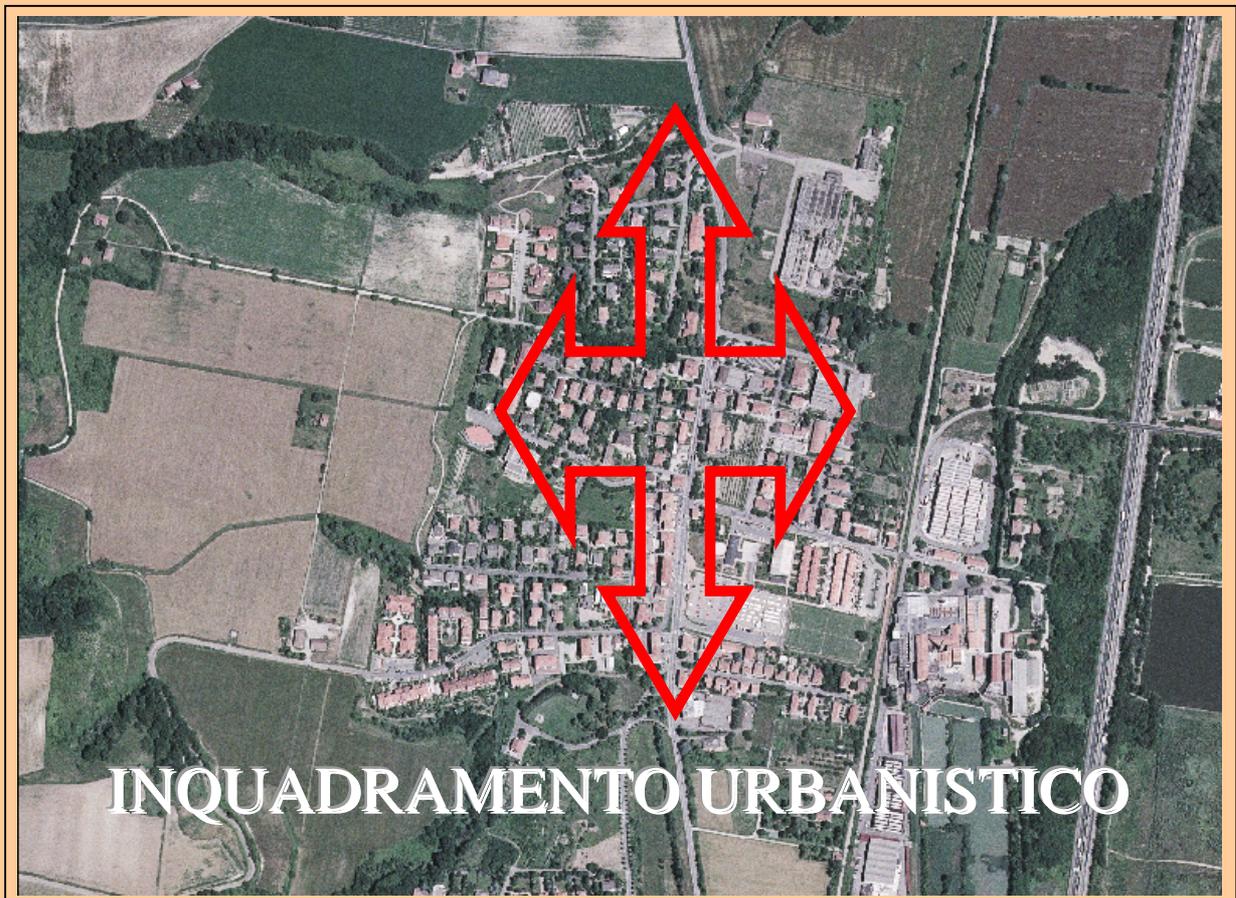




PROGETTO STRATEGICO DI RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI CENTRALI DI BORGONUOVO



C.A.I.R.E.

Cooperativa Architetti e Ingegneri – Urbanistica di Reggio Emilia

INDICE

Premessa	pag.	1
1. Obiettivi e contenuti dello studio	“	3
2. Gli scenari della pianificazione	“	6
3. I caratteri urbanistici e la proposta di definizione dei sub-ambiti di progettazione particolareggiata	“	13
4. Indirizzi per la formazione dei piani particolareggiati attuativi nei sub-ambiti di riqualificazione	“	14
Sub-ambito della piazza	“	16
Sub-ambito di via cartiera	“	25
Sub-ambito Alfa Wassermann	“	27
Sub-ambito dell’Altopiano	“	33
Riferimenti ad altre aree circostanti il centro di Borgonuovo	“	35

PREMESSA

Nel corso della predisposizione dei primi documenti di analisi e interpretazione del Quadro conoscitivo del PSC è emersa nell'ascolto della comunità locale e nella attenzione degli amministratori una particolare sensibilità al tema di riqualificazione del centro urbano di Borgonuovo.

Al di là delle questioni che tale aggregato condivide con tutto il contesto comunale (la crescita demografica e i limiti dello sviluppo insediativo, l'accesso al bene casa, la mobilità tra i luoghi dell'abitare e del produrre, la qualità ambientale, ecc.), il fulcro delle esigenze specifiche alla scala locale è stato individuato nella qualità del sistema di relazioni che l'attuale organizzazione dello spazio urbano e in particolare dello spazio pubblico consente alle varie espressioni della vita sociale.

Nello specifico i principali fattori di riduzione della qualità sono stati riconosciuti nell'antagonismo tra mobilità veicolare, sicurezza, salute e mobilità pedonale, nella assenza di gerarchizzazione degli spazi urbani in relazione alle funzioni presenti, nella mancanza di un luogo centrale

riconoscibile e ricco di attrattività, nella carenza di qualità degli spazi costruiti e dell'arredo urbano.

Il PSC offre l'occasione per un forte ripensamento sia della attribuzione di destini e prestazioni alle aree di estesa e intensa trasformazione urbana già riconosciuti dal Piano Regolatore del '90 in vista di una più complessiva coerenza, sia della organizzazione degli spazi costruiti che in una normale accezione e consuetudine potrebbero essere considerati come sostanzialmente consolidati in quanto serviti da un sistema di dotazioni di rilevante entità e privi di aree o elementi di effettivo degrado, ma che in realtà rappresentano il corpo vero sul quale operare con strumenti mirati per riportarlo a condizioni di migliore salute, efficienza e qualità.

In realtà lo spazio di intervento immaginato per questo Piano di riqualificazione è da una parte quello della identificazione degli ambiti e sottoambiti urbani "critici" e della delineazione per questi delle possibili strategie di lungo periodo da mettere in campo, che si prospetteranno poi più compiutamente nello sviluppo della strumentazione urbanistica, dal PSC al POC, e dall'altra della definizione invece di un primo sostanziale "pacchetto" di interventi, verificati sotto il profilo della fattibilità, che interessano direttamente l'operatività dell'Amministrazione comunale in quanto pertinenti ad aree pubbliche o da rendere tali e che si collocano in un orizzonte temporale che almeno potenzialmente appare più ravvicinato.

Il prodotto progettuale del Piano di riqualificazione è pertanto da leggere su due diversi livelli, ove il primo, quello a contenuto urbanistico, è da assumere, oltre che nei termini di inquadramento delle proposte progettuali di dettaglio, come stimolo e contributo alle scelte dei piani urbanistici in fieri e, come tale, più libero nel linguaggio, ideativo e non necessariamente obbligato ad una tradursi in una forma compiuta, in quanto ancora tutto aperto a riflessioni e a necessari complessi processi di condivisione.

1. OBIETTIVI E CONTENUTI DELLO STUDIO

L'abitato di Borgonuovo, sviluppatosi nel secolo scorso intorno al nucleo della cartiera, conserva ancora su alcune cartografie il toponimo di Borgonuovo-Pontecchio, ma di questo secondo più antico insediamento non ha mai rappresentato l'area di espansione naturale, sviluppando invece i caratteri di un nuovo insediamento la cui "vitalità urbanistica" è fondamentale determinata dal trovarsi in allineamento sulla strada statale al confine nord del comune sulla direttrice della città capoluogo provinciale.

Oggi l'abitato di Borgonuovo conta più di 3000 abitanti e l'area di gravitazione, che comprende anche Pontecchio, ne raggiunge quasi 5000. Ha quindi la dimensione ed il rango di una frazione capace di sostenere il ventaglio completo dei servizi di base (i servizi scolastici fino alla scuola media inferiore, le strutture socioassistenziali, la gamma completa delle strutture commerciali di vicinato di usuale frequentazione, un centro commerciale di piccola dimensione, i servizi privati elementari, ecc.)

La crescita recente, rapida e notevole della popolazione su una struttura urbana inesistente ha determinato gli effetti propri di una società che subisce rapidi cambiamenti, non avendo una memoria storica comune e punti di riconoscimento della propria identità cui riferirsi, (questo tema è emerso con forti accenti dal percorso di Ascolto attivato all'avvio della formazione del PSC), in mancanza di una risposta urbanistica adeguata capace di far nascere, per "invenzione" (di contro ad una mancanza di "tradizione"), una mappa organica dei luoghi notevoli, generatori di "effetto città".

La pur ricca articolazione di servizi e di aree attrezzate, non essendo costruita secondo un disegno e su un sistema integrato di percorsi, non basta di per sé a dare consistenza e qualità urbana: l'asse stradale di attraversamento che divide in due la città pare essere l'unico elemento catalizzatore delle attività urbane di attrazione.

Borgonuovo, secondo centro urbano del Comune per importanza e per popolazione, si sviluppa infatti lungo l'asse viario della SS 64 "Porrettana", spina centrale dell'abitato ed elemento generatore del nucleo stesso, ma anche fattore significativo di riduzione della qualità ambientale, a motivo del traffico, del rumore, dell'inquinamento da polveri.

La realizzazione delle opere infrastrutturali previste nel progetto per la "variante di valico" e la "nuova Porrettana" rappresenta un evento nuovo di grande importanza in quanto crea nuove prospettive per l'assetto di Borgonuovo, offrendo la possibilità di rifunzionalizzare il tratto urbano della attuale statale e di razionalizzare le intersezioni, alcune delle quali particolarmente critiche, con la viabilità minore.

Le opportunità che si aprono per effetto di questa innovazione, le conseguenze della nuova infrastrutturazione sui ruoli e sulle funzioni delle strade esistenti, gli obiettivi che diventano desiderabili e accessibili per l'Amministrazione e le nuove politiche da implementare per perseguirli: tutti questi sono la premessa del Progetto di Riqualificazione al quale si è voluto dare un'impostazione strategica connessa alla contestuale formazione del Piano Strutturale Comunale.

Il Progetto prende avvio da uno studio degli scenari prevedibili di traffico e dall'ipotesi di possibile riclassificazione funzionale delle strade, da operarsi in aggiornamento al PGTU. L'analisi dei luoghi centrali mette in luce opportunità e limiti nella creazione di nuove polarità o nel rafforzamento di quelle esistenti, l'individuazione dei vuoti urbani e delle aree di potenziale trasformazione evidenzia le suscettività sulle quali il Progetto potrà fondare la proprie proposte.

Obiettivo assegnato al Progetto, in accordo con lo sviluppo degli studi urbanistici del PSC, è quello di individuare le soluzioni più consone sia in termini di destinazione funzionale delle aree, sia nei termini di riorganizzazione delle infrastrutture per la mobilità, sia nei termini della riqualificazione degli spazi pubblici, al raggiungimento delle seguenti finalità:

- individuazione di uno scenario-obiettivo chiaro e condiviso per il ruolo della Porrettana "vecchia" e della rete delle strade principali di Borgonuovo nel contesto provinciale, a partire dall'impatto della variante di valico e della Porrettana "nuova";
- aumento della fruibilità pedonale degli spazi di relazione, in particolare della viabilità urbana principale;
- miglioramento delle connessioni tra le diverse parti urbane e riduzione dell'effetto frattura nell'organismo urbano determinato dalla Porrettana "vecchia";
- miglioramento delle condizioni di sicurezza nelle intersezioni critiche sulla Porrettana "vecchia";
- individuazione di spazi che possano assolvere singolarmente o in sinergia con le aree attrezzate esistenti, anche attraverso opportuni interventi architettonico urbanistici, ad una funzione di luogo centrale, attrattore, ordinatore degli spazi aperti, autonomamente fruibile e percepibile come fulcro urbano;
- riqualificazione degli spazi non adeguatamente valorizzati o posti in sofferenza dall'attuale carico di traffico;
- individuazione e tematizzazione degli ambiti di progettazione particolareggiata secondo una scala argomentata di priorità d'intervento.

Il percorso progettuale è articolato in due parti: intende infatti muovere inizialmente da un'impostazione di tipo urbanistico per l'individuazione delle coerenze reciproche

tra le diverse parti dell'organismo urbano e delle possibili soluzioni alle carenze riscontrate, per poi individuare i temi e le aree propri del progetto di riqualificazione delle aree per la mobilità.

L'inquadramento urbanistico prevede come sue parti sostanziali:

- la caratterizzazione funzionale (che integra lo stato di fatto, le previsioni da PRG, le analisi e gli indirizzi del DP del PSC);
- l'identificazione delle aree suscettibili di trasformazione e le relative potenzialità in relazione agli scenari formulabili;
- la valutazione del grado di integrazione degli spazi pubblici;
- l'individuazione degli ambiti che si candidano con maggiore forza a diventare "il nuovo centro" di Borgonuovo.

Il progetto di riqualificazione delle aree per la mobilità è costituito da:

- la proposta di destinazione funzionale e di riorganizzazione strategica degli ambiti antistanti la Porrettana lato est in corrispondenza del centro commerciale ed aree pubbliche contigue, delle aree del campo sportivo, della stazione ferroviaria e della connessione con la cartiera;
- la classificazione per tronchi della strada Porrettana in attraversamento urbano e delle relative intersezioni con riferimento a tipologie di interventi descritti e rappresentati in forma di abaco;
- la individuazione di ulteriori vuoti e di spazi defunzionalizzati in margine alla Porrettana e tematizzazione degli ambiti per la progettazione particolareggiata;
- la valutazione sintetica di fattibilità della nuova viabilità per il collegamento tra il parcheggio del centro commerciale e via Cartiera e di alcuni percorsi pedonali (via Mandrie, collegamento tra Porrettana "vecchia" e via Giovanni XXIII, collegamento con Altopiano, ecc.).

2. GLI SCENARI DELLA PIANIFICAZIONE

Nel PTCP della Provincia di Bologna il territorio di Borgonuovo appartiene all'unità di paesaggio collinare e all'ambito rurale periurbano.

I temi della tutela idrogeologica investono significativamente l'abitato, interessato in buona parte dalla tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei in quanto posizionato (in particolare la parte a valle della SS 64) su terrazzi e conoidi ad alta o elevata vulnerabilità dell'acquifero.

In tutela fluviale (area blu in fig. 1) ricade la parte ad est del canale del Maglio.

In zona di pertinenza fluviale ricade una più ristretta porzione di territorio compresa tra ferrovia ed autostrada in adiacenza al confine comunale con Casalecchio (area campita in giallo in Fig. 2).

L'assetto insediativo (Fig. 3) evidenzia la presenza dell'ambito produttivo sovracomunale (graficizzato in figura con l'ovale viola) nel quale il PTCP richiede l'attivazione di politiche orientate a produrre condizioni di area ecologicamente attrezzata mantenendone il carattere manifatturiero e prevedendo limitata crescita solo in funzione di esigenze adeguamento e di rilocalizzazione di aziende esistenti nel territorio comunale, in quello dei comuni appartenenti all'Associazione delle cinque valli e nei comuni contermini del sistema vallivo del Reno.

Per la pianificazione degli interventi di

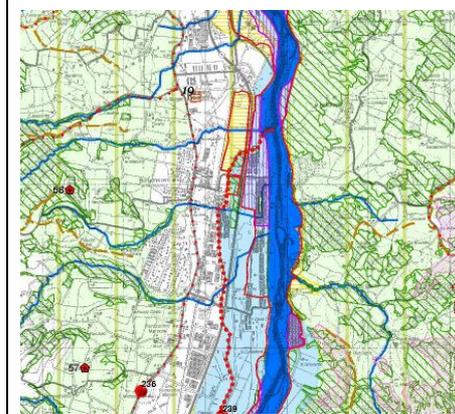


Fig. 1- Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storiche culturali (tav. 1 PTCP)

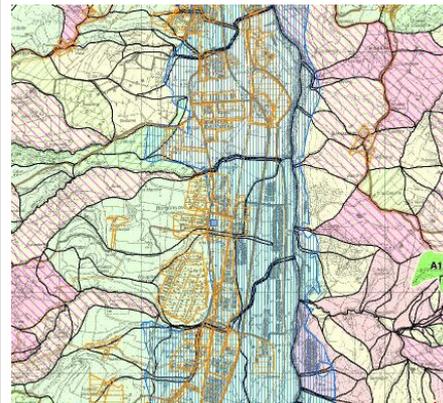


Fig. 2 - Tutela idrogeologica (tav. 2 PTCP)

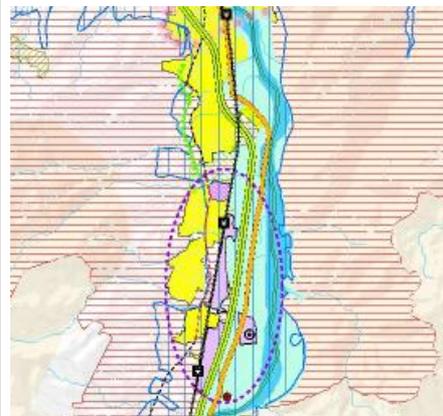


Fig. 3 - Assetto evolutivo degli insediamenti, delle reti ambientali e delle reti per la mobilità (tav. 4 PTCP)

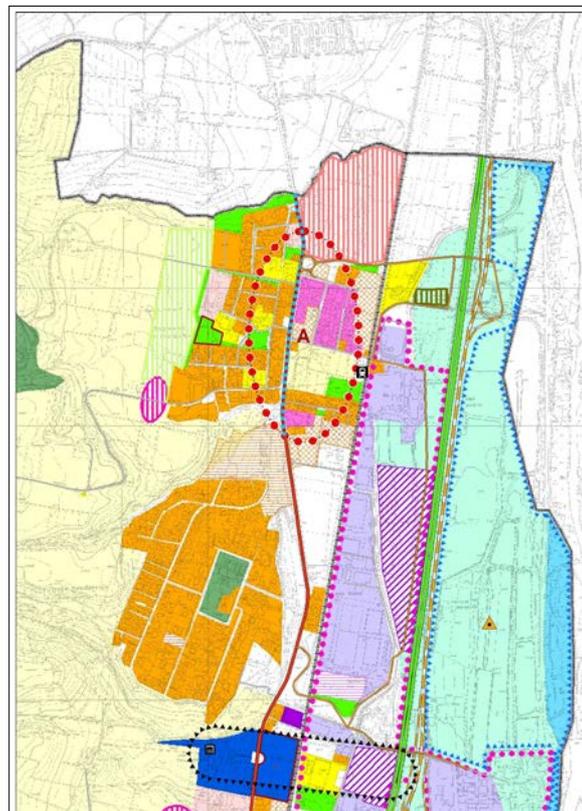
riqualificazione di tale ambito è in fase di costruzione l'Accordo territoriale tra Comune e Provincia previsto dal PTCP.

Si evidenzia inoltre la continuità dell'asse stradale "nuova porrettana" in comune di Casalecchio.

Il PSC del Comune di Sasso Marconi, in elaborazione, formula nel suo Documento preliminare uno scenario di evoluzione demografica, che diviene riferimento per le politiche insediative, nel quale la popolazione residente tende a crescere in quindici anni di circa 1465 unità, corrispondenti al 10,6 % rispetto alla popolazione registrata nel 2000 (anno base di riferimento). Tale crescita, e soprattutto la modificazione della struttura demografica e dei modelli di aggregazione familiare inducono un'ipotesi di fabbisogno abitativo di circa 800 unità abitative, comprensive di quelle previste in comparti urbanistici già in attuazione.

Il Documento Preliminare del PSC individua in Borgonuovo aree suscettibili di trasformazione nell'area Acqua Marcella, già individuata come espansione residenziale dal vigente PRG e nell'area produttiva con funzioni prevalentemente terziarie della Alfa Wassermann,. Segnala inoltre l'esistenza di un tessuto interno alle aree urbane, di impianto produttivo, ma divenuto in parte obsoleto e inadeguato e quindi da ristudiare in rapporto alle funzioni urbane residenziali e complementari.

Le quote insediative residenziali complessivamente previste sono modeste e tendono ad assicurare al centro di Borgonuovo un equilibrio



Estratto dal Documento Preliminare del PSC

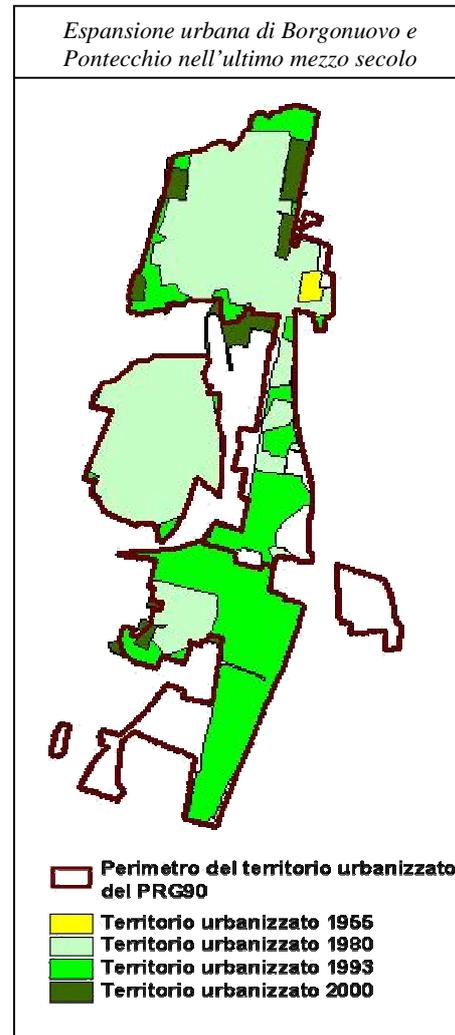
rispetto al suo sistema di dotazioni urbane e a contribuire al miglioramento della qualità urbana. Il Progetto Strategico di Riqualificazione Urbana recepisce tali indicazioni pur muovendosi su alcuni temi in termini propositivi e dialettici.

La crescita insediativa sul territorio, quasi tutta collocata nello scorso mezzo secolo, mostra nell'ultimo decennio un forte rallentamento, con occupazione di spazi marginali o interclusi, segnale di attenzione a politiche urbanistiche di risparmio di suoli e di attenzione alla coerenza del sistema urbano. Quantitativamente essa rappresenta un riferimento confrontabile, anche se più elevato, con lo scenario configurato per il prossimo decennio dal PSC. Nelle aree di trasformazione del PRG si sono infatti realizzati oltre 200 alloggi; il PSC ne prevede nelle aree di trasformazione circa 150, di cui 60 come conferma di previsioni insediative del PRG e le restanti non in aree nuove ma in sostituzione di aree produttive dismesse o da dismettere.

Per quanto riguarda il sistema delle aree pubbliche e dei servizi di interesse generale il Progetto assume gli obiettivi del PSC consistenti in:

- mantenere uno standard adeguato al fabbisogno della popolazione ed al mutare della sua configurazione;
- verificare le previsioni del PRG non realizzate e tendere al loro completamento, rinunciando a spazi destinati solo in presenza di opportunità di maggiore qualità del servizio e più elevata intensità d'uso attraverso diverse soluzioni o grazie a una diversa distribuzione sul territorio;
- mantenere il radicamento sul territorio del servizio che rappresenti un punto significativo di relazione sociale, promuovendo anche l'integrazione fra le diverse aree di servizi e spazi pubblici;
- integrare, ove possibile, in organismi unitari pluralità di funzioni che possano condividere servizi ed offrire una maggiore attrattività;
- programmare le risorse in modo da equilibrare gli investimenti in nuove strutture con quelli per il miglioramento delle strutture esistenti.

L'analisi dello stato di fatto dei servizi ha verificato la situazione di saturazione (o una condizione prossima ad essa) della capacità delle attuali strutture scolastiche con



riferimento al centro capoluogo e delle strutture prescolastiche (asilo e materna) nei centri di Borgonuovo e Pontecchio.

D'altra parte le variazioni strutturali nella compagine demografica attese nel prossimo decennio prevedono un incremento significativo della quota di popolazione compresa nell'età 11-13 anni, tale da far presupporre anche per la scuola media inferiore di Borgonuovo condizioni, a tale data, prossime alla saturazione.

Per il capoluogo è già stata prevista dall'Amministrazione comunale, indipendentemente dalla consistenza di nuove previsioni insediative, la realizzazione di un polo scolastico, che dovrebbe riallocare le strutture della scuola elementare e della media inferiore; una analoga manovra almeno per quanto riguarda la scuola media è attualmente allo studio e alla valutazione congiunta del comune di Sasso Marconi e del comune di Casalecchio il cui quartiere di S. Biagio potrebbe gravitare per la fruizione di questo servizio scolastico su Borgonuovo più accessibile rispetto alle strutture già esistenti nel comune di appartenenza.

Il quadro complessivo della dotazione di servizi a Borgonuovo, inteso sempre come somma dell'abitato e della sua area di gravitazione che comprende anche Pontecchio, rappresenta, come evidenziato nella tabella successiva, una situazione al limite della insufficienza espressa in particolare dalla scarsa dotazione di aree a verde e ad attrezzature sportive (82% della dotazione minima della LR 47/78 rapportata alla popolazione teorica (risultante della somma tra popolazione residente e popolazione potenziale, costituita dagli utenti dei servizi presenti nel comune per motivi di studio, lavoro, turismo, ecc.)). Occorre peraltro precisare che un numero rilevante di aree e di superfici destinate a verde pubblico nel PRG vigente, tale da colmare il deficit rilevato, attendono l'attuazione sia da parte del Comune che ne detiene in parte la proprietà, sia da parte dei soggetti attuatori di piani particolareggiati in corso di realizzazione o ancora da formare.

Borgonuovo e area di gravitazione Domanda e offerta di servizi

Classi di età	Popolazione al 2005 (3)	Attrezzatura	Standard obiettivo minimo					Offerta					Bilancio				
			SU mg/al	SF mg/al	SU mq	SF mq	SU mq/al	SF mq	SF mq/al	Posti teorici (1)	Utenti attuali (2)	standard attuale SU/al	standard attuale SF/al	Grado di saturazione	Rapp. offerta domanda		
1	2	3	4	5	6=4x2	7=5x2	8	9=8/2	10	11=10/2	12	13	14=8/13	15=10/13	16=13/12	17=12/2	
0-2	129	nido	10	30	1290	3870	1002	7,8	2143	16,6	44	44	22,8	48,7	100%	34%	
3-5	159	materna	7	25	1113	3975	1359	8,5	11281	70,9	164	153	8,9	73,7	93%	103%	
6-10	204	elementare	7	20	1428	4080	2160	10,6	5182	25,4	369	196	11,0	26,4	53%	181%	
11-13	110	media	10	25	1100	2750	1481	13,5	4567	41,5	163	120	12,3	38,1	74%	148%	

(1) Come dichiarati dall'Ufficio competente, o in carenza calcolati come rapporto tra la Su e lo standard obiettivo Su mq/al

(2) Oltre a quelli indicati sono attualmente ospitati all'interno della scuola materna parrocchiale di Pontecchio 10 alunni.

(3) Dati anagrafici estratti dalla rete SIT del comune al 2005. All'ambito del capoluogo sono attribuiti i residenti degli ambiti di Fontana e di Tignano per le fasce di età 0-2 e 11-13 e di Tignano anche la fascia di età 6-10

Borgonuovo e area di gravitazione Verifica degli standard

Servizio	standard mq/lab		Borgonuovo				
	DM 68	LR 47	SF	ab. res.	ab. teor.	SF/ab res	SF/ab teor
Attrezzature scolastiche	4,5	6	38341	4882	5004	7,9	7,7
Attrezzature di interesse		2,8	18738	4882	7331	3,8	2,6
Attrezzature religiose	2	1,2	17953	4882	5004	3,7	3,6
Verde e attrezzature sportive	9	16	97010	4882	7331	19,9	13,2
Parcheggi	2,5	4	19363	4882	5655	4,0	3,4
Totale	18	30	191405	4882	6544	39,2	29,2



Estratto dalla carta dello Stato di fatto dei servizi del Quadro Conoscitivo del PSC

TIPOLOGIA DI SERVIZIO	AREE NON DESTINATE A SERVIZI NEL PRG		AREE DESTINATE A SERVIZI NEL PRG					ATTREZZATE PER FUNZIONI COERENTI	TIPO DI SERVIZIO IN ATTO OVVERO, IN ASSENZA, QUELLO PREVISTO DAL PRG	ATTREZZATURE DI LIVELLO COMUNALE URBANO E DI QUARTIERE	ATTREZZATURE DI LIVELLO TERRITORIALE
	con presenza di servizi pubblici (g)	con presenza di attrezzature private (f)	NON ACQUISITE		ACQUISITE						
			prive di usi significativi (e)	con presenza di servizi privati (d)	in via di acquisizione (c)	attrezzate per funzioni diverse (b)	non attrezzate (a)				
ATTREZZATURE SCOLASTICHE				1.2			1.1	1.1	alloggi ERP		
			1.4					1.2	asilo nido		
								1.3	scuola dell'infanzia		
								1.4	scuola elementare		
								1.5	scuola media inferiore		
ATTREZZATURE DI INTERESSE COMUNE ATTREZZATURE DI INTERESSE SANITARIO E ASSISTENZIALE				2.1.2				2.1.1	istituto scolastico superiore		
		2.1.8		2.1.3				2.1.2	poliambulatori, sede AUSL, altri servizi sanitari		
								2.1.3	attività di recupero sociale		
		2.2.1	2.2.1					2.1.4	servizi assistenziali: casa protetta, centro anziani, centro diurno, ecc.		
				2.2.2				2.1.3	canile municipale		
ATTREZZATURE DI INTERESSE SOCIALE RICREATIVO, CULTURALE		2.2.8		2.2.4				2.2.1	biblioteche, cinema teatro, centri culturali, centri di aggregazione, sedi di associazioni		
								2.2.2	pubblica amministrazione, difesa, protezione civile		
		2.2.9						2.2.3	aree pubbliche per spettacoli e divertimento		
				2.2.4				2.2.4	Mausoleo Marconi		
			2.2.5		2.2.5	2.2.5	2.2.5	2.2.5	aree pedonali, piazze		
ATTREZZ. RELIGIOSE							3.1	3.1	chiese parrocchiali e servizi connessi		
ATTREZZ. SPORTIVE			4.1	4.1				3.2	servizi religiosi territoriali		
							4.1	4.1	attrezzature sportive di quartiere		
							4.2	4.2	attrezzature sportive di livello comunale		
VERDE PUBBLICO							4.3	4.3	attrezzature sportive territoriali		
			5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	verde di vicinato, parco di quartiere		
			5.2		5.2			5.2	parco urbano		
			5.3					5.3	orti collettivi		
			5.4		5.4			5.4	verde di connessione e d'arredo		
ATTREZZATURE TECNICHE E TECNOLOGICHE								5.5	parco territoriale		
								8.1	magazzini comunali, serre comunali, ecc		
							8.3	8.2	impianti di depurazione, raccolta rifiuti, gestione servizi pubblici		
								8.3	impianti acquedotto, gas, Enel, telecomunicazioni		
								8.4	stazione e impianti ferroviari, stazioni autolinee		
PARCHEGGI PUBBLICI	7		7	7	7	7	8.5	8.5	aree cimiteriali		
ATTREZZ. PRIVATE		8		8			8	8	parcheggi pubblici		
									attrezzature private: banche, ambulatori, commercio, ecc.		

- Rispetto a elettrodotti (L.R. n. 30/2000)
- Viabilità
- Pedonali - ciclabili

Legenda della carta dello Stato di fatto dei servizi del Quadro Conoscitivo del PSC

3. I CARATTERI URBANISTICI E LA PROPOSTA DI DEFINIZIONE DEI SUB-AMBITI DI PROGETTAZIONE PARTICOLAREGGIATA

Le tavole seguenti evidenziano il percorso di riconoscimento dei caratteri urbanistici dei luoghi e introducono alla definizione dei sub-ambiti di progettazione particolareggiata.

Nella tav. 1 si individua l'area di studio e si evidenziano i caratteri emergenti delle diverse parti urbane che connotano il territorio di Borgonuovo.

Nella tav. 2 si propone più in dettaglio la lettura della caratterizzazione funzionale dei tessuti urbani.

La tav. 3 riporta gli esiti dell'indagine e della modellizzazione del traffico che valuta gli effetti indotti dalla realizzazione della nuova viabilità inserita nel Progetto della Variante di Valico.

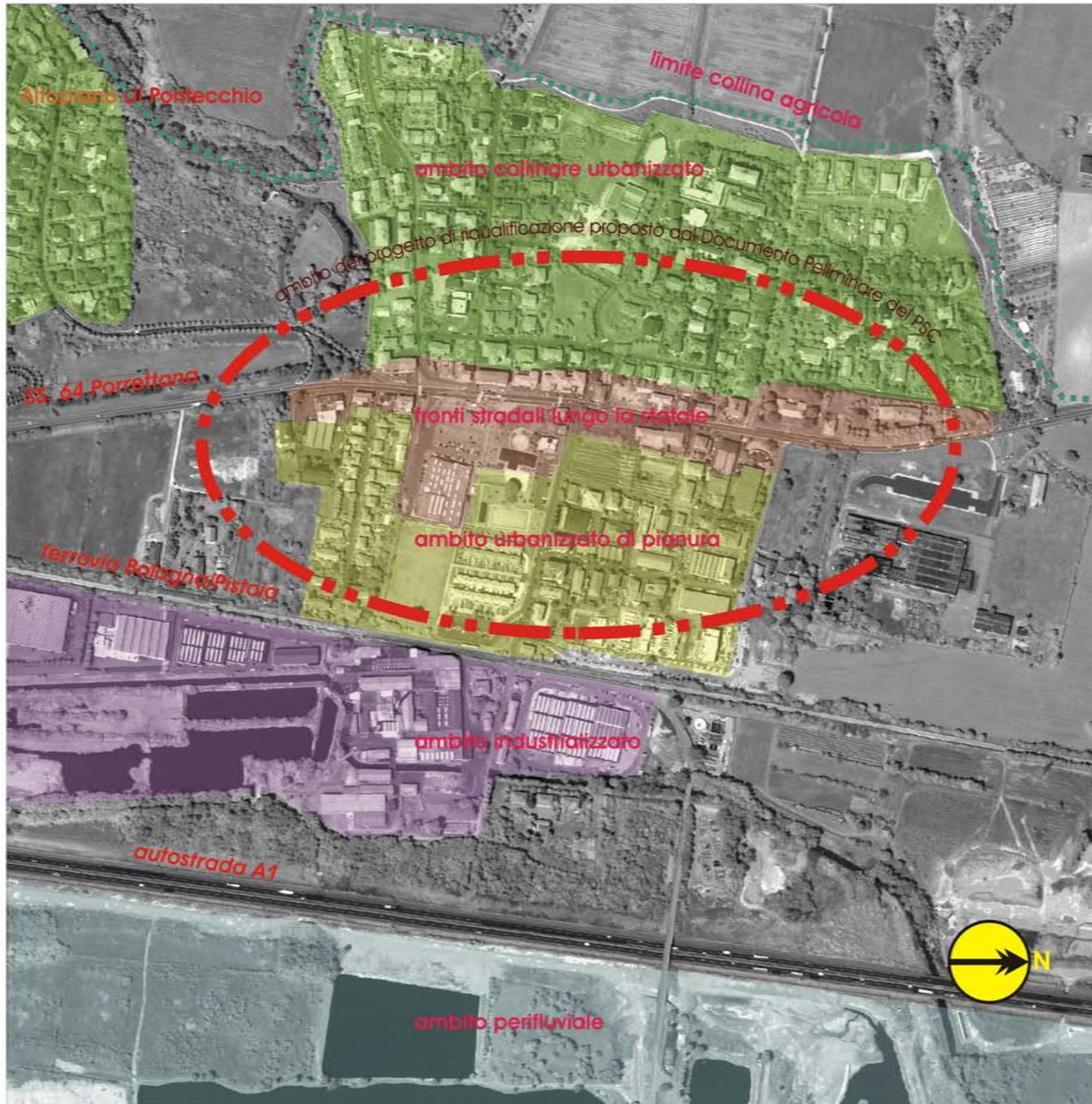
Con la tav. 4 si delineano quelle che risultano essere le effettive suscettività dei luoghi alla trasformazione, che rappresentano cioè l'insieme delle criticità e delle opportunità espresse dall'attuale assetto e dal sistema dei diritti urbanistici vigenti.

La tav. 5 restituisce sinteticamente una panoramica delle problematiche inerenti la identificazione dei luoghi urbani centrali.

La tav. 6 infine riassume gli esiti delle indagini e delle valutazioni rappresentate nella tavole precedenti e perviene alla individuazione dei sub-ambiti di riqualificazione da assoggettare a progettazione particolareggiata e individua inoltre i nodi e le connessioni del sistema delle infrastrutture per la mobilità per i quali dovranno predisporre preliminari verifiche di fattibilità tecnica inerenti a interventi di rifunzionalizzazione, riordino, cucitura, ecc.

I sub-ambiti individuati sono i seguenti:

- sub ambito della piazza
- sub-ambito di via Cartiera
- sub-ambito Alfa Wassermann
- sub-ambito dell'Altopiano
- sub-ambito della Porrettana



Tav. 1 - Individuazione dell'area di studio

Lo studio assume sia come ambito di applicazione che come tematiche generali quelli delineati nel Documento Preliminare del PSC alla ricerca delle soluzioni urbanistiche più consone sia in termini di destinazione funzionale delle aree, sia nei termini di riorganizzazione delle infrastrutture per la mobilità, sia nei termini della riqualificazione degli spazi pubblici

Nel territorio di Borgonuovo sono facilmente distinguibili ambiti caratterizzati da precisi connotati ambientali e delimitati da segni fisici ed assi infrastrutturali, che corrono subparalleli:

- a monte della SS 64, l'ambito collinare urbanizzato (è interessato da edilizia residenziale in genere di abbastanza recente formazione con buona dotazione di verde privato e da aree a servizi di diversa natura),
- tra la SS 64 e la ferrovia, l'ambito urbanizzato di pianura, posto su terrazzi e conoidi fluviali (interessato da edilizia residenziale di recente e non recente formazione, con attività produttive non organicamente inserite, offre un'immagine generalmente meno qualificata),
- tra i due ambiti citati, il sistema dei fronti edilizi sulla strada statale (residenza e commercio sono fortemente compenetrati, vi è elevata densità edilizia e carenza o assenza di aree verdi),
- tra la ferrovia e l'autostrada, il complesso di aree produttive industriali,
- a est dell'autostrada, l'ambito perifluviale (aree di passata escavazione sono in parte state riadibite a laghetti).

Questa fondamentale suddivisione deve essere riconosciuta nella definizione delle strategie insediative e di destinazione o ridestituzione funzionale.

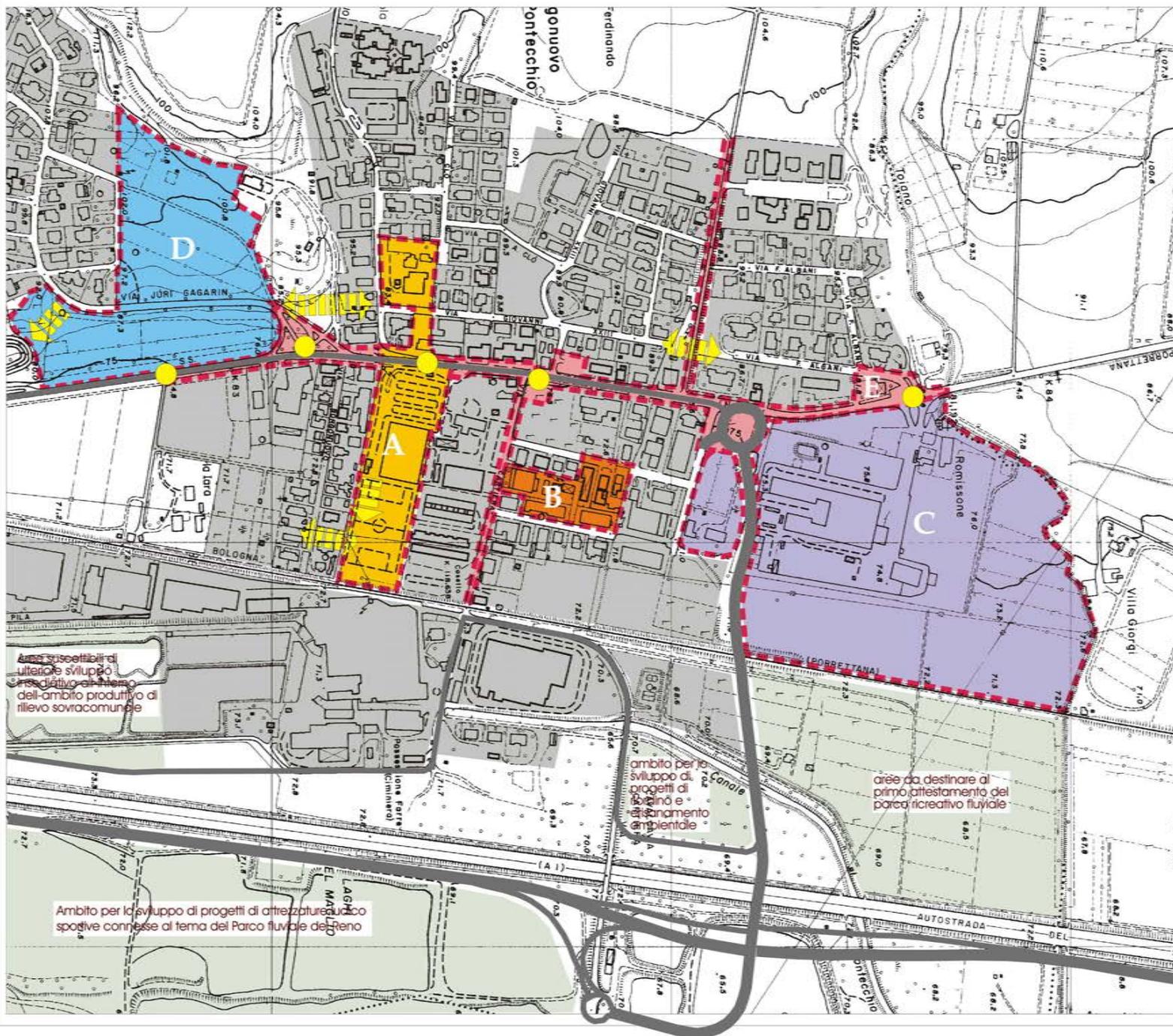
L'ambito collinare urbanizzato deve ritenersi sostanzialmente stabile nel suo assetto e non suscettibile di incrementi a meno di quelli residui già previsti dal vigente PRG. Occorrerà operare principalmente sul sistema di connessioni in modo da assicurare una maggiore permeabilità ed accessibilità alle aree a servizi. Alcune attrezzature (area della chiesa, area a verde pubblico) necessitano di interventi di completamento e/o riorganizzazione, in altri casi occorre una verifica di funzionalità (scuola media).

L'ambito del fronte stradale lungo la statale appare fortemente compromesso, per l'alta concentrazione di volumetria e per l'assenza di significativi spazi di riordino; sarà verosimilmente possibile operarvi soprattutto in termini di riqualificazione degli spazi pubblici.

L'ambito urbanizzato di pianura presenta ancora alcuni vuoti ed aree di possibile trasformazione funzionale ed è quindi maggiormente candidato ad accogliere operazioni che coinvolgano fortemente anche soggetti privati.

L'ambito industrializzato è soprattutto da orientare a politiche di riqualificazione ecologica e ambientale in quanto sviluppatosi in assenza di (o con deboli) regole di organizzazione urbanizzativa.

Per l'ambito perifluviale di Borgonuovo il Documento preliminare del PSC prevede la formazione di progetti di recupero e valorizzazione in termini di aree ludico sportive connesse al tema del parco fluviale.



Tav. 6 - Individuazione dei sub-ambiti e delle verifiche di prefattibilità'

-  sub-ambito della piazza
-  sub-ambito di via
-  sub-ambito Alfa Wassermann
-  sub-ambito dell'altopiano
-  sub-ambito della porrettana
-  verifiche di prefattibilità' di connessioni pedonali, ciclabili, veicolari
-  proposte di riorganizzazione di intersezioni stradali

Tav. 5 - Analisi dei luoghi urbani centrali



CHIESA PARROCCHIALE
qualita' qualita' architettonica degli spazi interni
criticita' carenza di connessione pedonali, carenza di sosta veicolare, incompletezza architettonica sul fronte stradale, mancanza di un sagrato come spazio di relazione con la citta'
opportunità recupero e riqualificazione degli spazi antistanti via Papa Giovanni XXIII

AREA A VERDE PUBBLICO
qualita' pregio ambientale generico
criticita' scarsa organizzazione in rapporto anche all'assetto morfologico
opportunità riorianizzazione degli spazi con mantenimento delle funzioni

LA TORRICELLA
qualita' valore storico tipologico dei fabbricati
problematiche difficoltà di assegnazione di funzioni
opportunità progetto di recupero e riassegnazione di funzioni in corso

FRONTE COMMERCIALE DI VIA PORRETTANA
problematiche disordine funzionale e di immagine, commistione tra mobilita' pedonale e sosta veicolare, carenza di parcheggi distribuiti, inquinamento acustico e atmosferico per traffico
opportunità riassegnazione di spazi alla mobilita' pedonale in ragione della riduzione di ruolo e di superficie alla strada porrettana

INTERSEZIONE VIA CARTIERA/VIA PORRETTANA
problematiche disagiata accesso su via Porrettana
opportunità riorganizzazione non semaforica della intersezione

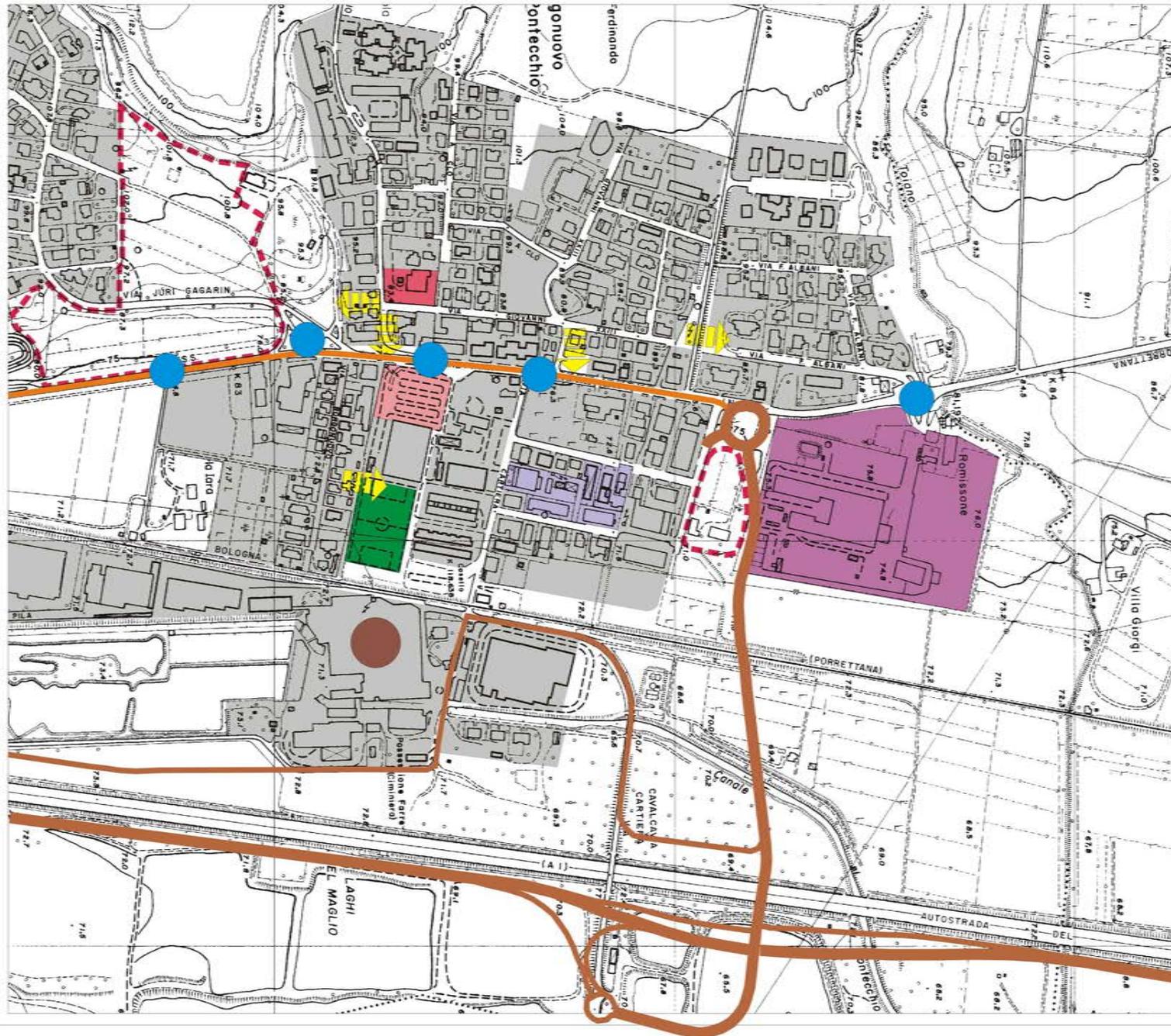
INTERSEZIONE VIA MOGLIO/VIA PORRETTANA
problematiche disagiata accesso su via Porrettana da via Moglio
opportunità riorganizzazione con prioritari alla mobilita' pedonale ed eventuale organizzazione di senzi unici

CENTRO COMMERCIALE
criticita' inadeguata qualita' architettonica, declassificazione a parcheggio di uno spazio centrale importante
opportunità recupero e riqualificazione degli spazi antistanti via Porrettana

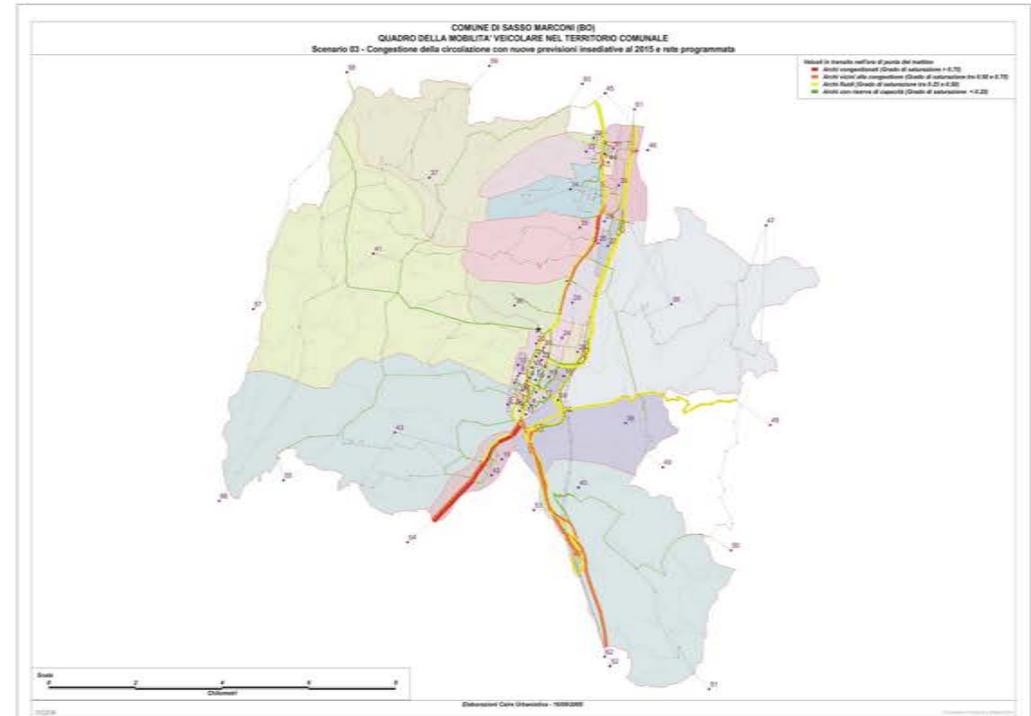
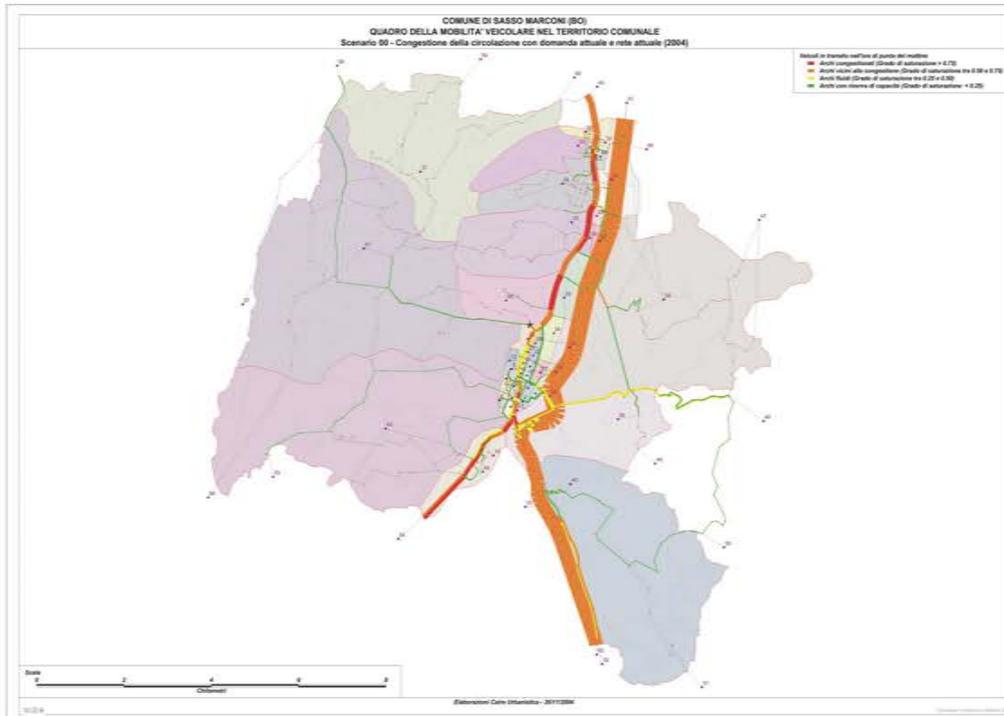
CENTRO SOCIALE E SPAZI CONNESSI
situazione definizione consolidata degli spazi, tranne che per la arena, interessata da progetto di riqualificazione
opportunità riorganizzazione degli spazi a parcheggio antistanti via Cartiera

CAMPO DI CALCIO
situazione scarsa integrazione di strutture sportive specializzate e con aree a verde, bassa intensita' di utilizzo
opportunità rifunzionalizzazione della area in connessione con la riqualificazione della zona commerciale

Tav. 4 - Suscettività alla trasformazione



-  nuova viabilità in corso di realizzazione come opere connesse alla variante di valico
-  viabilità suscettibile di riclassificazione per effetto dello spostamento sulla nuova porrettana di volumi di traffico in attraversamento e di ridefinizione delle caratteristiche in funzione di obiettivi di moderazione del traffico e di riqualificazione urbana
-  intersezioni stradali suscettibili di riorganizzazione per effetto della modificazione dello scenario di traffico, delle esigenze di soluzione delle attuali criticità nella sicurezza della circolazione, delle opportunità offerte dalla riclassificazione della SS porrettana
-  aree ex produttive dismesse in attesa di una prospettiva di rifunzionalizzazione
-  tessuti produttivi non omogenei al contesto e caratterizzati da strutture edilizie obsolete o da attività in essere che presentano problemi di compatibilità ambientale con la destinazione delle aree circostanti
-  insediamento produttivo con spazi da recuperare
-  strutture sportive scarsamente integrate e limitate nelle possibilità di crescita e qualificazione
-  previsioni insediative di PRG non ancora attuate
-  strutture architettoniche incomplete
-  connessioni pedonali deboli o non sufficientemente qualificate
-  area parcheggio sotto il livello stradale



Tav. 3 - Quadro della mobilità veicolare

Le immagini rappresentano le interrelazioni tra domanda e mobilità ed offerta di infrastrutture viarie in due scenari differenziati in ragione del tempo, delle nuove realizzazioni infrastrutturali programmate e delle previsioni insediative programmate.

Nella prima figura si rappresentano le condizioni operative attuali e si descrive il grado di congestione nell'ora di punta dei diversi archi stradali al momento attuale; il bilancio domanda/offerta è indicato dal grado di saturazione, ovvero dal rapporto tra volume di traffico assegnato all'arco stradale e capacità dell'arco stesso.

Nell'ora di punta la SS 64 è interessata dal passaggio di quasi un migliaio di veicoli per ogni senso di marcia, situazione che si riscontra nella parte di strada che collega l'abitato del centro con il confine comunale a nord.

Situazioni di criticità appaiono nel tratto tra il centro storico e l'abitato di Borgonuovo nonché in quello in ingresso dal territorio di Marzabotto. Presso Borgonuovo la congestione si presenta su entrambi i sensi di marcia, manifestando l'assenza di percorsi alternativi.

La seconda figura rappresenta lo scenario nel quale è introdotta la configurazione infrastrutturale programmata nell'orizzonte temporale del 2015, comprensiva dell'intervento di realizzazione della variante alla Porrettana che si snoda complanare

all'autostrada A1 con relativi svincoli di raccordo. Il tracciato della nuova Porrettana diventa così immediatamente disponibile per tutti gli spostamenti di attraversamento del comune. Si nota che in questo scenario il vecchio tracciato della Porrettana si scarica notevolmente. Infatti, con la realizzazione della variante il grado di saturazione dell'asse storico rimane sempre al di sotto del valore di 0,50, tranne che in qualche arco nei centri urbani e sulla parte più meridionale del tracciato, non interessata dalla nuova tangenziale. In tale scenario appare sottoutilizzato il raccordo Nord di Borgonuovo, che collega questo centro abitato con il nuovo asse viario.

Analizzando le performances della rete stradale comunale nel suo complesso, è possibile annotare un aumento della velocità media (da 26,0 km/h a 39,4 km/h), un deciso miglioramento nel tempo medio occorrente per spostamenti, che passa da 18'20" a 11'48", con un abbassamento di oltre il 35%. Ma il dato maggiormente positivo è che diminuisce notevolmente il grado di congestione complessivo della rete, dal momento che aumenta di molto la percentuale di veicoli che si sposta, durante l'ora di punta, su tratti di strada a circolazione fluida: l'estensione complessiva degli archi congestionati si riduce dal 2,2% allo 0,9%.

(estratto dalla relazione relativa al modello di simulazione del traffico veicolare privato - elaborazione CAIRE)

4. INDIRIZZI PER LA FORMAZIONE DEI PIANI PARTICOLAREGGIATI ATTUATIVI NEI SUB-AMBITI DI RIQUALIFICAZIONE

Primo esito del progetto strategico di riqualificazione urbana di Borgonuovo è la individuazione e perimetrazione delle parti urbane (sub-ambiti) da assoggettare a piani attuativi; come si è detto, ai fini del raggiungimento della qualità urbana attesa gli interventi devono essere diversi e diffusi, ma in alcuni sottoambiti si concentra con più forte intensità il fabbisogno di trasformazione, coinvolgendo struttura proprietaria, luoghi costruiti e attività presenti e quindi in modo tale da richiedere il dispiegamento degli strumenti articolati e particolareggiati previsti dalla legge urbanistica (PUA, Accordi di Programma, Accordi coi privati, ecc.).

Obiettivo e limite del Progetto Strategico è quello di delineare per tali sub-ambiti, in rapporto agli scenari di evoluzione dell'assetto complessivo del centro che vengono maturando nel processo di formazione del PSC, le possibili destinazioni urbanistico edilizie, definendo le funzioni ammesse, le relative quantità edificabili, le dotazioni necessarie (essendone già stata inquadrata nel PSC la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale).

Uno dei vantaggi, o fattori positivi, della progettazione strategica è quello di considerare un insieme di azioni, anche variamente dislocate sul territorio, in termini unitari e quindi di poter ricercare soluzioni garantite da una coerenza complessiva, potendo disporre ad esempio di:

- a) opzioni alternative di insediamento di medesime funzioni,
- b) poter agire in termini perequativi assegnando a taluni interventi il compito del reperimento di risorse (suoli, opportunità rilocalizzative, risorse economiche) non disponibili in altri interventi e da questi imposte in termini di fabbisogno,
- c) poter stabilire coerenze complessive di ordine urbanistico, legate in particolare al sistema delle connessioni viarie e pedonali e delle relazioni funzionali che tendono ad impegnare in diverso modo le infrastrutture preposte,
- d) poter valutare ordini temporali di attuazione delle diverse previsioni in funzione del raggiungimento degli obiettivi che le legano reciprocamente.

Al Progetto Strategico si intende affidare anche un compito di prefigurazione di massima delle forme che nella costruzione di tali assetti si potrebbe/dovrebbe tendere a realizzare; quantomeno con tale strumento si intende sollecitare la progettazione attuativa che si esplicherà nei sub-ambiti verso la considerazione delle relazioni tra le varie parti urbane, frequentemente dimenticata da chi opera nel particolare, nell'osservazione della limitata area di intervento che, anche in presenza di specifica

qualità edilizia, provoca la frammentazione nella percezione e nella fruizione dei luoghi urbani.

La città moderna, ricca di brutta edilizia, isola le buone architetture che quasi mai riescono a dialogare con il contesto urbano. La risposta alla casualità degli eventi edilizi non ci viene quasi mai dal piano urbanistico tradizionale, impegnato nello stendere sul territorio un sistema di regole volutamente strutturate per non irrigidire in soluzioni già disegnate gli esiti del processo attuativo, largamente dipendente invece da una varia combinazione di fattori tecnici, economici, normativi, politici, ma conseguentemente in questo modo evasive sul piano degli effetti formali.

Il Progetto Strategico intende inserirsi in questo vuoto di progettazione tra la scala urbanistica e quella edilizia, mutuando dalla prima la definizione dei parametri fondamentali per la trasformazione ed offrendo alla seconda prospettive di assetti possibili, che possono esprimersi anche solo nella forma di semplici enunciazioni ideative, bozze grafiche che non hanno la pretesa di rappresentare una versione unica o definitiva dei risultati progettuali, ma intendono condurre alla riflessione dell'esistenza di opportunità che altrimenti un'osservazione ristretta non consentirebbe di cogliere; opportunità evidentemente da indagare ed approfondire all'interno di studi di fattibilità a cui siano affidati gli strumenti più adeguati e precisati gli obiettivi specifici.

Ciò è tanto più necessario quando uno degli obiettivi dichiarati del Piano è quello di dare centralità e qualità urbana ad un sistema cresciuto per singoli episodi e incapace di aggiungere apprezzamento del luogo e motivo di autoidentificazione alla collettività che lo abita.

Le rappresentazioni che corredano questa parte del Progetto non sono perciò da intendersi come il risultato di una progettazione sugli edifici, non sono l'identificazione materiale di ciò che si dovrà costruire; sfuggono volutamente nella forma di rappresentazione sia il disegno tecnico sia i metodi di foto realismo tipici di applicazioni progettuali più mature, possono alludere in taluni casi (garbatamente) ad altre architetture e stili. Si consideri che il progetto strategico di riqualificazione non ha come oggetto la forma degli edifici, ma le relazioni tra questi e le altre parti urbane, interne o esterne a ciascun sub-ambito. Con questa attenzione e cautela vanno necessariamente considerate le immagini proposte, ad evitare sovrapposizioni non intenzionali tra momenti di progettazione che devono restare distinti e definiti da metodi e regole diversi.

Sub-ambito della piazza

La piazza, l'agorà, è il luogo storicamente deputato all'esercizio (e alla rappresentazione) di relazioni sociali, materiali e immateriali: affari, commerci, incontri, celebrazioni, feste trovano spazio e palcoscenico nella piazza, che diviene alla fine il luogo ove la comunità maggiormente si riconosce e vede parte della sua identità collettiva, tanto più quanto la piazza è anche urbanisticamente centro o punto di snodo delle funzioni più importanti della comunità stessa.

Il tema della piazza è quindi un tema obbligato là ove l'urbanistica vuole contribuire a costruire o ricostruire una identità collettiva perduta o latente; nel caso del progetto strategico di riqualificazione di Borgonuovo diventa punto centrale ed elemento strutturante l'assetto urbano complessivo, oggi scarsamente gerarchizzato e ben poco riconoscibile.

In Borgonuovo la piazza non ha un sito urbanistico esistente o designato: va ricercato.

Esso può normalmente coincidere con un luogo storico, un luogo-memoria, ma si è rilevato come Borgonuovo sia privo di storia urbana non recente; può coincidere con un qualche centro di affari, di scambi economici, un luogo del mercato, ma per dimensione Borgonuovo non rileva sotto questo profilo; nè può essere in Borgonuovo il luogo di rappresentazione del potere (politico amministrativo, religioso, culturale) per la assenza di strutture significative o la dispersione delle altre minori nei tessuti urbani.

Le ragioni e le possibilità quindi della individuazione di un luogo piazza a Borgonuovo stanno fondamentalmente nella disponibilità effettiva di adeguati spazi in condizioni di sufficiente centralità fisica rispetto alle diverse parti urbane, di buona accessibilità pedonale e veicolare, e, possibilmente, già attualmente oggetto di frequentazione per la presenza di attrattori e funzioni di valore urbano. Il luogo piazza infatti non deve essere astrattamente inventato e imposto ma dovrebbe corrispondere già a comportamenti consolidati di fruizione urbana.

In tal senso è apparsa ben presto nello studio l'assenza di reali alternative allo spazio - parcheggio antistante il centro commerciale, spazio, che grazie anche alla disposizione su differenti livelli dei piani d'uso che vi si affacciano (strada, area commerciale, area verde) ha da subito attratto l'interesse per la possibilità che offre ad un progetto di riorganizzazione.

Ma non è la creazione della sola piazza che può ricentrare e riqualificare l'assetto urbano; occorre che intorno gli spazi siano ripensati in funzione dell'effetto centralità che si vuole ottenere.

La proposta del progetto strategico di riqualificazione assumerà pertanto anche il tema della rimodellazione delle aree circostanti concedendo la possibilità di calibrare il piano particolareggiato attuativo sulla base di più ipotesi alternative o complementari. Si accennerà qui alla possibilità di intervenire su un nucleo minimo (porzione urbana limitata) o su un'area più estesa lasciando evidentemente possibilità a soluzioni parziali intermedie di cui sia evidenziato in modo convincente il beneficio nel rapporto tra qualità dei risultati e risorse e capacità effettivamente disponibili.



Veduta dall'alto dell'area centrale di Borgonuovo

Nucleo minimo di intervento

Il nucleo minimo di intervento è costituito dall'attuale parcheggio antistante il centro commerciale e dagli spazi pedonali che fronteggiano via Porrettana.

Il parcheggio è costituito da un'area di circa 3.300 mq posta ad una quota sottostrada variante tra 2 m. e 4 m. delimitata dalla strada da un muro in c.a. Lo spazio pedonale antistante la strada è costituito da una fascia a geometria irregolare di circa 300 mq organizzata per la fermata dei mezzi pubblici, occupata da un'edicola e sistemata a slargo di connessione tra il marciapiede costeggiante via Porrettana e il percorso pedonale che porta alla stazione ferroviaria.



Area parcheggio antistante il centro commerciale

Si è pensato in primo luogo alla possibilità di rifunzionalizzare l'area formulando due ipotesi. Una prima, volta sostanzialmente a confermare l'assetto attuale potenziandone la componente d'uso pedonale, prevede il mantenimento del parcheggio con un'estensione degli spazi pedonali posti a livello strada, con la creazione di una piccola balconata per la sosta, gli incontri, modesti spazi per il commercio itinerante ed esposizioni, esercizi pubblici (caffè con spazi all'aperto, edicola).

Tale soluzione è apparsa però poco convincente come risposta efficace ad una domanda di qualità e di differenziazione sostanziale di luoghi pubblici fruibili; si tratterebbe infatti di spazi ritagliati tra una viabilità che mantiene comunque un carico di traffico non irrilevante e un'area a parcheggio fortemente frequentata; la salubrità e la qualità della fruizione ne sarebbero fortemente penalizzate e la capacità attrattiva e le opportunità di funzionalizzazione degli spazi così ricavati risulterebbero comunque piuttosto limitate.

Una seconda soluzione pur prevedendo il mantenimento di livelli differenziati tra lo spazio posto ai margini della strada e l'area parcheggio, propone di convertire quest'ultima (o una sua parte) ad uso di piazza pedonale, reperendo in sostituzione altri spazi circostanti il centro commerciale e disegnando opportuni raccordi tra i due differenti livelli. Questa soluzione potrebbe anche prevedere la realizzazione di nuovi modesti volumi collocabili sia a ridosso dell'attuale muro di delimitazione ad ovest del parcheggio sia sul lato sud a separazione dell'attuale strada di accesso al parcheggio, costruendo così una cornice architettonica al nuovo spazio. Anche questa idea tuttavia non appare soddisfacente in quanto non risolve, anzi accentua, la separatezza dell'area dal contesto urbano. Appare invece necessario intervenire con maggiore energia sull'assetto attuale per indurre benefici sensibili alla scala urbana.

Nell'ipotesi che qui abbiamo sviluppato, il progetto relativo al nucleo minimo di intervento prevede la realizzazione di una piastra di copertura dell'attuale parcheggio antistante il centro commerciale con rimodellamento (parziale) del piano attuale, formazione di un raccordo con l'area a verde pubblico contigua a nord e con il relativo sistema di percorsi pedonali, costruzione di una struttura in avancorpo rispetto all'attuale edificio commerciale. La nuova struttura edilizia, che si pensa ad un unico piano in elevazione, potrà essere variamente configurata, con l'obiettivo di offrire un nuovo scenario più qualificato allo stesso livello dello spazio piazza che potrà essere alla stessa quota o a quota leggermente superiore a quella del piano stradale (il dislivello medio tra il piano marciapiede lungo la strada statale e il piano parcheggio sottostante è mediamente di circa 2 m all'imposta del marciapiedi stesso, ma di circa 4 m. in corrispondenza del filo del fabbricato commerciale).

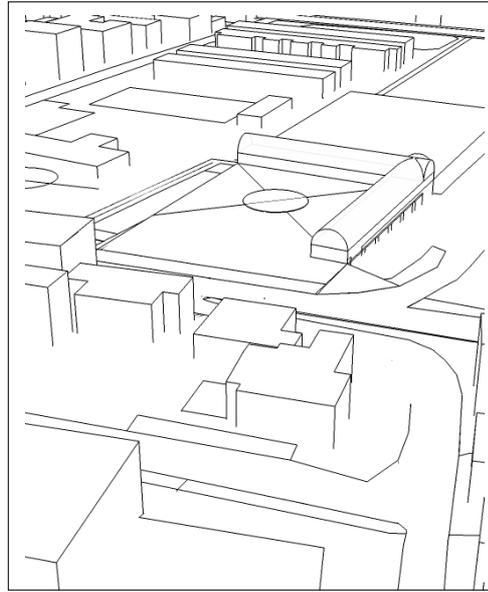
Il piano piazza sarà adeguatamente collegato, entro il fronte del nuovo fabbricato, con il piano sottostante di ingresso all'area commerciale.

Il nuovo fabbricato stesso dovrebbe avere destinazione commerciale qualificata (strutture ristorative, esercizi pubblici, negozi di generi di valore, edicola, farmacia, ecc.) al fine di esercitare un'attrazione costante e favorire l'incontro, occupando

eventualmente anche parte dello spazio pubblico antistante nel piano piazza con tende e strutture rimovibili atte a favorire la sosta.

La riconoscibilità del centro commerciale esistente non verrà cancellata, grazie all'inserimento di consoni elementi di richiamo visivo posti sul nuovo fabbricato e al livello strada.

L'adesione ad un tale progetto da parte degli operatori economici insediati nell'attuale centro commerciale dovrebbe inoltre essere favorita anche con l'offerta di servizi e spazi ulteriori nella nuova struttura.



Vista schematica da ovest dell'ipotesi di intervento

L'attuale accesso veicolare all'area commerciale si ritiene debba essere mantenuto con circolazione a senso unico in ingresso, mentre per lo svuoto del parcheggio si dovrà provvedere alla realizzazione di una strada che, procedendo perimetralmente all'attuale campo sportivo, sfoci in via Cartiera attraverso il parcheggio antistante la fermata ferroviaria: questa strada di svuoto ha solamente funzione di servizio alle aree a parcheggio e pertanto sarà a traffico lento, con caratteristiche dimensionali limitate. Il superamento del dislivello tra il piano del centro commerciale e il campo sportivo (circa 2 m.) potrà essere agevolmente realizzato consentendo al livello inferiore anche un ingresso ad un eventuale parcheggio complementare.

I posti auto dell'attuale parcheggio vengono sostanzialmente mantenuti con la sola riconfigurazione degli spazi di sosta nell'area posto al confine con i lotti a sud.

Il parcheggio coperto potrà mantenere aperture sui fianchi nord e sud e potrà avere eventuali sbocchi di aerazione naturale sul piano piazza in modo da poter osservare norme di sicurezza non troppo impegnative sotto il profilo tecnico economico.

Nella ipotesi formulata le superfici lorde costruibili potrebbero variare da un minimo di 400-500 mq di superficie coperta, nel caso di realizzazione del solo fronte antistante l'attuale centro commerciale, a 700-800 mq nel caso di costruzione con un'ala ad L, a 900-1200 mq nel caso di una struttura più articolata con due ali ad U. Tali dimensioni possono naturalmente essere variate in ragione di una diversa conformazione degli edifici (diversa profondità, diverso numero di livelli, ecc.)

Lo spazio piazza ha una destinazione esclusivamente pedonale: considerata la sua non indifferente estensione (quasi 3500-4000 mq) necessita di un'articolazione degli

spazi ben studiata in relazione alle linee di mobilità pedonale, alla percezione visiva degli spazi ed alle forme d'uso specifiche previste da parte di diverse categorie di utenti (bambini, anziani). Da questo punto di vista una forma avvolgente del nuovo fabbricato parrebbe quella più rispondente al bisogno di sensazione di sicurezza e di stimoli all'interazione (generando la "complicità" del luogo nei confronti dei suoi frequentatori). Nello stesso tempo lo spazio può essere orientato percettivamente generando relazioni visive con altri spazi quale quelli che possono aprirsi nel caso, più oltre descritto, di estensione dell'intervento a monte della porrettana.

Un aspetto particolare da considerare nella progettazione attuativa sarà il raccordo con le aree a verde a nord e con lo spazio pertinente e circostante il centro sociale, al fine di creare una utile continuità di fruizione tra gli spazi pavimentati della piazza e le aree verdi ed i percorsi pedonali esistenti.

A questo scopo l'orientamento della piazza potrebbe essere duplice, essendo rivolta sia alla strada sia su una direttrice ortogonale che porta a connetterla in un unico disegno con le aree attrezzate, oggi poco fruite, antistanti il centro sociale; l'impianto mirato di vegetazione arborea opportunamente disposta



Vista da ovest

può sottolineare ulteriormente i rapporti da instaurare fra questi spazi.

L'importanza economica dell'intervento giustifica, anche al fine di minimizzare l'impegno diretto di risorse del Comune, l'utilizzazione con un ampliamento



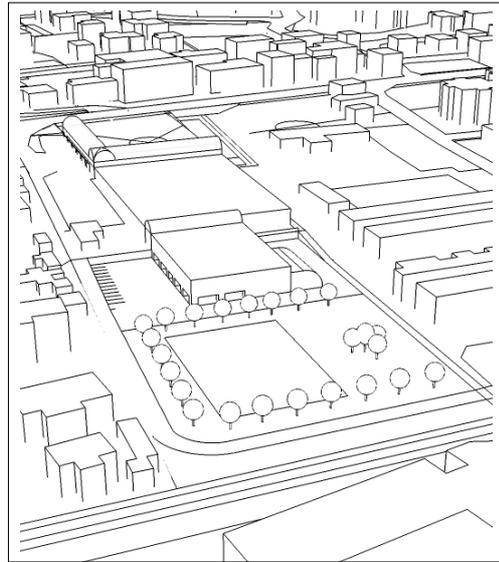
Attuale campo sportivo visto dallo spigolo sud- ovest

volumetrico di parte degli spazi retrostanti l'attuale centro commerciale utilizzati a campo di calcio: si ipotizza in pratica la realizzazione di un ulteriore corpo edilizio in aderenza al fronte est del fabbricato commerciale esistente, in continuità fisica,

funzionale, distributiva con esso, utilizzando come punti di accesso sia il percorso pedonale esistente sul bordo nord, sia la galleria pedonale interna del centro commerciale, sia l'accesso dal parcheggio sotterraneo realizzabile con un leggero approfondimento del piano di campagna attuale nel campo sportivo (il dislivello attuale lungo il fronte est del centro commerciale rispetto alla quota del campo sportivo è mediamente intorno ai 2 m).

La destinazione commerciale di tali spazi potrebbe essere ritenuta di minor pregio (per la meno appetibile collocazione); conseguentemente si potrà prevedere anche la possibilità di destinarne parte a magazzini o a superfici accessorie e servizi anche per gli esercizi già insediati.

Il fronte nord di questo nuovo corpo dovrebbe essere arretrato rispetto al medesimo fronte del centro commerciale, per evitare di venire a creare un corridoio stretto e non gradevole nel pedonale già limitato a nord dalle schiere residenziali; lo slargo che



Vista prospettica da est dell'ipotesi di intervento

convorrà mantenere potrà essere utilizzato da strutture commerciali che abbiano bisogno di un fronte visivo verso l'esterno o di spazi aperti in terreno (quali piccoli garden center, negozi di animali da affezione, piccole attività espositive, ecc.), non escludendo, qualora ne ricorrano i presupposti di domanda e di fattibilità, funzioni di servizio, quali ad esempio quelle di spazi aggregativi per giovani, associazioni ed altri. La dimensione di questa seconda struttura, anch'essa ad un unico piano, oltre il parcheggio seminterrato, potrà variare in funzione del rapporto costi benefici dell'intero intervento, ma si ritiene che potrebbe essere congruo un ordine di grandezza di 1000-1200 mq di superficie coperta. Complessivamente le superfici coperte costruibili risulterebbero così varianti tra 1400 e 2400 mq. Ovviamente un'analisi della potenzialità di domanda del mercato di queste strutture e una stima analitica dei costi dovranno fondare un approccio più operativo all'interno del piano attuativo, in rapporto anche alla possibilità di costruire un bilancio economico del complessivo intervento quanto più prossimo possibile all'autosufficienza.

I vantaggi che possono aumentare il tasso di successo dell'iniziativa risiedono nel ruolo attivo di promozione che l'Amministrazione comunale dovrebbe svolgere con la formazione di un progetto di fattibilità sulla base del quale individuare attraverso

procedure di bando pubblico un operatore economico in grado di realizzare l'intervento.

La disponibilità del suolo in assenza di vincoli e a costo zero rappresenta evidentemente un altro stimolo interessante per il soggetto attuatore, una volta definite le forme d'uso o di compartecipazione (concessione a termine, alienazione, costituzione di società mista) differenziate anche nelle diverse porzioni d'area di intervento.

La parte dell'attuale campo sportivo non interessata dall'intervento edilizio presenta diverse opportunità di riorganizzazione: può ad esempio mantenere il carattere di attrezzatura sportiva, venendo però riconvertita ad uso di attività con minor esigenza di spazio (quali ad es. campo di calcetto a cinque, campo basket o altra attrezzatura di analoga dimensione). Non si esclude la possibilità della ridestinazione a verde pubblico ad uso delle aree residenziali circostanti, ipotizzando allo scopo l'apertura di un collegamento pedonale verso la viabilità parallela a sud. Nella definizione dell'uso potrà convenientemente pesare l'espressione di interesse e di desiderio della comunità interessata.

Si ritiene invece che in tutta l'area di intervento non si debbano proporre destinazioni residenziali (seppure favorite dalla ubicazione in fregio alla fermata SFM) in quanto poco compatibili con la prossimità con l'area commerciale e con il traffico veicolare da essa indotto.

Estensione dell'intervento a monte della strada statale

La formazione della piazza che ha di per sé l'ambizione di divenire elemento catalizzatore degli interessi e delle frequentazioni urbane, non risolve però il problema della separatezza tra l'ambito urbano collinare e quello posto a valle della strada statale, separatezza determinata dal nastro stradale e dal traffico che sopporta, dai fronti edilizi a monte e dalla presenza di scarsi, impervi e non invitanti accessi pedonali.



Fronte edilizio su via Porrettana

Il fronte edilizio a monte della strada appare infatti, pur disomogeneo, alquanto ostile, per altezze, masse e architetture, ad una penetrazione ed i percorsi esistenti paiono disagiati e mal segnalati.

La parte dell'abitato a monte della statale non ha carattere solo residenziale, ma è ricco di servizi, sicché le direttrici di relazione sono reciproche, ma mal servite.

Il problema del superamento di tale distacco concerne quindi sia il tema della mobilità, sia quello della continuità e connessione funzionale, sia quello della connessione percettiva e della configurazione formale degli spazi.

Singoli interventi di ricucitura di tronchi di connessione pedonale, pur possibili, appaiono quindi inadeguati e insufficienti a realizzare la coesione ambita. Occorre mettere mano ad una operazione più importante di apertura del fronte costruito, individuando all'interno di questo i punti più fragili e permeabili e tenendo in conto la posizione del nuovo fulcro creato con lo spazio piazza.

Ciò richiede, si è ben consapevoli, un'operazione coraggiosa da parte del soggetto pubblico che proponga una soluzione di trasformazione edilizia di un certo rilievo, predisponendo allo scopo un congruo risarcimento per le parti coinvolte. L'azione sicuramente non può essere condotta con modalità coercitive, ma dovrebbe essere costruita, su tempi lunghi, con la condivisione, concertandone con le parti interessate i contenuti e le modalità di esecuzione. Si è consapevoli pertanto che si entra con questa proposta in un campo di opportunità che andranno attentamente verificate.

Il punto di penetrazione che in questa proposta viene individuato corrisponde ad una porzione di terreno ove è presente un fabbricato, la cui superficie coperta è di circa 350 mq, non vetusto ma neanche oggetto di interventi recenti di ristrutturazione, destinato al piano terreno a commercio e a residenza ai due piani superiori.



Intersezione tra via del Maglio e Porrettana

L'intervento proposto che ne prevede la demolizione dovrà assicurare i seguenti interventi compensativi:

- a) per la parte commerciale la rilocalizzazione (a parità o con aumento di superficie) all'interno dei nuovi fabbricati antistanti la piazza o retrostanti il centro commerciale esistente;
- b) per la parte residenziale la riallocazione in aree acquisite dal Comune all'interno di altri interventi di riqualificazione;
- c) ed inoltre l'assegnazione di quote insediative ulteriori all'interno delle aree di trasformazione di cui al punto b) precedente.

In tale logica, l'intervento sulla parte più estesa appare, anche in termini di sequenza temporale, subordinato alla predisposizione ed attuazione di progetti di intervento su altre aree individuate dal piano strategico.

L'apertura, creata in questo modo, acquista il ruolo di elemento di connessione con le aree a monte della statale e più direttamente con lo spazio chiesa. E' quindi uno spazio di penetrazione visiva e pedonale che qui si immagina nella forma di una scalinata.

La chiesa parrocchiale dei SS Donnino e Sebastiano, esempio accettabile di architettura moderna, ma non conclusa nel suo fronte est, soffre con evidenza la infelice collocazione urbana, mal accessibile, dotata di scarsa visibilità, con affaccio su una viabilità secondaria, priva di aree di sosta veicolare dimensionalmente adeguate, carente di un sagrato che sia anche affaccio e luogo di relazione con la città.

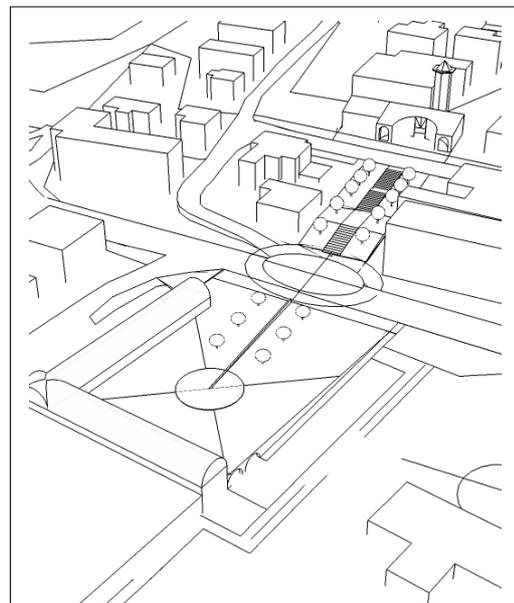


Fronte est della chiesa

Il contributo che il Piano di riqualificazione può dare al completamento di questa architettura ed al miglioramento del suo inserimento nel contesto urbano può essere proprio quello di realizzare un nuovo affaccio urbano, reso possibile dal varco creato sul fronte edilizio a monte della statale.

La continuità tra piazza, strada statale, connessione pedonale (scalinata) e strada sovrastante rende possibile l'apertura di un secondo sagrato o comunque di un secondo "volto" architettonico per la chiesa e per le strutture parrocchiali connesse.

Senza entrare nel merito delle esigenze e dei vincoli dell'architettura ecclesiale, che andranno opportunamente valutati in altra fase di approfondimento, e che espliciteranno la possibilità o meno di dar



Vista prospettica dell'ipotesi di intervento

luogo a modifiche distributive nella struttura esistente e/o negli spazi esterni, la proposta, graficizzata in termini del tutto schematici, intende proprio rappresentare,

senza alcuna ambizione progettuale, l'invito a rimettere in dialogo qui l'architettura con l'urbanistica.

Lo spazio di connessione pedonale interposto dovrà essere gradevole, invitante e ben organizzato: l'idea della scalinata, che richiama più importanti esempi di architettura civile e religiosa, si presta a quel concetto di scenografia urbana che si vuole qui affermare per rimarcare la riconoscibilità dei "luoghi della comunità" e quindi anche per favorire quel processo di autoidentificazione che appare da più parti necessario.



Vista schematizzata dalla piazza

Anche lo spazio strada tra la piazza e la scalinata dovrà essere attrezzato sia per creare le condizioni di moderazione della velocità veicolare, a vantaggio della sicurezza nell'attraversamento pedonale, sia per dare continuità e unitarietà al sistema delle pavimentazioni e degli arredi del complessivo comparto.

I costi di realizzazione non sono preventivabili in assenza di una progettazione anche di massima, ma è inevitabile supporre che in questo caso di estensione a ovest dell'intervento il bilancio economico complessivo debba evidentemente trovare le condizioni di sostenibilità in sinergia con interventi in altri sub-ambiti di riqualificazione.

Sub-ambito di via Cartiera

Il perimetro del sub-ambito comprende strutture edilizie destinate ad attività produttive con, in alcuni casi, le residenze annesse.

Le aziende insediate operano nei settori della meccanica, lavorazione del ferro, lattoneria, tipografia. In un caso sono segnalate condizioni di disturbo per emissioni di aerosol di vernici.

La superficie lorda complessiva degli edifici



Vista da via Cartiera

esistenti è stimata in circa 5.500 mq. Le strutture edilizie sono generalmente di modesto valore ed in alcuni casi obsolete ed inadeguate con aree pertinenziali insufficienti.

L'intervento di trasformazione ad uso abitativo rappresenta la naturale evoluzione in un tessuto che si è andato qualificando sempre più in senso residenziale.

Rimangono fuori dal perimetro del sub-ambito due strutture poste a nord e contigue, che per dimensione e modernità della tipologia edilizia si differenziano significativamente facendo ritenere che si possano conservare nel loro carattere produttivo.

Per la determinazione della nuova funzione da assegnare alle aree di trasformazione del sub-ambito si sono scartate ipotesi di destinazioni terziarie e commerciali, per la scarsità di aree scoperte destinabili a parcheggio e per la scarsa adeguatezza della viabilità che è da ritenersi al rango di viabilità di distribuzione capillare urbana.

La posizione dell'area, compresa tra via Cartiera e la bretella di connessione con la nuova porrettana, suggerisce l'opportunità di una soluzione urbanistica che favorisca la cucitura tra "l'area centrale" dell'abitato (con la nuova piazza) e l'area di più consistente sviluppo insediativo previsto dal PSC nel sub-ambito Alfa Wassermann.

Il disegno urbanistico che sembra più idoneo a favorire tale connessione prevede un assetto lineare della nuova edificazione e, in parallelo, un assetto lineare della componente verde all'interno della quale si prevede il percorso pedonale.

Appare necessario il recupero e la cucitura dei tronchi stradali oggi interrotti, mentre non necessita lo sviluppo di alcuna altra viabilità.



Prospettiva schematica dell'area di via Cartiera nello stato attuale e nell'ipotesi di intervento

L'intervento richiede evidentemente una concezione unitaria, anche se dovrà essere possibile realizzarlo per fasi diverse, in funzione in particolare delle esigenze di continuità e trasferimento delle attività oggi presenti.

Si rende poi inevitabile, per la realizzazione di un tale obiettivo, che la distribuzione delle quote insediative non corrisponda necessariamente alla collocazione delle aree appartenenti alle diverse proprietà. L'accordo preventivo potrà comunque assicurare una partizione equa degli oneri e dei vantaggi economici derivanti dall'operazione.

Il PSC e il POC che ne programmerà lo sviluppo conterranno la identificazione delle realizzazioni di interesse pubblico all'interno del sub-ambito non strettamente attinenti le dotazioni di pertinenza del comparto, quali ad esempio la cessione di aree per l'edilizia residenziale pubblica ovvero il convenzionamento su parte dell'edilizia privata ovvero ancora la cessione gratuita di aree per la rilocalizzazione di quote insediative derivanti da interventi in altro sub- ambito.

L'indice edificatorio territoriale che si è ipotizzato di applicare in questo sub-ambito è di 0,33 mq/mq, più elevato quindi rispetto ad altri comparti di PSC in quanto posto a compensazione dei maggiori valori/costi propri di un'area produttiva e di una frammentazione di proprietà che riduce l'appetibilità dell'intervento unitario.

La superficie territoriale perimetrata è di circa 9180 mq e consente quindi la realizzazione di una superficie utile di circa 3000 mq, per un massimo di 40 alloggi.

La disposizione su due o tre piani utili (con piano terra destinato a parcheggi e servizi accessori) consente il mantenimento di rapporti volumetrici e di altezza equilibrati rispetto agli edifici circostanti e l'ottenimento di superfici scoperte da destinare a verde sia pubblico che privato di una certa consistenza, osservando anche nell'edificazione una conveniente distanza dagli edifici artigianali a nord che vengono mantenuti.

Sub-ambito Alfa Wassermann

Questo sub-ambito di riqualificazione può essere riguardato in diversi modi: come un'eredità scomoda del precedente Piano Regolatore (o meglio di una sua variante successiva) assunta sulla base di un ambizioso progetto di un polo tecnologico, accattivante ma privo di adeguato supporto di fattibilità e rivelatosi poi smentito nelle aspettative dalla realtà dell'evoluzione del mercato del terziario nell'area bolognese. In tale contesto l'evoluzione naturale sarebbe quella di un orientamento alla tendenziale progressiva riduzione dei pesi insediativi (e dei costi) e degli interessi urbanistici, verso soluzioni "di minima" scarsamente appaganti per le diverse controparti..

Ovvero il sub-ambito può essere riguardato come una potenzialità di scala territoriale non collocabile in un orizzonte temporale definito e quindi sostanzialmente da concepire, al momento e in assenza di prospettive fondate di un interesse del mercato per i settori di intervento cui è stata destinata e delle politiche sovracomunali ed intercomunali per la allocazione di pesi insediativi di rango e funzione metropolitana, come area a riserva per lo sviluppo di soluzioni oggi non preventivabili o non mature. Ma anche questa soluzione appare inappropriata all'interno di una definizione strutturale di piano e in considerazione del fatto che si tratta di un ambito non più agricolo ma costruito, con strutture edilizie in visibile e progressivo degrado. Ovvero, in terza ipotesi, si potrà decidere di assegnare comunque all'ambito funzioni, carichi insediativi, prestazioni ambientali congrui con la collocazione urbana attuale e con il passato urbanistico non risolto; in tal senso, in un'ottica meno ambiziosa e più fungibile nel locale, la potenzialità dell'area potrebbe essere spesa in funzione della sua capacità di offerta di risorse, diverse e di diversa natura, per la riqualificazione complessiva del centro abitato.

Le risorse di cui è portatrice potenziale l'area sono rappresentate principalmente da:

- la disponibilità di ampi spazi, peraltro in certa misura già compromessi da edificazione esistente,
- la disponibilità di capacità edificatoria non solo ad uso di interventi privati ma anche per interventi pubblici e comunque finalizzati al conseguimento di obiettivi di interesse generale,
- la collocazione sul territorio che la rende disponibile per strutture ed infrastrutture di interesse sia per il centro di Borgonuovo sia strategicamente collocate in rapporto alla viabilità e alle relazioni con il comune di Casalecchio.

Condizione di una certa importanza da considerare nello studio di quest'area è il rischio evidente di separatezza rispetto al territorio e al centro abitato attuale a causa della sua sostanziale inclusione tra le barriere infrastrutturali costituite dalla ferrovia, dalla strada statale e dalla bretella di collegamento con la nuova porrettana.

L'apertura di varchi o sovrappassi rappresenta quindi uno dei temi da affrontare. Nel contempo la collocazione del sub-ambito in adiacenza al nodo stradale di ingresso all'abitato suggerisce l'idea di una opportuna caratterizzazione architettonica, della identificazione di una soglia, della evidenziazione anche fisica della "porta della città" che diviene anche "ponte di passaggio" tra la parte esistente e la parte nuova della città, coinvolgendo eventualmente anche il destino, urbanisticamente già assegnato, delle aree adiacenti poste sul lato sud. In tali aree l'Amministrazione comunale ha approvato un progetto di edilizia residenziale pubblica, la cui

configurazione appare in esatta antitesi con quanto detto prima: propone infatti una divisione fisica evidente con la realizzazione di dune per la protezione dai rumori. Parrebbe auspicabile, se non un ripensamento, quantomeno un'armonizzazione degli obiettivi specifici rispetto alle soluzioni del contesto: andrebbe cioè valutata la possibilità di utilizzare la morfologia del rilevato, previsto a protezione dell'insediamento residenziale ACER, per la realizzazione di un sovrappasso pedonale ciclabile sulla bretella di connessione con la nuova porrettana.

Ai fini della comprensione della proposta che qui viene avanzata è utile ripercorrere



Vista indicativa da nord ovest della connessione pedonale ciclabile proposta

sinteticamente la sequenza di ipotesi che sono state formulate in tempi diversi sull'area.

L'area è inserita nel PRG come zona PIC, a carattere produttivo, per una estensione di 85.000 mq (dato del P.P.); oltre a questi, altri terreni, della medesima proprietà, per 30.755 mq (dato misurato sulla cartografia di PRG) sono destinati a verde.

Secondo una nostra misurazione provvisoria le aree suddette, al netto delle aree di espropriazione per la realizzazione della bretella di collegamento tra la SS 64 e la nuova porrettana, misurano circa 126.000 mq.

Sull'area era stato presentato e approvato nel 1993 un Piano particolareggiato (non attuato e oggi decaduto) che prevedeva su una superficie territoriale di 85.000 mq la

realizzazione di una superficie utile lorda di 51.000 mq di cui 20.500 da destinarsi a usi produttivi e 30.500 mq di superficie utile a terziario.

Più recentemente in risposta al bando pubblico emanato dalla Amministrazione comunale contestualmente alla approvazione del Documento Preliminare del PSC la proprietà, Alfa Wassermann s.p.a., ha presentato una proposta di Accordo nella quale si prefigura il seguente assetto urbanistico plurifunzionale:

- per destinazione produttiva mq. 10600 di Su
- per destinazione commerciale: mq. 2000 di Su
- per destinazione a pubblici esercizi: mq. 600 di Su
- per destinazione a terziario specializzato: mq. 7650 mq di Su
- per destinazione a terziario di servizio: mq. 5500 di Su
- per destinazione a ricettivo: mq. 10100 di Su
- per destinazione residenziale: mq. 900 di Su

Complessivamente sono richiesti 37350 mq. di Su.



Estratto dalla proposta Alfa Wassermann

Il mix di funzioni richiesto appare di dubbia compatibilità e non in grado di dare una chiara e condivisibile fisionomia al sub-ambito. L'Amministrazione comunale ha ritenuto di orientare più decisamente il progetto verso destinazioni terziarie, escludendo le destinazioni industriali e artigianali, e di favorire destinazioni ricettive anche diversamente articolate (alberghi, studentato, casa per anziani). Questa duplice vocazione trova anche una naturale articolazione fisica del sub-ambito in due parti, l'una più prossima allo snodo stradale, l'altra più centrale e protetta. Una terza fascia più a nord da destinare a verde garantisce anche la discontinuità dei tessuti urbani sull'asse di fondovalle richiesto dal PTCP.

La controproposta formulata dall'Amministrazione comunale prevede 31.750 mq. di superficie utile, di cui 13.000 mq a terziario, 2.000 mq a commercio, 10.000 mq a ricettivo alberghiero, 3.000 per studentato e/o casa per anziani, 3.750 mq infine per residenza. L'incremento della quota residenziale tenderebbe a compensare la riduzione della superficie produttiva.

Gli interventi di rilevante interesse per la comunità concretizzabili nell'Accordo potrebbero fare riferimento, oltre alla dovuta cessione gratuita per aree da standard

pari a 31750 mq, alla individuazione di un pacchetto di aree da caratterizzare diversamente nei seguenti o analoghi termini:

- cessione gratuita di 49.134 mq in comune di Casalecchio, come da proposta di Accordo, sostanzialmente da destinare o mantenere a verde,
- cessione gratuita di aree per la realizzazione di interventi nel campo dei servizi scolastici ovvero, e qui si introdurrebbe un tema specifico del Progetto strategico, per la perequazione con altri sub-ambiti di riqualificazione.

Si aprono qui due scenari ciascuno dei quali tende a dare maggior rilievo ad una delle due opzioni sopra indicate.

1) Scenario che prevede una marcata destinazione a servizi delle aree di cessione.

A seguito delle risultanze dell'analisi sui servizi, in particolare le attrezzature scolastiche, e dell'apertura di una concertazione con il comune di Casalecchio per lo studio della fattibilità di cogestione di nuovi servizi scolastici in comune di Sasso Marconi funzionali anche al fabbisogno della popolazione della frazione di San Biagio, le considerazioni in merito al sub-ambito evolvono nel senso di assicurare la possibilità di localizzarvi nuove strutture di servizio.

La concertazione ancora aperta con il Comune di Casalecchio e l'elaborazione ancora in corso da parte di questo di una propria ipotesi di fabbisogno non consentono tuttavia di sviluppare proposte definitive.

Per quanto riguarda il Comune di Sasso Marconi, secondo quanto emerge dall'analisi e dal bilancio dei servizi, il fabbisogno più marcato si ritiene riguardi le dotazioni della scuola media inferiore, sia in termini di evoluzione futura della domanda sia in termini di capacità di risposta già alla domanda attuale e di efficienza e qualità delle strutture esistenti.

Qualora si intendesse circoscrivere la proposta urbanistica alle strutture della scuola media inferiore, i termini di riferimento di un eventuale dimensionamento sono forniti dalle ipotesi demografiche sviluppate al 2015 e al 2020.

Nella condizione del mantenimento del saldo migratorio e dei parametri di natalità e mortalità attualmente registrati, la popolazione in età 11-13 anni attesa al 2020 è di circa 480 unità nel comune e di circa 166 unità nell'ambito di gravitazione di Borgonuovo e Pontecchio.

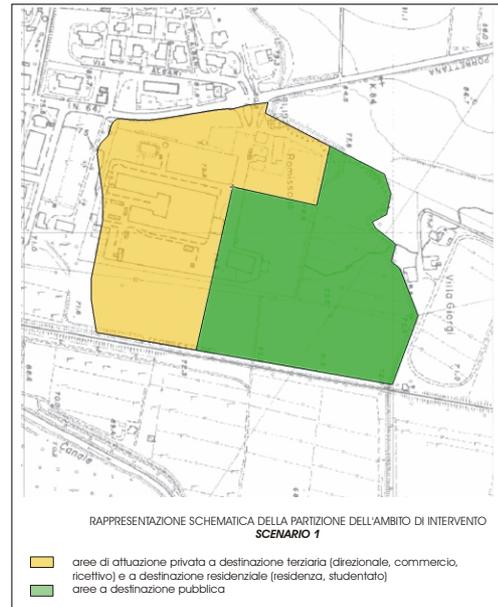
Stimando per la popolazione della frazione di San Biagio, potenzialmente gravitante sull'ipotizzato polo scolastico di Borgonuovo, valori di analoga grandezza, si perverrebbe ad una stima di una domanda teorica potenziale di 330 utenti.

Assegnando uno standard minimo di 30 mq di superficie fondiaria per alunno avremo un bisogno di circa un ettaro di territorio (libero da vincoli) per collocare una struttura appena funzionale ai fabbisogni ipotizzati.

Occorrerà, prudenzialmente assumere a riferimento un'estensione almeno una o due volte superiore, in ragione sia della possibilità di contenere eventuali futuri sviluppi, sia di ospitare strutture integrative, sia di contenere attrezzature sportive connesse.

Una prima proposta, quindi, che può essere formulata a integrazione di quanto sinora argomentato, che preveda una netta caratterizzazione del sub-ambito a finalità di servizi pubblici (scuola, attrezzature, verde), potrebbe essere rappresentata figurativamente, per comprenderne i termini dimensionali nella immagine a lato.

Essa prevede una partizione del sub-ambito in due settori dimensionalmente equivalenti, anche se diversamente gravati da limitazioni e fasce di rispetto (oltre il 40% dell'area "pubblica" ricade infatti in fasce di rispetto all'elettrodotto e alla ferrovia).



L'area di attuazione privata con una superficie di circa 63.000 mq prevede per l'insediamento di 31.750 mq di superficie utile il raggiungimento di indici , comprensivi di viabilità e parcheggi di urbanizzazione primaria di circa 0,5 mq/mq.

2) Scenario che prevede la perequazione con altri sub-ambiti di riqualificazione

Essa si basa sull'affidamento di indici di utilizzazione territoriale ad aree esterne che concretizzano la capacità edificatoria nell'ambito considerato ovvero sull'acquisizione gratuita al Comune, da realizzarsi nella concertazione con il privato, di parte delle aree e delle relative potenzialità edificatorie, che il Comune medesimo potrà gestire a compensazione di manovre economicamente gravose in altri sub-ambiti di riqualificazione.

La prima di queste ipotesi troverà sviluppo successivamente in relazione alla proposta di utilizzazione dell'area ex Montebugnoli, mentre nel caso della seconda il Comune dovrà valutare rispettivamente il fabbisogno di spazi pubblici nell'ambito e il fabbisogno di risorse compensative per realizzazione di altri interventi di riqualificazione.

Sub-ambito dell'Altopiano

L'area denominata dell'Acqua Marcella nell'altopiano di Borgonuovo Pontecchio è interessata da una previsione del PRG di trasformazione urbanistica che prevede un nucleo residenziale ed un sistema di aree di cessione a verde pubblico, dimensionalmente rappresentati da:

- mq 3000 di Su residenziale corrispondenti a circa 40 alloggi, in applicazione di un $I_t = 0,05$ mq/mq su una St di 60.000 mq circa,
- mq. 41.600 circa di superficie di cessione gratuita al Comune.

Nella presente proposta di riqualificazione urbana si segnalano tre possibili obiettivi attinenti il sub-ambito in questione:

- la razionalizzazione dell'accesso sulla strada statale,
- il reperimento di un sito per la realizzazione di un asilo nido e scuola materna;
- la disponibilità di parte limitata della capacità insediativa a fini perequativi o compensativi di opere di riqualificazione da prevedere in altri sub-comparti, in particolare l'area della piazza.

Per quanto riguarda il primo punto si prefigurano tre soluzioni che andranno meglio valutate in un approccio più di dettaglio nella seconda fase dello studio.

Esse corrispondono rispettivamente:

- la prima alla realizzazione di una intersezione a rotatoria sulla SS 64 in corrispondenza dell'innesto su di essa della viabilità del piano particolareggiato in esecuzione denominato "La Iara", sulla quale convergerebbe anche la viabilità di servizio del quartiere Altopiano nuovo e raccordata a questa anche la viabilità del quartiere Altopiano di primo impianto. Il vantaggio evidente di questa soluzione sarebbe quello di ridurre il numero di intersezioni, aumentandone la sicurezza, ma con dispendio di territorio paesaggisticamente rilevante che verrebbe interessato da nuova consistente impermeabilizzazione;
- la seconda alla realizzazione di una connessione tra la viabilità dei due insediamenti dell'Altopiano in prossimità dell'intersezione della viabilità dell'Altopiano con la SS 64. Un vantaggio significativo di tale soluzione risiederebbe nel poter funzionalizzare il tronco residuo a pedonale ciclabile di connessione tra l'Altopiano e Borgonuovo, senza compromettere con opere stradali nuove il fronte verde, paesaggisticamente interessante ad ovest della porrettana. Su questa ipotesi, come peraltro anche sulla precedente pesa l'incognita della fattibilità (i cui costi andrebbero attentamente valutati) della connessione tra l'innesto sulla Porrettana della strada (attualmente ancora privata) del quartiere Altopiano e via Gagarin (viabilità esistente di servizio al quartiere Altopiano nuovo);

- la terza alla identificazione dell'intersezione tra via Gagarin e via Altopiano quale porta di accesso al centro abitato e come snodo sul quale operare interventi atti a moderare la velocità di ingresso.

Per quanto riguarda la opportunità di reperire aree da destinare alla realizzazione di una nuova scuola dell'infanzia, si è detto precedentemente del fabbisogno di tale servizio nell'ambito di gravitazione di Borgonuovo Pontecchio che vede a fronte di una popolazione residente nella fascia di età 0-2 anni di 129 unità a fronte di una disponibilità nelle strutture esistenti di 44 posti; le proiezioni al 2020 comportano un leggero calo demografico di questa fascia di età, ma la domanda di servizio presumibilmente si manterrà alta e tenderà a crescere per l'evoluzione tendenziale dei modelli culturali e per il riconoscimento della funzione educativa e socializzante del servizio. Si considera inoltre necessario nel medio lungo periodo provvedere alla dismissione dell'attuale struttura posta lungo la statale per evidenti inadeguatezze strutturali e problematiche localizzative.

L'area considerata per l'eventuale nuova localizzazione si presenta pianeggiante e di estensione adeguata per l'inserimento di una struttura che possa in futuro eventualmente essere integrata con una scuola materna.

Sono possibili connessioni pedonali sia con le aree residenziali dell'Altopiano sia con il centro abitato di Borgonuovo e con il sistema dei servizi posizionati a monte della statale.



Ipotesi di organizzazione del comparto denominato Acqua Marcella

L'area sarà in acquisizione gratuita nell'ambito dell'attuazione del piano particolareggiato in cui è inserita; in termini dimensionali essa è largamente contenuta nel sistema di aree di cui il PRG prevede la cessione, anche se con un disegno leggermente diverso, di cui occorre provvedere alla modifica.

La dismissione e alienazione con una destinazione presumibilmente residenziale della attuale scuola dell'infanzia di Pontecchio potrà contribuire alla costituzione delle risorse economiche occorrenti alla realizzazione del progetto.

La collocazione più baricentrica, rispetto all'area di domanda, non eviterà ovviamente, considerata anche la tipologia dell'utenza, che in buona misura l'accesso avvenga con mezzi privati motorizzati; andranno quindi opportunamente considerate le opzioni di accesso viario in relazione anche alle diverse soluzioni già ipotizzate per i tutto il sistema degli accessi lungo questo tronco della SS 64.

Per quanto riguarda la disponibilità di capacità edificatoria, che potrebbe essere richiesta al sub-comparto in esame, da mettere a disposizione di interventi di perequazione e compensazione resi necessari dalla riqualificazione di altri sub-comparti, essa ovviamente non potrà che essere incrementale rispetto a quella già prevista nel PRG e dimensionalmente limitata, in ragione della necessità di salvaguardare la qualità paesaggistica e conformarsi a tipologie estensive condizionate dalla morfologia dei luoghi. Si stima sia congruo un incremento della capacità edificatoria già prevista non superiore al 10%.



Soluzione con rotatoria dell'ingresso nel centro

Riferimenti ad altre aree circostanti il centro di Borgonuovo

1. Le aree per lo sviluppo di progetti di attrezzature ludico sportive connesse al tema del parco fluviale e l'area di primo attestamento

Fra le proposte presentate all'Amministrazione Comunale a seguito della pubblicazione del bando contestuale al Documento Preliminare del PSC è pervenuto un progetto relativo all'area indicata nel DP stesso per lo sviluppo di progetti di attrezzature ludico sportive connesse al tema del parco fluviale del Reno.

L'area da attrezzare a parco si estende su una superficie di 58 Ha, dallo sbocco del canale del Maglio in Reno fino agli impianti della CIBA e della SAPABA. In tal progetto si prevedono le seguenti realizzazioni:

- area attrezzata a parco 150.000 mq
- area a impianti sportivi 50.000 mq
- area per la balneazione (piscine, spiaggia, laghetto) 30.000 mq
- area maneggio 20.000 mq
- area teatro, discoteca, pattinaggio 40.000 mq
- aree a parcheggio 80.000 mq

Una riserva espressa in merito al progetto concerne la ricchezza di attività previste che rischia di produrre una eccessiva concentrazione di strutture e un rilevante carico antropico in un ambito che deve mantenere caratteri di naturalità. Nella istruttoria della proposta veniva quindi suggerito di ridurre la densità degli spazi "costruiti" (artificializzati cioè con interventi sul suolo per renderli idonei ad usi specifici), collocando alcune funzioni in aree più esterne, valorizzando la connessione con altri ambiti di valore ambientale. In particolare si esponevano perplessità sulla distribuzione delle aree a parcheggio all'interno dell'area a parco proponendo invece, contro l'ipotesi di mobilità veicolare interna, la individuazione di due sole zone per parcheggio attestate alla uscita dagli svincoli della nuova porrettana servite da un sistema di trasporto collettivo ecologico.

A tal fine l'ambito di intervento dovrebbe comprendere anche l'area denominata ex Montebugnoli, posta tra l'autostrada e la ferrovia al confine con il comune di Casalecchio, appartenente alla medesima proprietà e già interessata da attività estrattiva, allo scopo di delocalizzarvi attrezzature che potrebbero risultare di maggior impatto se collocate nell'area di tutela fluviale, quali ad esempio, oltre al grande parcheggio scambiatore:

- tensostrutture di grande dimensione per spettacoli, manifestazioni, aree attrezzate per spettacoli,
- attrezzature sportive,
- servizi tecnici del parco.

Occorre dire che anche per l'area ex Montebugnoli la società proprietaria aveva presentato una specifica proposta caratterizzata da una richiesta di destinazione produttiva industriale, che tuttavia sembra in contrasto di coerenza funzionale con la



Proposta di assetto presentata sull'area ex Montebugnoli

destinazione urbanistica da assegnare all'area Alfa Wassermann: la proposta interessava una superficie di 8 ettari con un indice $U_t = 0,35$ mq/mq.

Nell'ambito dell'ipotesi sopra enunciata, invece, fra le attrezzature sportive potrebbero trovar luogo impianti che siano al diretto servizio della comunità locale di Borgonuovo e Pontecchio complementari o meglio sostitutive di analoghe attrezzature esistenti, sulle quali si è espressa qualche riserva di idonea localizzazione. In tale logica le aree così destinate potrebbero configurarsi come cessione di standard, o soggetta ad accordo, venendo a far parte del sub-ambito di riqualificazione dell'area Alfa Wassermann, realizzando l'obiettivo di integrazione tra i due interventi, in modo da assicurare una razionale distribuzione degli insediamenti ed una non conflittuale contiguità di funzioni.

Nello specifico, quindi, si ritiene non utile aderire alla richiesta di classificazione produttiva dell'area ex Montebugnoli, a motivo sia della particolare caratterizzazione idrogeologica (zona di pertinenza fluviale del PTCP, già esterna al comprensorio produttivo sovracomunale) sia della prossimità con aree nelle quali si prevedono insediamenti sensibili (scuole, case per studenti, case per anziani, residenza).

La proposta che si avanza prevede pertanto di estendere l'ambito di trasformazione centrato nel Progetto Preliminare del PSC sull'area Alfa Wasserman all'area ex Montebugnoli, impegnando 20.000 mq di questa ad attrezzature per lo sport e verde e le restanti superfici (60.000 mq) a servizio del parco ricreativo fluviale del Reno (parcheggi, verde, aree per manifestazioni all'aperto, ecc.)

La superficie territoriale sulla quale calcolare un indice edificatorio assommerebbe quindi a 135.755 mq o a 146.000 mq destinati alla realizzazione delle seguenti superfici utili:

- 24.000 mq di SU per destinazioni terziarie, commerciali e ricettive, corrispondenti, che con un indice $U_T = 0,3$ mq/mq impegnano 80.000 mq di ST;
- 7.150 mq di SU per destinazioni residenziali, di cui il 50% per residenza abitativa, il 50% per alloggi e camere per studenti, che impegnano con un indice $U_T = 0,2$ mq/mq 35.750 mq;
- 4.000 mq di SU per destinazioni residenziali, che con un indice $U_T = 0,2$ mq/mq impegnano 20.000 mq, totalmente ubicati nell'area ex Montebugnoli. L'attuazione di questa quota rimarrebbe subordinata alla attrezzatura di tutta l'area ex Montebugnoli per le finalità legate al parco e in tempi, da determinarsi convenzionalmente, successivi all'avvio della realizzazione di questo.

La quota di aree di standard (al netto delle strade e dei parcheggi pubblici di pertinenza diretta degli insediamenti) sarà di 31.150 mq (corrispondente a 1 mq/mq di SU), che andrà reperita non conteggiando, ai sensi dell'art. 10.5 del PTCP, le aree ricadenti in classe IV di zonizzazione acustica, di quelle con funzione di arredo e di mitigazione degli impatti e di ambientazione delle strade e di quelle comprese nelle fasce di rispetto degli elettrodotti.

La figura a lato simula, in funzione di quanto sopra, una possibile ripartizione delle aree, utilizzando in parte lo schema di assetto contenuto nella proposta di Accordo presentato dal privato e pur avendo il solo scopo di rendere visibile l'entità delle superfici impegnate.



Si evidenziano le fasce di rispetto all'elettrodotto e la fascia di rispetto alla ferrovia, alla cui estensione si limita anche la fascia di zonizzazione acustica di progetto, nella ipotesi di realizzarvi le protezioni acustiche adeguate.

Anche in questa soluzione si prevede che parte delle aree di cessione per standard potranno essere destinate alla realizzazione di una struttura scolastica per la media inferiore, di cui il bilancio dei servizi elaborato per la formazione del PSC evidenzia la necessità.

A partire dall'impianto urbanistico della proposta presentata si può riconfigurare l'assetto edilizio in modo da disporre le strutture a terziario a commercio e ad albergo in affaccio sulla nuova viabilità esterna, mentre una quota residenziale potrà essere mantenuta sul fronte interno.

Oltre a ciò dovrà essere prestata cura alle connessioni sia con le aree poste oltre la ferrovia (eventuale sovrappasso verosimilmente da collocare al margine tra le aree a verde attrezzato e le aree costruite), sia con le aree urbane a sud mediante sottopasso della bretella stradale in adiacenza alla ferrovia che eviti così l'inserimento sulla strada statale.