quota massima m. 300) con area complessiva di mq. 170.000.

Esso è facilmente raggiungibile dalla Porta Castiglione e dalla Porta S. Stefano, nonché dalla via Murri e Toscana a mezzo della via Siepelunga e via A. Custode passanti da Monte Donato. Il parco sarà abbondantemente alberato ed alla estremità nord sarà ricavato un ampio « belvedere » prospiciente alla parte di levante dell'aggregato urbano.

Il terreno è argilloso ed adatto per l'impianto di alberature.

FORMAZIONE DI UN SISTEMA DI STRISCIE A VERDE ED ALBERATE.

Si sono previste strisce a verde disposte per l'organica suddivisione in zone e quartieri dell'aggregato urbano, aventi la funzione di isolare le zone industriali, di separare le diverse unità e comunità fra di loro ed infine di isolare nel verde le vie di grande traffico.

a) Le zone di verde ad isolamento delle zone industriali esistenti e nuove sono indicate nella planimetria 1: 5000 del Piano ed hanno un'estensione di circa mq. 180.000

b) Le zone di verde separanti i diversi quartieri residenziali esistenti hanno una superficie di circa mq. 120.000, mentre quelle che per lo stesso scopo verranno precisate nei Piani Particolareggiati dei nuovi quartieri residenziali delle zone di espansione avranno una superficie di circa il 5 % della superficie totale dei quartieri stessi e cioè mq. 185.000.

La superficie totale di dette strisce è quindi di mq. 180.000 + mq. 120.000 + mq. 185.000 = mq. 485.000.

c) Sono state inoltre previste strisce a verde a fianco delle strade di grande traffico, ai fini di evitare un diretto contatto dell'edificazione laterale e del relativo traffico verso dette arterie di grande comunicazione con conseguente sicurezza e maggior velocità per il transito. Inoltre tali zone di rispetto a verde potranno in parte servire in futuro per creare eventuali sedi accessorie di traffico, e la restante parte costituirà una cornice di verde.

La grande circonvallazione esterna e quella sussidiaria sono previste con strisce di rispetto. Esse saranno per la prima di ml. 30 dal lato verso città e di ml. 50 dal lato esterno in confine al verde rurale, mentre le strade di penetrazione e sussidiarie alle radiali con strisce fino a ml. 20 per lato dove è stato possibile.

Inoltre il Piano ha previsto, per ragioni di estetica, la creazione di fasce a verde a fianco dei tratti di linee ferroviarie attraversanti l'aggregato urbano e ciò naturalmente ove l'espansione dell'abitato lo permette.

Sono così risultate fasce a verde della complessiva superficie di circa mq. 3.000.000 in aderenza a tali strade nonché a tratti di linee ferroviarie.

NUOVI GIARDINI E PICCOLI SPAZI A VERDE NELL'ATTUALE AGGREGATO URBANO.

Essi sono stati previsti nelle località che sono prive di verde, in rapporto a necessità igieniche ed a scopo di creare campi da gioco per i ragazzi.

I detti spazi a verde sono di varia estensione ed in genere modesti essendo difficile in quartieri già costituiti o disciplinati da convenzioni destinare aree a tale pubblico uso.

I principali giardini e spazi a verde previsti nel Piano sono i seguenti:

1) In Piazza VIII Agosto	mq.	6.400
2) Zona a verde con inizio in via Calori e termine in via Marconi	»	6.000
3) Fra via Capo di Lucca e via del Pallone	»	6.000
4) In via S. Caterina	»	4.800
5) In via Rialto	»	4.600
6) Zona a verde in via Riva Reno	»	4.000
7) In via Borgolocchi	»	3.200
8) In via Paradiso	»	3.000
9) Nella zona del Palazzo dello Sport in via Calori	»	2.800
10) Strada di P.R. tra Porta Maggiore e Piazza Aldrovandi	»	2.600

11) Mura interna di Porta Lame	»	1.800
12) A lato della Chiesa di S. Giovanni in Monte	»	1.800
13) In via del Guasto	»	1.700
14) A porta Galleria ex casa della G.I.L.	»	1.600
15) A lato della Chiesa di S. Domenico	»	1.600
16) A lato della Chiesa di S. Stefano	»	1.500
17) In via Valdonica	»	1.500
18) In via Riva Reno fra Polese e S. Carlo	»	1.200
19) Fra piazza Celestini e via Valdaposa	»	1.200
20) Raccordo fra via Castelfidardo e via Capramozza	»	1.100
21) In piazza Malpighi a sud	»	600
22) In piazza Malpighi centro	»	500
23) Presso la chiesa in via del Borgo	»	500
24) In via Agucchi nell'attuale Piazza d'Armi che deve essere abbandonata dall'Autorità Militare (trovasi sul lato nord del vasto quartiere a cavaliere della via Emilia Ponente che è privo di zone verdi. Un terzo circa dell'area è destinato a campo sportivo e nella rimanente parte sarà ricavato anche un campo di ricreazione per i ragazzi)	»	90.000
25) In via Emilia Ponente angolo via Prati di Caprara sul fianco ovest dell'area destinata al nuovo Ospedale Maggiore	»	40.000
26) A fianco della scuola elementare di via S. Donato	»	12.500
27) In viale Malaguti su parte dell'area ora occupata dalla Stazione ferroviaria della « Veneta » (Bologna-Portomaggiore) che deve essere trasferita altrove	»	7.500
28) In viale Filopanti angolo viale Malaguti	»	12.500
29) All'incrocio di via Libia con via Venturoli	»	3.500
30) In via Marzabotto angolo via Gorizia	»	5.000
31) In via Andrea Costa in parte dell'area di Villa Pardo	»	7.500
32) Altre zone a verde nel centro cittadino e in periferia	»	5.000
<i>Totale</i>		mq. 243.500

NUOVI GIARDINI E ZONE VERDI all'esterno dell'attuale aggregato urbano e cioè nelle zone d'espansione:

1) Zona verde oltre Reno sulla sponda sinistra	mq.	190.000
2) Zona a verde sponda destra del Reno a nord del parco di P.R.G. n. 1	»	75.000
3) A nord degli impianti dell'acquedotto al « Tiro a segno »	»	75.000
4) A fianco del Villaggio I.N.A.-CASA di Borgo Panigale	»	37.000
5) Giardino ad ovest della Certosa	»	40.000
6) Nella piazza di P.R.G. in proseguimento a via Bellaria	»	5.000
7) Nel nuovo quartiere a Corticella	»	15.000
8) A margine della zona fieristica lungo la via Stalingrado	»	50.000
9) Lungo la grande circonvallazione in angolo alla via Emilia a lato sud	»	40.000
10) Zona di rispetto della Certosa da sistemarsi a verde	»	34.000
11) Spazi vari a verde	»	19.000
<i>Totale</i>		mq. 580.000

SUPERFICIE COMPLESSIVA DEI PARCHI, GIARDINI E ZONE VERDI ATTUALI E DI PROGETTO.

Con l'attuazione del P.R.G. il verde pubblico raggiungerà la seguente estensione:

1) Verde pubblico attuale come risulta dalla elencazione di cui alla parte prima	mq.	405.700
2) Nuovi 6 parchi pubblici mq. 430.000 + 490.000 + 800.000 + 150.000 + 730.000 + 170.000	»	2.770.000
3) Nuovi giardini e spazi a verde nell'esistente aggregato urbano	»	243.000
4) Nuovi giardini e spazi a verde nella zona d'espansione	»	580.000
5) Sistema di strisce a verde fra le varie zone, quartieri ecc., e strisce a verde a fianco delle grandi arterie e dei tratti di ferrovia mq. 485 + 3.000.000	»	3.485.000
		<hr/>
<i>Totale</i>	mq.	7.484.200

Quando tutti i quartieri esistenti e delle zone d'espansione saranno saturi potrà esservi ospitata una popolazione di 1.000.000 di abitanti circa. Pertanto il complessivo verde pubblico di mq. 7.500.000 ripartito fra i detti 1.000.000 di abitanti, sarà di mq. 7,50 per abitante, contro soli mq. 1,20 risultanti dall'attuale situazione del verde e della popolazione.

Con le ampie previsioni del Piano si migliorerà notevolmente la situazione del verde pubblico pur senza raggiungere le notevoli percentuali per abitante che si riscontrano in alcune importanti città italiane ed estere.

ALBERATURE NELLE STRADE RESIDENZIALI DI MAGGIOR AMPIEZZA.

Si è detto nella Parte I^a che esistono nell'attuale aggregato urbano viali alberati per una lunghezza di ml. 24.000. Essi costituiscono una modesta ma pur sempre efficace integrazione al verde pubblico.

Il Piano prevede l'aumento delle alberature e perciò molte nuove arterie, specie nei quartieri residenziali di ampliamento sono state previste di larghezza sufficiente all'impianto di alberature con eventuali strisce a verde.

VERDE PRIVATO.

Al fine di evitare la progressiva distruzione dei giardini privati che la speculazione destina gradualmente alla edificazione con distruzione delle alberature, il Piano prevede, ai sensi dell'art. 25 della Legge Urbanistica, il vincolo ai principali giardini privati del vecchio nucleo cittadino del restante aggregato urbano, e di alcuni parchi esistenti nella zona esterna al vecchio nucleo cittadino.

Alcuni dei detti giardini sono vincolati, ai sensi dell'apposita legge, per ragioni di tutela del paesaggio e delle bellezze naturali. Inoltre è necessario conservare ad integrazione del verde pubblico ed a tutela della bellezza e delle caratteristiche cittadine altre zone di verde privato. Le norme tecniche di attuazione del Piano precisano il contenuto del detto vincolo che interessano i giardini indicati con apposita grafia nelle tavole all'1: 2.000 e 1: 5.000.

SISTEMAZIONI ARTISTICO-AMBIENTALI NELLA ZONA INTERNA

Come già detto il P.R.G. ha avuto cura non solo di preservare gli edifici monumentali e di particolare interesse artistico, ma anche quello di conservare determinati quadri ed ambienti urbani del vecchio nucleo cittadino. In tali ambienti si è pertanto evitato di aprire nuove strade o di mutarne le caratteristiche.

Le principali sistemazioni che il Piano prevede nel vecchio nucleo urbano sono quelle relative al risanamento di alcuni isolati di cui si è già detto in precedenza, alla creazione di alcune ar-

terie ed all'argamento di altre esistenti come richiesto da inderogabili ed indispensabili esigenze di traffico delle quali verrà data illustrazione in appresso.

Oltre ai suddetti 2 scopi alcune previsioni urbanistiche tendono a valorizzare alcuni monumenti ed alcuni ambienti particolari e ciò a mezzo di modeste opere di demolizione e di isolamento, che però per la loro delicatezza dovranno essere oggetto di approfonditi e dettagliati studi da concretarsi con Piani Particolareggiati.

Le più importanti di queste sistemazioni sono le seguenti:

1) Complesso monumentale delle Chiese di S. Stefano:

Si prevede l'isolamento della parte absidale del gruppo delle 7 Chiese, valorizzandola con sistemazione a verde dell'area compresa fra via della Santa e via Borgonuovo.

2) Chiesa di S. Giovanni in Monte con annesso monastero ora adibito a carcere:

Il P.R.G. contempla il decentramento del carcere e pertanto è stato previsto l'isolamento della parte absidale della Chiesa con creazione di una zona a verde compresa fra via Cartoleria e via de' Chiari. Inoltre si prevede il riassetto delle parti monumentali dell'antico convento ora occupato dal carcere per adibirlo ad altri usi.

3) Complesso monumentale di S. Domenico:

Si prevede l'apertura di una strada che collegherà via Vascelli con la piazza S. Domenico, circueudo e valorizzando il complesso costituito dalla parte absidale e dal fianco nord della chiesa che verrà abbellito anche con sistemazioni a verde.

4) Prolungamento della via Pignattari a fianco di S. Petronio fino a piazza Celestini, con isolamento della caratteristica Casa Specioti, antica sede del Municipio, con creazione di un largo antistante la Corte Galluzzi e conseguente valorizzazione della omonima Torre.

5) Prolungamento e trasformazione in « largo » dell'attuale piazza Galileo fino alla chiesa di S. Paolo con valorizzazione di una torre medioevale e della caratteristica facciata della Chiesa in cotto dello Spirito Santo che dovrà essere spostata dall'attuale sede e convenientemente sistemata, e ambientata, in arretrato dall'attuale ciglio.

6) Chiesa della « Vita ».

Il Piano prevede la creazione di un « largo » che metterà in vista e valorizzerà la parte absidale della Chiesa e relativa cupola, nonché alcune case del « Rinascimento » lungo la Via Draperie.

7) Complesso delle 2 Torri di Via S. Alò:

Il Piano prevede il parziale isolamento e la valorizzazione delle dette 2 Torri. Le demolizioni ivi previste sono di modesta entità onde non alterare troppo le proporzioni e la fisionomia del caratteristico ambiente.

8) Valorizzazione del Palazzo Bentivoglio della Quercia in via Belle Arti con creazione di un piazzale antistante che permetterà lo scoprimento di un cortile caratteristico rinascimentale esistente nel fronteggiante edificio, resto del Palazzo dei Bentivoglio, ramo Signori di Bologna.

9) Altre più modeste sistemazioni riguardano la valorizzazione di altri edifici storici o monumentali esistenti in vicolo Spirito Santo, via de' Musei, via Porta di Castello, ecc.

VARIANTI AL PIANO DI RICOSTRUZIONE

Nell'attuazione del Piano di Ricostruzione illustrato nella Parte I^a, si è riscontrata l'opportunità di introdurre qualche piccola modifica di dettaglio. Dette modifiche sono state riportate nei vari dettagli di cui alla tavola VIII, inoltre esse sono state elencate e precisate nell'apposito paragrafo delle norme di attuazione del Piano.

Dette varianti sono state in genere concordate con le proprietà interessate e data la loro lieve entità e modestia si omettono particolari illustrazioni.

EDIFICI COLLETTIVI E SERVIZI GENERALI

Si è già detto che per l'espansione indifferenziata e disordinata della città gli edifici ed i servizi di interesse collettivo e generale hanno avuto uno sviluppo non razionale e nei più dei casi insufficiente e soprattutto una dislocazione e distribuzione non regolare e comunque non atta alle migliori condizioni di vita dei cittadini.

Per migliorare questa situazione si è operato soprattutto attraverso la riorganizzazione dei quartieri esistenti e dei loro centri di vita ed attraverso le nuove unità e comunità residenziali nelle zone di espansione come si è spiegato in precedenza.

Ma in un centro urbano quale è la città di Bologna non tutti i servizi collettivi possono decentrarsi nelle unità quartiere e loro centri di vita, perchè alcuni di essi hanno una funzione che si estende su tutta la città ed anche sui limitrofi centri della Regione ed oltre. Pertanto il Piano per questi servizi di carattere più generale ha previsto acconcie sistemazioni ed integrazioni nella parte più centrale del nucleo urbano.

CENTRO DIREZIONALE DELLA CITTÀ.

Ai fini dell'alleggerimento del centro storico della città dalle attività ed attrezzature di carattere direzionale, si dovrà favorire ed anzi indirizzare le suddette attività ed attrezzature nella zona avente per assi fondamentali le vie Marconi ed Amendola con senso nord-sud ed il grande viale alberato con andamento est-ovest, collegante la via Marconi con la circonvallazione.

Infatti in tale zona si è delineato in questi ultimi anni un trasferimento spontaneo delle suddette attività direzionali e d'altra parte vi sono in essa notevoli ed ampie aree ancora libere fra cui quella che risulterà dal trasferimento della Manifattura Tabacchi.

La zona è particolarmente idonea a tale funzione perchè è caratterizzata da una moderna rete stradale con arterie porticate e di ampia sezione e con idonei piazzali, nonchè per la parte edificata da un'edilizia moderna e non soggetta a vincoli di carattere storico ed ambientale. Inoltre la zona stessa è servita dalle principali arterie cittadine che la collegano ai quartieri del vecchio nucleo cittadino ed alle zone di ampliamento dello stesso e di futura espansione dell'aggregato urbano. Infatti è attraversata o lambita dalle seguenti arterie: a) Via Marconi ed Amendola, coi prolungamenti a sud sui viali di circonvallazione verso collina, ed a nord verso la stazione ed oltre la ferrovia attraverso il previsto sottopassaggio di Via Pietramellara e Via Fioravanti; b) Via Innerio e Via dei Mille e suoi prolungamenti oltre la circonvallazione e cioè ad ovest verso Borgo Panigale e ad est verso Via Massarenti e Via Emilia Levante; c) Via Riva Reno che si immette nella circonvallazione interna racchiudente il centro storico; d) viale alberato da Via Marconi ai viali di Circonvallazione.

Si è già accennato al fatto che nella zona esistono inoltre aree libere il che permetterà, attraverso piani particolareggiati, di dare una maggiore caratterizzazione alla zona stessa in funzione di questa sua particolare destinazione.

BORSA VALORI E MERCI.

Il Piano prevede l'abolizione dell'attuale Borsa Valori e Mercè ricavata nell'ala nord del Palazzo Municipale con aggiunte e soprastrutture al monumentale e storico edificio, che è opportuno demolire per riportare il Palazzo alla sua struttura e destinare anche questa ala a sede di uffici comunali già troppo ristretti nella restante parte dell'edificio. Inoltre lo spostamento della Borsa soddisfa anche ad esigenze di alleggerire il traffico nella centralissima zona all'incrocio via Ugo Bassi, Rizzoli e via Indipendenza.

E' prevista per tale importante servizio commerciale la costruzione di un apposito grande edificio nell'area ora occupata dal Mercato di via Ugo Bassi, da sopprimere come detto in altro capitolo, e cioè in una zona destinata a diventare il centro commerciale della città. A servizio della nuova Borsa è stata prevista la creazione di un piazzale in corrispondenza a via Belvedere più ampio di quello contemplato nel Piano di ricostruzione.

LOCALI DI PUBBLICO SPETTACOLO.

Il Piano non ha previsto l'ubicazione dei teatri, cinema e locali di pubblico spettacolo in quanto la loro definizione avverrà attraverso lo studio dei Piani particolareggiati sia per le sistemazioni dell'attuale aggregato urbano e sia per i nuovi quartieri di espansione.

Inoltre la realizzazione di tali impianti è assicurata anche dall'iniziativa privata, debitamente controllata attraverso il P.R.

ISTITUTI UNIVERSITARI.

L'Ateneo bolognese in rapporto al sempre crescente numero degli iscritti, ed alla situazione attuale deve essere integrato con la costruzione e l'ampliamento di alcuni Istituti Universitari.

I provvedimenti che il Piano prevede si uniformano innanzitutto al programma previsto in una nuova Convenzione Universitaria, analoga alle precedenti, ed in corso di approvazione, e riguardano inoltre altre sistemazioni ed ampliamenti.

Essi contemplano l'ampliamento della zona universitaria intorno alla sede principale di via Zamboni, compresa fra via Belle Arti, via del Guasto, via Belmeloro, viale di Circonvallazione, via Filippo Re, via Imerio e via de Rolandis e precisamente con l'utilizzazione delle aree del Fisolato, costituito da modesti edifici, fra via Zamboni e via Belle Arti, e di quello costituito da edifici ancora più miseri ed antighienici, fra porta S. Donato, via Zamboni e via Mura Interna.

Si è pure previsto l'ampliamento della zona in viale Risorgimento riservata alla Facoltà di Ingegneria e Chimica Industriale.

Le zone universitarie, compreso il Policlinico di S. Orsola, raggiungeranno così una superficie di mq. 270.000 che si ritiene sufficiente anche per le future esigenze tenuto conto che esistono molte aree libere e che diversi edifici possono essere ampliati e sopraelevati specie quelli del Policlinico di S. Orsola.

SCUOLE.

a) *Scuole elementari ed asili.* La previsione delle scuole e degli asili è stata fatta coi criteri sopra esposti per le chiese e cioè soddisfacimento del fabbisogno dei quartieri esistenti nelle zone della periferia che difettano già ora di edifici scolastici, ed idonee previsioni per i nuovi quartieri di espansione.

Circa la consistenza ed ubicazione degli edifici si è tenuto conto che ogni scuola debba servire mediamente per circa 5.000 abitanti, con circa 400 alunni e comprenda nello stesso ambito un asilo.

Per determinate situazioni si prevede, allo scopo di abbreviare il percorso dei bimbi dell'asilo, che ad ogni scuola corrispondano due asili opportunamente ubicati.

Per permettere la ricreazione degli alunni, e la creazione di aule e di palestra all'aperto, l'area per ogni edificio scolastico è stata stabilita in genere in mq. 5.000-6.000.

Il Piano prevede la costruzione di 44 nuove scuole ed asili cosicchè verranno eliminate le deficienze di cui è detto nella Parte I^a, e si farà fronte alle esigenze del previsto ampliamento dell'aggregato urbano.

Nei quartieri esistenti e in corso di attuazione le nuove scuole sono state previste nell'ambito dei relativi centri di vita, però, non direttamente a contatto con strade di grande traffico, mentre per i nuovi quartieri nella zona di espansione l'ubicazione di dette scuole sarà determinata in sede di studio e compilazione dei Piani particolareggiati.

b) *Scuole medie inferiori e superiori.* Esse sono attualmente distribuite nel vecchio nucleo cittadino e pertanto il P.R. prevede la costruzione di solo 2 nuove scuole nel detto vecchio nucleo mentre altre 3 sono state previste al centro vitale dei principali quartieri della periferia allo scopo di ridurre i percorsi ed il disagio degli alunni.

Tali 5 nuove scuole medie serviranno a far fronte alle deficienze esposte nella Parte I^a, nonché al previsto accrescimento della città.

CHIESE.

Il problema degli edifici di culto ha due aspetti e cioè la esistenza di ampi quartieri residenziali nelle zone periferiche sprovvisti di chiese e la previsione nel P.R.G. di nuovi quartieri da dotare di chiese. Pertanto previ accordi con tecnici designati dalla Curia Arcivescovile, si sono previsti nuovi edifici di culto nei riorganizzati centri di vita dei quartieri esistenti, nonché altri nelle nuove zone di espansione.

Le nuove Chiese sono state opportunamente ubicate per la comodità dei fedeli e per formare adeguate e razionali circoscrizioni parrocchiali comprendenti dai 10 ai 15.000 abitanti.

Si sono previste 27 chiese corrispondenti ad altrettante nuove circoscrizioni parrocchiali, pertanto la città, tenuto conto della situazione attuale esposta nella Parte I^a verrà ad avere complessivamente 146 chiese e 92 parrocchie.

ISTITUTI OSPEDALIERI

Le attrezzature ospedaliere della città sono costituite come in appresso e per ciascuna di esse vengono illustrati i provvedimenti previsti dal P.R.G.

OSPEDALI.

a) Ospedale Maggiore esistente prima della guerra nella zona degli ex Orti di Carrara e cioè nel vecchio nucleo cittadino e precisamente fra le vie Lame e Riva Reno. Esso è stato distrutto dalla guerra ed i suoi reparti si trovano ora provvisoriamente alloggiati nella Scuola « Albini » in via Broccaindosso, nell'Istituto S. Leonardo in via Pelagio Palagi, nell'Istituto Pizzardi oltre il Savena e nel Policlinico di S. Orsola, con complessivi 600 posti letto.

Il Piano prevede la ricostruzione del nuovo Ospedale Maggiore con 750 posti letto negli ex Prati di Caprara, lungo la via Emilia Ponente in modo che esso verrà a trovarsi nel centro del settore di Ponente della città e quindi simmetrico al Policlinico di S. Orsola di cui si dirà in appresso e che trovasi al centro del settore di Levante. In tal modo la città, avente struttura lineare est-ovest, resterà ottimamente servita dai detti due ospedali.

b) Policlinico di S. Orsola in via S. Vitale esterna, ora via Massarenti, e quindi nel settore di Levante della città. Attualmente ha la capacità di 1.300 posti letto, ma a seguito della sistemazione degli Istituti Clinici di prossima attuazione come si è detto parlando degli sviluppi della Università, i posti letto aumenteranno a numero 1.500.

c) Ospedale Carlo Alberto Pizzardi situato nella zona periferica di Levante e cioè al di là del torrente Savena, e destinato alla cura della tubercolosi polmonare.

Ha la capacità di 500 posti letto attualmente superiore alla diminuita affluenza di malati t.b.c. per cui un padiglione è stato adibito al ricovero di malati cronici del citato Ospedale Maggiore.

Pertanto per l'accoglimento dei malati specifici sono ora destinati 350 posti letto.

Esso dispone di un'ampia area libera che potrà essere destinata ad altre attività ospitaliere.

I 3 complessi ospitalieri di cui sopra con una capacità attuale di 2.250 posti letto disporranno a sistemazioni avvenute di 2.750 posti letto, ulteriormente aumentabili con l'ampliamento dell'Ospedale Pizzardi. Inoltre in città esistono case di cura con un complesso di 1.000 posti letto.

ISTITUTI ED OSPEDALI VARI.

- Clinica Odontoiatrica di via S. Vitale facente parte degli Istituti Universitari;
- Istituto Malattie della Bocca (Ente morale autonomo);
- Clinica Malattie Nervose e Mentali di via della Rondine facente parte degli Istituti Universitari;
- Ospedale Psichiatrico Provinciale Roncati di via S. Isaia, gestito dall'Amministrazione Provinciale;

- Centro Traumatologico di via Milazzo dell'Istituto Nazionale Ass.ne Infortuni sul Lavoro;
- Ospedale Militare dell'Abbadia;
- Istituto Prov.le Maternità ed Infanzia gestito dall'Amministrazione Provinciale;
- Sanatorio « Mondino de' Liuzzi » ex Villa Mazzacurati in via Toscana.

Per quest'ultimo Istituto il Piano prevede il suo decentramento essendo situato in un quartiere residenziale ed essendo privo di una idonea zona di rispetto.

RICOVERI ED OSPIZI.

Essi sono la Casa di Riposo per vecchi inabili in via Albertoni, l'Ospizio di S. Anna in via Vizzani, l'Ospedale di S. Camillo di via Casteldebole, Ospizio di S. Giuseppe in via Albertoni, Ospizio Trentini in via Bassa dei Sassi. Molti di questi Ricoveri ed Ospizi dispongono di vaste aree libere che consentono il loro sviluppo.

AMBULATORI E CENTRI ASSISTENZIALI.

Il Piano contempla la creazione di adeguati ambulatori nei quartieri residenziali esistenti, e precisamente nell'ambito dei riorganizzati centri di vita dei quartieri stessi, nonché nelle zone d'espansione nelle quali i Piani particolareggiati preciseranno la loro ubicazione nelle nuove unità e comunità residenziali.

Nei principali quartieri esistenti e nuovi il Piano prevede anche centri assistenziali che oltre agli ambulatori comprenderanno uffici comunali per servizi di assistenza, la farmacia comunale ed eventualmente meuse per i poveri.

CIMITERI

Il Cimitero della città, la Certosa, è situato nella zona di Ponente ed ha una superficie di mq. 245.000, e pure nella zona di Ponente si trova anche il piccolo Cimitero di Borgo Panigale, della superficie di mq. 15.000, che serviva quel Comune aggregato poi alla città.

Dato il continuo aumento della popolazione e dato che alcuni campi d'inumazione della Certosa sono stati e debbono essere destinati a tombe e cappelle di famiglia a perpetuità, la superficie dei campi d'inumazione dei due Cimiteri è già ora insufficiente, cosicchè ad ogni fossa viene assegnata la superficie di mq. 3 un po' inferiore a quella regolamentare di mq. 3,50.

Per supplire a tale deficienza e per far fronte alle future esigenze, dipendenti dall'incremento della popolazione, il Piano ha previsto la creazione di un nuovo Cimitero nella zona di Levante e precisamente lungo la via Guelfa fino contro al torrente Savena che è assai incassato.

In tal modo la città la quale ha l'asse maggiore con andamento est-ovest avrà i 2 Cimiteri principali uno ad ovest (la attuale Certosa) e l'altro ad est (quello nuovo) con conseguente maggiore comodità del servizio.

Il nuovo Cimitero è stato ubicato in una zona che non creerà pregiudizio all'ulteriore sviluppo cittadino e che è facilmente collegata col centro a mezzo delle vie S. Vitale e Massarenti e con la nuova arteria in prolungamento alla via Venturoli ed al settore cittadino che deve servire con la via Guelfa, via Due Madonne e via Bassa dei Sassi, di cui il P.R.G. prevede una sistemazione adeguata.

Il nuovo Cimitero ha la superficie di circa mq. 340.000.

Da assaggi eseguiti il terreno è risultato adatto e la falda freatica è assai profonda. Si sono dovute scartare altre possibili ubicazioni in zone a nord della città, dalla « Dozza », allo smistamento delle FF.SS., perchè ivi la falda freatica è molto superficiale e cioè a soli m. 1-2 dal piano campagna.

CARCERE

Il Carcere giudiziario è ora situato nell'ex convento attiguo alla Chiesa di S. Giovanni in Monte ed ha il difetto di essere proprio nel cuore della città e di avere una struttura non rispondente a dovute esigenze sociali, igieniche e funzionali.

A seguito degli accordi intervenuti col Ministero di Grazia e Giustizia è stato previsto il decentramento del carcere in un'area periferica, a ponente della via S. Donato fra la linea di cintura ferroviaria e la grande arteria di scorrimento esterna. Tale ubicazione risponde allo scopo di avere lo stabilimento non troppo lontano dal centro, per comodità del pubblico, dei giudici e dei legali e nello stesso tempo in una zona appartata e tranquilla.

L'area destinata a tale scopo ha una superficie di circa mq. 71.000 cosicchè il fabbricato carcerario rimarrà contornato da una vasta zona alberata adibita a cortili, giardini, ecc. Inoltre all'esterno è prevista su tutti i quattro lati una vasta zona di rispetto a verde della larghezza media di circa mq. 150.

Lo sgombero dell'attuale fabbricato monumentale di via San Giovanni in Monte permetterà la sistemazione urbanistica di cui si è detto in un paragrafo precedente.

ZONE SPORTIVE ED ATTREZZATURE SPORTIVE

Nella Parte I^a si è illustrata la situazione attuale nei riguardi dei campi ed attrezzature sportive elencando gli impianti sportivi esistenti, e facendo rilevare la loro insufficienza e non razionale distribuzione.

Infatti i campi completi di ogni attrezzatura sono accentrati nella zona sud-ovest dell'aggregato urbano (complesso Stadio ed Antistadio e campo Società « Virtus »), mentre nelle altre parti della città esistono solo piccoli campi per il gioco del calcio.

Il Piano prevede:

1) il completamento già in atto della zona sportiva Stadio ed Antistadio con l'integrazione di alcune aree limitrofe e con la destinazione a parcheggio di automezzi di 2 vaste attigue aree, di cui una fra via A. Costa e via Certosa e Paltra fra via A. Costa e la Certosa a ponente del campo Antistadio. Trattasi di un complesso sportivo d'importanza regionale ed anche nazionale e pertanto alle principali manifestazioni intervengono sportivi dai centri vicini e lontani:

2) la conservazione di tutti i campi esistenti, elencati nella Parte I^a, fra cui è compreso il moderno e vasto Ippodromo ed il Velodromo, ed integrazione ed ampliamento di quello del Savena, in via Savena, per dotarlo di altri impianti sportivi oltre l'esistente campo per il calcio;

3) due nuovi campi completi e cioè dotati di campo di gioco per il calcio, pista podistica ed attrezzatura per l'atletica, piscina scoperta, campi tennis, palla-canestro, ecc., palestra, nella zona nord dell'aggregato urbano e precisamente a nord dell'Ippodromo, e nella zona est e precisamente a sud della radiale via Mazzini e contro il rilevato ferroviario. Essi hanno rispettivamente la superficie di mq. 37.500 e mq. 55.000 e sono attigui a strade di grande traffico che li collegano ai quartieri attigui ed al centro cittadino;

4) un campo « scuola » per gli studenti delle scuole medie ed universitari, completo come sopra, senza piscina, nella zona nord-est e cioè a fianco della radiale via S. Donato e contro il rilevato della linea ferroviaria. Ha l'estensione di mq. 30.000 circa ed è direttamente collegato al centro ed alla zona universitaria a mezzo della radiale S. Donato;

5) 8 nuovi campi per gli esistenti quartieri dell'aggregato urbano e per le nuove comunità residenziali della zona di espansione. Si sono previsti in genere campi con minori attrezzature di quelli di cui al n. 3, comunque l'area ad essi destinata è però pressochè pari a quella stabilita per i suddetti campi onde consentire un futuro completamento delle relative attrezzature sportive:

a) a Borgo Panigale fra il vecchio nucleo abitato ed il villaggio I.N.A.-CASA. Superficie mq. 48.000 circa;

b) in via Agucchi nell'area della Piazza d'Armi di cui è previsto il decentramento. Sarà a

servizio del popolo quartiere gravitante su via Emilia Ponente. Si prevede l'occupazione di mq. 30.000 circa cosicchè la rimanente parte della detta Piazza d'Armi sarà destinata a giardino come già detto:

c) a Corticella a nord dell'importante nucleo abitato ed in fregio alla nuova circonvallazione della borgata. Superficie mq. 25.000 con annesso giardino;

d) nel quartiere d'espansione a nord della via Emilia Levante ed oltre la linea di cintura ferroviaria. La esatta ubicazione, superficie e conformazione del campo sportivo risulteranno dallo studio del Piano particolareggiato della zona;

e) nel parco previsto sulla sponda sinistra del torrente Savena in corrispondenza all'Ospedale Pizzardi. La determinazione del campo avverrà come sopra detto in sede di Piano particolareggiato;

f) nel parco previsto sulla sponda destra del fiume Reno in prossimità al confine col Comune di Casalecchio e da determinare come sopra;

g) nella zona collinare in località fra villa Altura e villa Vela e da determinare in sede di Piano paesistico;

6) 4 piccoli campi sportivi previsti in alcune località della periferia e precisamente Lavino di Mezzo, Pescarola, Beverara, via Libia;

7) il Piano prevede infine la creazione di campi da gioco per i ragazzi da ricavarsi nei giardini pubblici esistenti ed in quelli progettati.

ATTREZZATURE E ZONE ANNONARIE

Si danno qui alcuni cenni sulle previsioni del P.R. per i Magazzini Generali, per l'attiguo Mercato all'Ingrosso Ortofrutticolo, per quelli del pollame, pesce, ecc., per i Mercati commestibili al minuto, per il Mercato Bestiame e per il Macello.

La principale zona annonaria indicata nel Piano è quella compresa fra via Carracci, via Fioravanti e nuove strade di P.R.G. a nord, della superficie complessiva di mq. 250.000 compresi gli ampliamenti previsti nel Piano, ed in essa trovano attualmente sede i Magazzini Generali ed il Mercato all'Ingrosso Ortofrutticolo. Il Piano oltre all'ampliamento dei detti 2 servizi prevede di istituire nella zona anche i Mercati all'ingrosso del pesce, dei polli e delle uova.

MAGAZZINI GENERALI.

Sono adibiti al ricevimento, deposito, distribuzione e spedizione di generi vari e prevalentemente annonari. Sono gestiti dalla locale Cassa di Risparmio e dispongono di un ampio fascio di raccordi ferroviari collegati alla Stazione merci dell'Arcoveggio. Il Piano prevede l'ampliamento di tale zona come indicato nella planimetria 1: 5.000.

MERCATO INGROSSO ORTOFRUTTICOLO.

E' situato in via Fioravanti ed è raccordato alla ferrovia nonchè ai Magazzini Generali.

Si è previsto di destinare a tale servizio, in continuo sviluppo, le aree libere a sud dell'attuale complesso, il quale potrà così raggiungere la superficie di mq. 250.000.

MERCATI ALL'INGROSSO DEL PESCE, DEI POLLI E DELLE UOVA.

Il Piano prevede di ricavare i detti Mercati nelle aree a sud del mercato Ortofrutticolo fino a via Carracci.

Tale ubicazione è adatta per la vicinanza sia al Mercato Ortofrutticolo che ai Magazzini Generali, nonchè per la possibilità di disporre di un raccordo ferroviario nonchè di importanti arterie stradali che renderanno facili e spediti gli approvvigionamenti per la città, nonchè le spedizioni verso altri centri.

Inoltre il Mercato del pesce potrà usufruire di uno scarico diretto delle acque di lavaggio e rifiuto nel vicino canale Navile ricco di acqua fluente.

MERCATI COMMESTIBILI AL MINUTO.

Si è detto nella Parte I^a della situazione dei Mercati per commestibili costituita dal Mercato Coperto di Via Ugo Bassi e da una serie di mercati provvisori costituiti da raggruppamenti di antiestetici chioschi e di bancarelle in spiazzi del vecchio nucleo cittadino e dell'aggregato urbano. Trattasi di una situazione inadeguata e non più tollerabile dal lato igienico, estetico ed urbanistico.

Per il vecchio nucleo cittadino il Piano prevede:

a) la soppressione del Mercato Coperto di via Ugo Bassi, per ragioni di decoro cittadino ed urbanistiche e per effettuare il decentramento dal centro di attività che possono essere meglio esplicitate in località meno centrali:

b) la soppressione dei mercati provvisori di piazza Aldrovandi e piazza S. Martino costituiti esclusivamente da indecorosi chioschi e bancarelle che deturpano le dette due caratteristiche piazze aventi, specie la prima, un caratteristico aspetto ambientale:

c) la soppressione di altri più modesti analoghi mercatini provvisori che deturpano altre zone quali la piazzetta S. Giuseppe, il piazzale di Porta S. Mamolo, ecc.:

d) la conseguente creazione di 10 Mercati coperti nel vecchio nucleo cittadino, occupanti aree di circa mq. 1.500-2.000 cadauno, da costituirsi in modo da soddisfare ogni requisito d'igiene e di comodità ed ubicati in zone decentrate dal centro ed un po' appartate. Di essi 3 sono stati previsti entro l'anello delle ex mura del 1000 ed in vicinanza dell'anello stesso e gli altri sono maggiormente decentrati verso le « Porte » in modo da poter servire la popolazione del vecchio nucleo cittadino ed anche all'esterno dei piazzali delle « Porte » aumentando così il loro comprensorio.

I detti mercati, di cui 3 già previsti nel Piano di ricostruzione, sono dislocati come segue:

1) compreso fra via Schiavonia e via S. Giorgio che sarà il più ampio essendo il più centrale e cioè ubicato entro la cerchia delle ex mura del 1000;

2) compreso fra la piazzetta S. Simone e la via dell'Inferno e sostituirà quello di piazza S. Martino. E' pure ubicato entro la cerchia delle ex mura del 1000;

3) in vicolo Bianchetti, in prossimità a piazza Aldrovandi, pure entro la cerchia delle mura del 1000;

4) in prossimità di porta S. Felice a lato della nuova sussidiaria alla via S. Felice come previsto nel Piano di ricostruzione;

5) in via del Porto in prossimità del suo sbocco in via Don Minzoni come previsto nel Piano di ricostruzione;

6) in via Mascarella in prossimità di via Innerio;

7) in via Fondazza in prossimità all'inerocio con via del Piombo;

8) in via Paglietta in prossimità alla porta D'Azeglio;

9) in via Frassinago angolo via della Rondine in prossimità alla porta Saragozza;

10) in via Pietralata come era previsto nel Piano di ricostruzione.

Per la zona esterna al vecchio nucleo cittadino si è prevista:

a) nella riorganizzazione dei quartieri residenziali esistenti e di quelli in corso di realizzazione la creazione di Mercati, con le caratteristiche di quelli di cui sopra, ubicati in corrispondenza ai centri di vita dei quartieri stessi;

b) nella creazione delle unità e comunità residenziali delle zone di espansione la costruzione di idonei Mercati la cui ubicazione e consistenza sarà determinata dallo studio dei Piani particolareggiati di tali nuovi quartieri.

MERCATO BESTIAME.

Trovansi attualmente in via Berli e cioè nelle immediate adiacenze del viale Silvani della circonvallazione delle ex mura e dispone di un'area di mq. 20.000 contornata da 4 strade a caratter

residenziale. Esso trovasi in una zona prettamente cittadina il che determina gravi inconvenienti dal lato igienico, notevoli disturbi alla quiete pubblica, nonchè intralcio al traffico specie nelle giornate di mercato ove si verifica una notevole affluenza di veicoli di ogni genere e di agricoltori.

Inoltre esso per la sua limitatissima estensione e per il fatto che in esso affluisce il bestiame della ricchissima e vasta regione agricola bolognese, è assolutamente insufficiente. Infine è privo di aree per il parcheggio dei molti automezzi che trasportano il bestiame, e delle auto degli agricoltori e commercianti che vi affluiscono anche dalle città vicine, cosicchè tutte le strade adiacenti vengono interamente occupate dai veicoli in sosta.

Il Piano prevede — come già detto — la costruzione di un ampio Mercato Bestiame nella zona fieristica compresa fra la Via Stalingrado (lato est) e la linea ferroviaria, e precisamente nella zona della superficie di mq. 420.000 destinata alla Fiera di Bologna, al Mercato Bestiame ed all'attiguo Macello.

Come già detto nel paragrafo relativo alla zona fieristica, sarà il Piano particolareggiato di tale zona che determinerà la conformazione ed ampiezza del Mercato, che — come si è già spiegato — sarà connesso alla Fiera (ramo agricoltura) cosicchè i due impianti potranno risultare complementari. Esso risulterà servito dalla vitalissima via Stalingrado e dalle altre notevoli arterie di P.R. previste e sarà servito anche di raccordo ferroviario.

L'attuale sede del Mercato Bestiame di via Berti verrà utilizzata in gran parte per la cosiddetta « piazzola » e cioè per l'importante mercato settimanale di ambulanti che attualmente si svolge nella centrale piazza VIII Agosto con grave pregiudizio al traffico ed alla quiete pubblica ed impedendo fra l'altro la estetica radicale sistemazione della detta ampia piazza dall'aspetto desolante.

MACELLO

Esso trovasi entro il vecchio nucleo cittadino in una ristretta area a fianco della via Lame, ed è costituito da pochi vecchi ed irrazionali capannoni in parte ancora sinistrati.

Sono assai gravi gli inconvenienti igienici ed i disturbi che esso determina alle attigue zone cittadine, e per di più i suoi antiquati impianti, oltre a non rispondere alle dovute esigenze igieniche e funzionali, sono ormai insufficienti, e non hanno possibilità di essere rinnovati ed ampliati.

Il Piano di ricostruzione del 1948 ha previsto la sua soppressione e la trasformazione in quartiere residenziale della centrale area su cui si trova.

Il P.R.G. prevede, come già si è detto nel paragrafo che precede, la costruzione del nuovo Macello nella vasta area ad est di via Stalingrado destinata anche alla Fiera ed al Mercato Bestiame. Esso sorgerà a fianco del Mercato Bestiame, e sarà dotato di raccordo ferroviario e la sua conformazione sarà determinata dal Piano particolareggiato come si è già detto.

CENTRALE DEL LATTE

La città è ancora priva di una Centrale del Latte, sopperendosi attualmente in modo inadeguato all'approvvigionamento del latte alimentare con 2 Centri Latte in cui viene effettuata la sola pastorizzazione del latte senza l'imbottigliamento. Il Piano prevede la trasformazione di uno dei Centri Latte e precisamente di quello dell'Arcoveggio in una idonea Centrale, con notevole ampliamento dell'area per consentire la costruzione di un adeguato stabilimento e per dotarlo di zone alberate di rispetto ed isolamento dalla trafficata via di Corticella.

ALTRI SERVIZI

ACQUEDOTTO.

Gli acquedotti della città di Bologna sono costituiti da 4 centrali di captazione e sollevamento, 6 centrali di sollevamento, 3 reti principali di distribuzione e 6 reti secondarie di distribuzione.

La disponibilità idrica giornaliera raggiunge i 105.900 mc. di acqua. La complessiva lunghezza delle tubazioni costituenti le varie reti raggiunge i Km. 328.446.

La disponibilità pro capite et die risulta di 300 litri, e supera largamente il fabbisogno effettivo della popolazione attuale in quanto la massima punta di consumo finora verificatasi è stata di complessivi 75.268 mc. giorno pari a 215 litri per abitante e per giorno.

Le 4 centrali di captazione e sollevamento che riforniscono di acqua potabile la città di Bologna sono le seguenti:

A) *Centrale di VAL DI SETTA*: ubicata nei pressi della confluenza fra il torrente Setta e il fiume Reno.

Sfrutta le acque di superficie e di subalveo del torrente Setta, oltre alle acque della falda freatica connessa. Nei periodi di necessità sfrutta pure le acque di superficie del fiume Reno.

Ha una potenzialità massima di 27.000 mc. giorno ed è collegata ai serbatoi cittadini mediante un cunicolo sotterraneo, parte in muratura, parte in roccia viva, della lunghezza di Km. 18,5. Detto cunicolo è di origine romana.

B) *Centrale di BORGO PANIGALE*, ubicata in sinistra del fiume Reno a valle della Via Emilia.

Capta le acque dalle falde profonde delle alluvioni di Reno mediante 5 pozzi tubolari il più profondo dei quali raggiunge la quota di - 301,39 dal piano di campagna.

La potenzialità massima della centrale è di 32.000 mc./giorno.

C) *Centrale del TIRO A SEGNO*, ubicata in destra del fiume Reno a valle della ferrovia Bologna-Milano.

Capta le acque delle falde profonde delle alluvioni di Reno mediante 8 pozzi tubolari aventi profondità di poco superiore ai 200 metri dal piano di campagna.

La potenzialità massima della centrale è di 41.500 mc./giorno.

D) *Centrale di FOSSOLO*, ubicata nella via omonima a levante della città.

Capta le acque delle falde profonde delle alluvioni di Savena mediante 2 pozzi tubolari il più profondo dei quali raggiunge la quota - 110,10 dal piano di campagna.

La potenzialità massima è di 5.200 mc./giorno.

Il programma per il potenziamento delle opere di captazione in vista delle future maggiori richieste cittadine, che negli ultimi anni sono aumentate del 3,6 % annuo, prevede di intensificare lo sfruttamento delle falde profonde del Reno e della zona di levante (torrente Savena ed Idice): pur non rinunciando, in un avvenire più lontano, all'utilizzazione delle acque superficiali di Reno mediante una nuova centrale di filtrazione rapida.

Quanto alla rete di distribuzione è previsto il potenziamento delle condotte adduttrici che allacciano le varie centrali di captazione oltre allo sviluppo delle condotte di distribuzione secondo le direttrici di espansione della città.

G A S.

L'officina di produzione gas sita in viale Berti Pichat ed a contatto quindi con la zona interna della città, determina per tale ubicazione, gravi inconvenienti alle abitazioni a causa del fumo e delle esalazioni.

Il Piano prevede come già detto il decentramento di tale impianto in una delle zone industriali contemplate nel Piano, servite da metanodotti in corso di costruzione e ciò al fine di utilizzare per la distribuzione per usi domestici e di riscaldamento anche del gas metano di cui l'Emilia e la pianura padana dispongono con abbondanza. Pertanto il nuovo impianto oltre a beneficiare dei perfezionamenti tecnici nel campo della distillazione del carbon fossile, usufruirà dell'apporto del gas metano, onde soddisfare anche alle progressive maggiori esigenze di consumo, in dipendenza dell'aumento della popolazione e maggior impiego del gas ad uso riscaldamento.

Attualmente l'officina ha una produzione media annua di mc. 53.571.920 pari a mc. 130 per abitante.

Per alimentare con maggior regolarità i quartieri residenziali delle zone di espansione è prevista la costruzione di gasometri in varie località periferiche.

NETTEZZA URBANA.

La raccolta dei rifiuti domestici è stata in questi anni trasformata con mezzi meccanizzati, in sostituzione dei carri a cassette a traino animale e ciò è stato fatto per ovvie esigenze di igiene e decoro. Attualmente il materiale raccolto dà una media giornaliera di rifiuti di mc. 2.000. Il materiale raccolto viene smaltito a mezzo di « scarico controllato » in profonde cave situate nella periferia della città.

E' allo studio per il futuro un sistema di trasformazione ed utilizzazione industriale dei rifiuti con costruzione di apposito impianto per ricavare sostanze fertilizzanti o per ricavare energia termica o termo-elettrica.

FOGNATURA CITTADINA.

Lo smaltimento delle acque meteoriche e di quelle di rifiuto avviene, in parte, a mezzo della rete della fognatura mista di cui al progetto approvato nel 1926 che interessa, pressapoco, l'intero aggregato urbano contemplato nel P.R. del 1889.

La zona interessata a detto progetto di fognatura è divisa in due comprensori: di levante e di ponente, aventi due separati collettori con recapito rispettivamente nel torrente Savena abbandonato in località « La Dozza » e nel canale Navile al Battiferro.

Il primo recapito è igienicamente inadatto, essendo il detto torrente pressochè privo di acque proprie ed è perciò prevista la preventiva depurazione delle acque della fognatura, mentre per il secondo tale recapito può mantenersi senza gravi inconvenienti. E' necessario però in questo caso costruire lo scaricatore che convogli nel fiume Reno le acque di piena come previsto in detto progetto generale.

Il progetto è stato realizzato nella misura del 60 % cosicchè molte zone periferiche in esso contemplate sono ancora prive della regolare rete di fognatura.

Inoltre anche i nuovi quartieri, sorti in questi ultimi decenni all'esterno del cenato comprensorio sono privi di fognatura.

In questi nuovi quartieri lo smaltimento delle acque meteoriche e di rifiuto avviene ancora a mezzo di fossi stradali e canali che sono stati in molte zone ora coperti onde attenuare i gravi inconvenienti igienici dipendenti dalle immissioni di essi dalle acque luride ed evitare esalazioni malfitte.

Mentre si sta procedendo al graduale completamento del citato progetto generale del 1926 con la costruzione delle parti ancora mancanti, il che permetterà la soppressione delle esistenti canalette e fossi coperti o scoperti attraverso i quali avviene alla meglio lo smaltimento delle acque bianche e nere, si è in procinto di iniziare lo studio di un nuovo progetto generale di fognatura che comprenderà tutte le zone edificate all'esterno del comprensorio del precedente progetto, nonché tutte le zone di ampliamento contemplate nel nuovo P.R.G. Il detto nuovo progetto di ampliamento si adeguerà alla struttura del nuovo P.R.G. e come sistema di smaltimento, si adotterà principalmente quello misto con limitate zone a sistema separato per le zone limitrofe al fiume Reno.

Per i nuovi comprensori della zona di ampliamento i recapiti potranno essere gli stessi canali di cui si è detto sopra prevedendo però di depurare le acque per la zona di Levante e di spostare più lontano (verso la località S. Anna) la ubicazione degli impianti che dovranno essere, in tal caso, rapportati all'area complessiva del vecchio e del nuovo comprensorio. Un impianto di depurazione è previsto anche per la zona di Borgo Panigale per depurare le acque nere provenienti dalla zona stessa prima dello scarico nel fiume Reno.

PARCHEGGIO VEICOLI.

Nella Parte I^a si è accennato al grave problema del parcheggio degli autoveicoli in sosta nell'antico centro cittadino ove hanno sede gran parte degli uffici pubblici-commerciali, nonché i principali locali di pubblico spettacolo.

Il Piano con le sistemazioni ed i « larghi » previsti nel vecchio nucleo cittadino permetterà la creazione di nuove zone di parcheggio, ma trattasi di ben piccola cosa, mentre di converso l'aumento del traffico determinerà la necessità di abolire la sosta in alcune strade ove oggi è permessa.

Il Piano ha pertanto dovuto prevedere la creazione di autorimesse sotterranee in alcune piazze principali del nucleo cittadino come piazza Roosevelt, piazza VIII Agosto, la nuova piazza in via S. Gervasio, la nuova piazza in corrispondenza all'incrocio della nuova via Azzogardino col nuovo viale del Piano di ricostruzione, ecc.

Inoltre ha previsto la costruzione di idonei alti fabbricati ad uso autorimessa lungo la circonvallazione interna in corrispondenza all'anello delle mura del « 1000 » e precisamente a tergo della piazza Aldrovandi, in via Polese angolo via Riva Reno, ed in via Azzo Gardino in corrispondenza agli ex Orti della Carrara.

Attraverso lo studio dei Piani particolareggiati delle varie sistemazioni previste nel centro cittadino, si imporrà la costruzione di autorimesse sotterranee o di parcheggi in superficie in corrispondenza a nuovi fabbricati, specie a carattere commerciale, che saranno costruiti in dette zone.

AUTOLINEE.

Nella Parte I^a si è accennato alle importanti autolinee che fanno capo alla città e si è detto che esse non dispongono di apposita Autostazione.

E' da prevedere che il numero delle autolinee, per l'aumento della popolazione, per le sempre crescenti esigenze del pubblico e per l'incremento del turismo andrà aumentando in misura notevole.

Il Piano prevede la creazione di una vasta Stazione autolinee in viale Masini e precisamente nell'area compresa fra il detto viale e il Giardino della Montagnola.

Tale ubicazione è molto opportuna in quanto l'Autostazione verrebbe a trovarsi in prossimità sia della Stazione Centrale, che della nuova Stazione della Società « Veneta » di cui si è detto nel paragrafo precedente. Inoltre essa è vicina al centro cittadino a cui è collegata con la importante via Indipendenza ed è situata lungo il viale di circonvallazione che convoglia tutto il traffico delle varie radiali percorse dalle linee che faranno capo alla detta Autostazione.

L'area ha una superficie di mq. 20.000 compresa quella ove trovasi l'assai sinistrato fabbricato ex G.I.L. che come previsto nel Piano dovrà essere demolito per creare ivi un vasto piazzale alberato, in continuità col piazzale XX Settembre, per la sosta dei veicoli e per costruire un nuovo fabbricato destinato in parte ai servizi dell'Autostazione, ed in parte ad uffici direzionali della Fiera di Bologna ed a saloni per congressi e manifestazioni periodiche della Fiera stessa.

Il detto previsto piazzale permetterà anche lo scoprimento degli storici ruderi dell'antica rocca di Porta Galliera, nonché della scalea di accesso alla Montagnola.

Per la sosta delle corriere in attesa della partenza, il Piano prevede una vasta zona di parcheggio di fronte alla autostazione e cioè a nord di Viale Masini e contro la zona ferroviaria.

Per far fronte a future maggiori esigenze potranno essere sistemate delle piccole autostazioni in prossimità dei piazzali delle Porte S. Stefano, Saragozza, ecc. a servizio di linee di interesse locale.

AEROTRASPORTI.

Si è accennato nella Parte I^a all'attuale insufficienza del campo d'aviazione civile di Borgo Panigale che è anche gravemente sinistrato per cause di guerra.

In accordo con il Ministero della Difesa, ramo Aeronautica civile e militare, si è previsto l'ampliamento dell'aeroporto per portarlo alle caratteristiche di un campo « internazionale » in modo che esso possa essere utilizzato per servizio viaggiatori e per trasporto di merci deperibili e di notevole valore.

E' stato infatti previsto il prolungamento verso est e verso ovest del campo stesso onde poter creare una pista di atterraggio di ml. 2.500 circa, nella direzione est-ovest, che è quella più indicata in rapporto agli ostacoli dipendenti dalle colline e dagli impianti ferroviari, nonché al vento dominante.

Il Piano prevede anche il miglioramento della via di accesso all'Aeroporto e le modifiche di alcune strade comunali interessate dall'ampliamento dell'Aeroporto stesso.

TRASPORTI COLLETTIVI.

Si è detto nella Parte I^a dell'attuale consistenza del servizio di trasporti collettivi urbani, prevalentemente ancora su rotaie e dei gravissimi inconvenienti che i tram determinano per il loro ingombro, esigua velocità, ecc. nei riguardi della viabilità.

E' già in corso la graduale trasformazione delle linee tranviarie in linee filoviarie ed autobusistiche, ed ovviamente tale trasformazione oltre al suo completamento dovrà adeguarsi con opportuni ampliamenti, allo sviluppo dell'aggregato urbano previsto dal Piano.

Nella Tavola VII è stato riportato il prevedibile riassetto e sviluppo della rete filoviarie ed autobussistica in rapporto alla nuova ampliata città.

Lo schema della futura prevedibile rete oltre che soddisfare le esigenze dei nuovi quartieri residenziali tende anche ad alleviare la congestione del centro cittadino. Inoltre in alcuni casi il percorso delle nuove linee è previsto al di fuori delle grandi arterie di comunicazione al fine di non ostacolare, con un servizio che per necessità di esercizio ha velocità commerciale ridotta, il traffico dei veicoli privati che ha una velocità media assai più elevata.

La rete futura risulterà schematicamente suddivisa in due principali classi di linee:

- a) linee di tipo radiale
- b) linee di tipo circolare.

Le linee del tipo a) indicate col colore arancione, hanno lo scopo di collegare con il percorso più breve le singole località periferiche con il centro cittadino che in genere non verrebbe però attraversato, ma solo lambito da tali radiali.

E' prevista però l'istituzione di un servizio a frequenza elevata, con mezzi veloci di piccola dimensione con posti in piedi, per collegare i vari capolinea delle radiali stesse disposti attorno al centro.

Le linee del tipo b) indicate col colore verde, hanno il compito di collegare direttamente fra loro le varie zone periferiche ed in diversi casi anche con la Stazione FF.SS.

Sul piano della realizzazione di tale schema è previsto che i nuovi impianti seguiranno inizialmente le vie esistenti o quelle di immediata attuazione che più si avvicinano allo schema dei tracciati studiati, salvo ad avere appena possibile il loro percorso definitivo.

Parte IV

PROGRAMMA DI ATTUAZIONE E LA SUA GRADUAZIONE NEL TEMPO

Nel P.R.G. si sono contemplate le soluzioni atte a far fronte alle presunte necessità che potranno affacciarsi nel periodo di un trentennio e pertanto le opere relative saranno graduate nel tempo in modo da ottenere un ordine logico nello sviluppo dell'abitato e duna razionalità nella realizzazione dei nuovi tracciati stradali e dell'ampliamento dei pubblici servizi.

Non si è ritenuto opportuno determinare le varie e successive fasi di sviluppo del Piano perchè esse potrebbero avere un valore puramente indicativo essendo legate a contingenze diverse ed imprevedute che matureranno man mano.

Comunque per quanto riguarda la rete viaria principale il primo problema che dovrà essere svolto è quello di completare la circonvallazione esterna prevista nel P.R. 1889. Essa, come risulta dalla tavola al 5.000 del nuovo P.R. e nella precedente Parte III^a della relazione alle pagine 59 e 60, oltre a servire di collegamento fra i quartieri Nord-Ovest ed Est, servirà anche per traffico di transito alleggerendo conseguentemente il traffico delle arterie del nucleo urbano, e ciò in attesa della realizzazione della grande arteria di scorrimento esterna al nuovo aggregato urbano.

Questa arteria potrà essere attuata in tre tempi nel seguente ordine:

1) riguarderà il tratto da Borgo Panigale e Casalecchio che ha carattere di grandissima urgenza per i traffici di transito dal Nord al Sud (collegamento della statale Emilia Ponente e della provinciale Persicetana con la statale Porrettana e le provinciali della Val di Setta — passo di Montepiano — e della Bazzanese) ed il 2° riguarderà il tratto nord-est dalla via Arcoveggio a S. Lazzaro che permetterà di conseguire il collegamento Est-Ovest attraverso il tratto, da Borgo Panigale a via dell'Arcoveggio della circonvallazione 1889 di cui si è detto. Gli altri tratti di Nord-Ovest e di Est della detta circonvallazione potranno essere realizzati in tempi successivi.

Per quanto riflette l'espansione dell'aggregato urbano e la creazione di nuovi quartieri residenziali si prevede che i primi quartieri da realizzare saranno quelli nella zona di Sud-Ovest in corrispondenza a via della Barca; ciò anche perchè gran parte dei terreni sono di proprietà del Comune e dell'Istituto Autonomo per le Case Popolari.

Dovrebbero poi seguire i quartieri della zona Sud-Est verso il Savena ove è in atto una notevole attività edilizia.

Per le altre zone di particolare destinazione si fa rilevare la necessità di attrezzare al più presto una o due zone industriali perchè finora gli stabilimenti sono sorti ovunque e frammisti alle abitazioni. Per evitare tale inconveniente e per permettere l'attuazione del P.R. il Comune dovrà attrezzare subito, attraverso apposito Consorzio, la zona industriale di Nord e cioè attigua a via Stalingrado dotandola di raccordo ferroviario, di strade e servizi. Contemporaneamente dovranno essere attrezzate alcune altre più modeste zone industriali previste nella zona di ponente e di Nord-Ovest, e così pure alcune zone artigianali.

Ha altresì carattere d'urgenza la sistemazione della zona per la Fiera, comprendente anche il Mercato Bestiame ed il Macello, situata a Levante di via Stalingrado, il che permetterà un decentramento di tali attività che ora si svolgono nel vecchio nucleo cittadino o nelle vicinanze dello stesso con gravi pregiudizi di ordine urbanistico, igienico, viabile, ecc.

Parallelamente alla realizzazione dei nuovi quartieri residenziali si provvederà alla sistemazione delle attigue zone a verde pubblico, alla creazione dei relativi centri di vita, degli impianti sportivi ricreativi, ecc. a servizio dei quartieri stessi.

Le sistemazioni urbanistiche previste nel vecchio nucleo cittadino saranno graduate nel tempo e fra esse avranno la precedenza quelle che riguardano la risoluzione di problemi di traffico, le sistemazioni a verde ed un primo gruppo di zone da risanare.

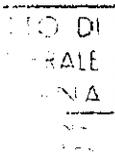
Anche per la valorizzazione della collina si dovrà, non appena definito il Piano paesistico che sarà debitamente sollecitato alla competente Soprintendenza ai Monumenti, dare precedenza alla esecuzione dei tratti più vitali della strada panoramica, ed ai nuovi quartieri residenziali.

La sollecita attuazione del Piano si ritiene tuttavia connessa ad idonei provvedimenti che consentano ai Comuni di beneficiare della tassazione sul plus-valore delle aree urbane e della possibilità di creare un vero demanio di aree.

E' evidente infatti che per finanziare le ampie sistemazioni urbanistiche nel Piano occorrono grandi mezzi, che non possono essere forniti dal normale bilancio comunale, mentre i ventilati provvedimenti relativi alla tassazione del plus-valore delle aree urbane potrebbero procurare al Comune quei notevoli cespiti che sono indispensabili per la graduale realizzazione del Piano.

La formazione del demanio delle aree sarà inoltre un valido mezzo per indirizzare l'attuazione organica e razionale dello sviluppo cittadino e, nel contempo, attraverso la rivendita dei terreni a prezzo maggiorato per compensare le spese di urbanizzazione delle aree, un ulteriore valido contributo alle spese di sistemazione urbanistica dei nuovi quartieri.

Bologna, li 12 ottobre 1955.



IL DIRETTORE DEI SERVIZI TECNICI

Dott. Ing. Francesco Fantoni

L'ASSESSORE AI LAVORI PUBBLICI

Geom. Sante Bentini

IL SINDACO

Giuseppe Dozza

IL SEGRETARIO GENERALE

Avv. Antonio Gaiani

INDICE

PREMESSE

Organizzazione per lo studio del nuovo P.R.G.	pag.	3
Elementi analitici che hanno servito di base per lo studio del P.R.G.	»	4
Terminologia	»	4

PARTE I

ILLUSTRAZIONE GENERALE ED ANALITICA DELLO STATO DI FATTO

Ambiente fisico	»	5
Topografia	»	5
Condizioni geologiche	»	5
Condizioni climatologiche	»	5
Cenni sulle origini e sviluppo storico della città	»	6
Cenni sul Piano Regolatore del 1889	»	7
Studi urbanistici successivi al P.R. del 1889	»	8
Cenni sul Piano di Ricostruzione del 1948	»	9
Demografia, distribuzione e condizioni igieniche della popolazione	»	11
Situazione demografica	»	11
Distribuzione e condizioni igieniche della popolazione	»	11
Sviluppo demografico della città e suo presunto incremento	»	11
Economia, produzione e lavoro	»	12
Industrie	»	12
Artigianato	»	12
Commercio	»	13
Amministrazione	»	13
Agricoltura	»	13
Attrezzature sociali, centri di vita, edifici collettivi e servizi generali	»	13
Chiese	»	13
Scuole	»	13
Zona universitaria	»	14
Impianti sportivi	»	14
Mercati	»	15
Altri edifici collettivi e servizi generali	»	15
Edilizia	»	15
Valori ambientali	»	15
Rete stradale e viabilità	»	16
Strade radiali	»	16
Parcheggio veicoli	»	18
Trasporti	»	18
Ferrovie	»	18
Autolinee	»	19
Aerotrasporti	»	19

Trasporti urbani	pag.	19
Verde pubblico e privato	»	19
Verde pubblico	»	19
Verde privato	»	20

P A R T E II

INDICAZIONE DEI PRINCIPALI PROBLEMI E DELLE ESIGENZE CONSEQUENZIALI
ALL'ANALISI DELLO STATO DI FATTO

Presunta durata del Piano	»	21
Mancanza del Piano Regionale e di un Piano Intercomunale	»	21
Caratteristiche fondamentali del Piano	»	21
Organizzazione funzionale della città e sua preordinata espansione	»	22
Azzonamento	»	23
Condizioni di sviluppo ed organizzazione dell'abitazione	»	23
Produzione e lavoro	»	23
a) Industria	»	23
b) Artigianato	»	24
c) Commercio	»	24
d) Amministrazione	»	24
Edifici collettivi e servizi generali	»	24
Zone verdi	»	24
Viabilità, traffico e trasporti	»	25

P A R T E III

ILLUSTRAZIONE GENERALE DEL PROGETTO
E DEI CRITERI ADOTTATI PER LE PIU' IMPORTANTI SISTEMAZIONI

Azzonamento ed espansione abitato	»	26
Rete viaria e viabilità di P.R.G.	»	27
Traffico di transito	»	27
Traffico di penetrazione	»	27
Traffico di collegamento	»	29
Principali arterie del vecchio nucleo	»	30
Strada panoramica	»	31
Impianti ferroviari	»	31
Zone residenziali	»	32
Risanamento di isolati nel vecchio nucleo cittadino	»	32
Quartieri residenziali nel vecchio nucleo cittadino	»	33
Riorganizzazione dei quartieri residenziali esistenti all'esterno del vecchio nucleo cittadino	»	34
Nuovi quartieri residenziali nelle zone d'espansione	»	37
Espansione della città sulla collina e sua valorizzazione	»	39
Zone industriali, artigianali e fieristica	»	40
Zone industriali	»	40
Zone artigianali	»	41
Zona fieristica	»	41
Zone militari	»	42
Zone verdi	»	42
Formazione di un sistema di striscie a verde ed alberate	»	44
Nuovi giardini e piccoli spazi a verde nell'attuale aggregato urbano	»	44
Nuovi giardini e zone verdi	»	45
Superficie complessiva dei parchi, giardini e zone verdi attuali e di progetto	»	46

Alberature nelle strade residenziali di maggior ampiezza	pag.	46
Verde privato	»	46
Sistemazioni artistico-ambientali nella zona interna.	»	46
Varianti al Piano di Ricostruzione	»	47
Edifici collettivi e servizi generali	»	48
Centro direzionale della Città	»	48
Borsa valori e merci	»	48
Locali di pubblico spettacolo	»	49
Istituti Universitari	»	49
Scuole	»	49
Chiese	»	50
Istituti ospedalieri	»	50
Ospedali	»	50
Istituti ed Ospedali vari	»	50
Ricoveri ed Ospizi	»	51
Ambulatori e Centri Assistenziali	»	51
Cimiteri	»	51
Carcere	»	52
Zone sportive e attrezzature sportive	»	52
Attrezzature e zone amonarie	»	53
Magazzini Generali	»	53
Mercato Ingrosso Ortofrutticolo	»	53
Mercati all'Ingrosso del pesce, dei polli e delle uova	»	53
Mercati commestibili al minuto	»	54
Mercato Bestiame	»	54
Macello	»	55
Centrale del Latte	»	55
Altri servizi	»	55
Acquedotto	»	55
Gas	»	56
Nettezza urbana	»	57
Fognatura cittadina	»	57
Parcheggio veicoli	»	57
Autolinee	»	58
Aerotrasporti	»	58
Trasporti collettivi	»	59

PARTE IV

PROGRAMMA DI ATTUAZIONE E SUA GRADUAZIONE NEL TEMPO	»	60
---	---	----