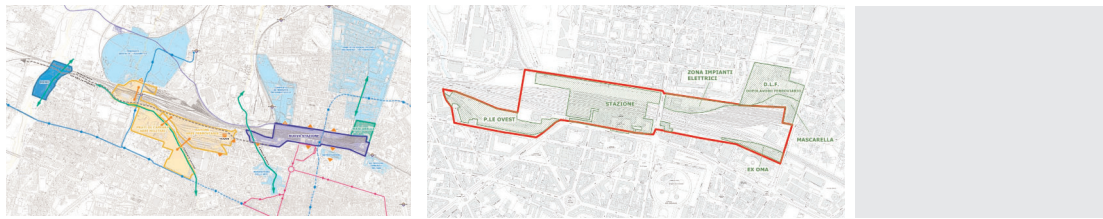
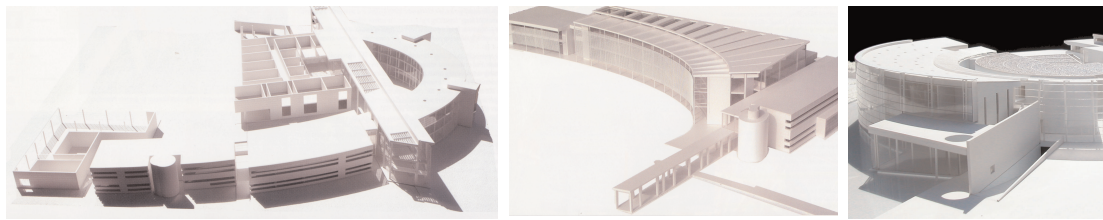


People Mover sistema automatico di collegamento tra l'aeroporto G. Marconi e la stazione centrale FS di Bologna



Stazione accordo per la Nuova Stazione Ferroviaria di Bologna Centrale



Università Lazzaretto edifici universitari nel nuovo insediamento integrato Bertalia-Lazzaretto



Università Navile nuovo polo facoltà scientifiche

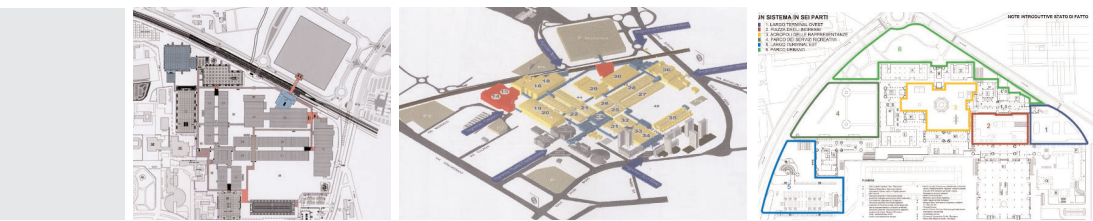


Mercato Navile Nuovo insediamento urbano dell'lex Mercato Ortofrutticolo



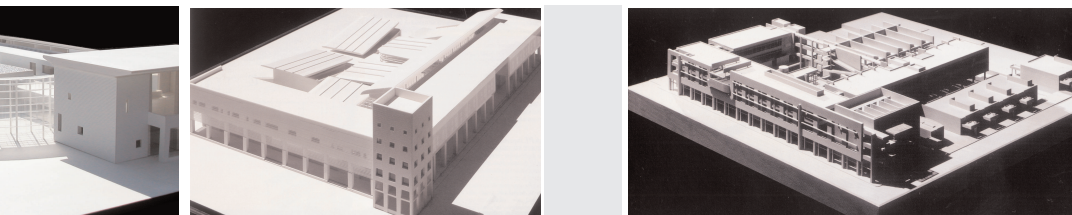
Progetti in corso

Progetti approvati o in corso di realizzazione che vengono raccontati nella Città della Ferrovia
 People Mover - Rendering delle fermate Aeroporto e Lazzaretto e del ponte sul Reno - novembre 2006
 Nuova Stazione Ferroviaria di Bologna - Allegati 1 e 2 all'Accordo Territoriale stipulato fra Comune di Bologna, Provincia di Bologna, Regione Emilia-Romagna e Rete Ferroviaria Italiana spa - luglio 2006



Fiera District completamento del quartiere espositivo e riqualificazione spazi pubblici

Quartiere Fieristico di Bologna - Piano Particolareggiato, BolognaFiere spa - luglio 2005
 Centro direzionale Fiera district - Concorso d'idee "Una Piazza per Bologna e l'Emilia-Romagna", individuazione aree di intervento - settembre 2006

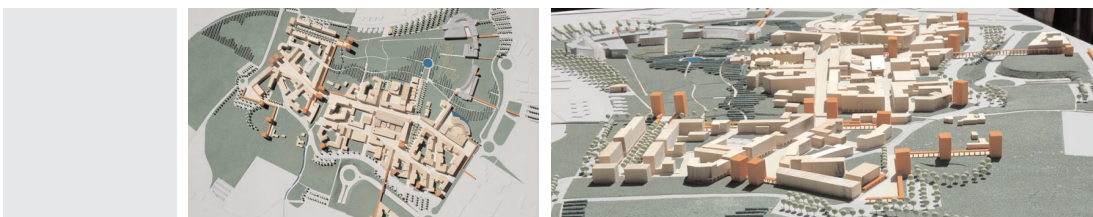


Nuovo Polo Universitario Bertalia Lazzaretto - Plastico delle nuove sedi della Facoltà di Ingegneria Sartogo Architetti Associati - Richard Meier & Partners, Architects - luglio 2006



CAAB Business Park

Nuovo Polo Universitario Navile - Rendering planivolumetrico del complesso delle facoltà di Chimica e Astronomia, Arch. Raffaele Panella - maggio 2006
 Business Park presso il CAAB - Rendering planivolumetrico del complesso, Arch. Piero Braccaloni - luglio 2006



Bertalia Lazzaretto Nuovo insediamento integrato urbano - universitario

Nuovo insediamento urbano Ex Mercato Ortofrutticolo - Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica, Studio Scagliarini, Tasca Studio, Giovanni Bertoluzza - giugno 2006
 Nuovo insediamento integrato urbano - universitario Bertalia Lazzaretto. Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica, Sartogo Architetti Associati - luglio 2006

Strategie

Bologna è o diventa internazionale se le attività di rango che ospita sono efficacemente inserite in reti sovralocali. Confrontandosi con l'insieme delle scelte operate dalla pianificazione sovraordinata e dalle agenzie pubbliche e private che operano sul territorio, il Psc affronta il tema della loro coerenza rispetto allo scopo e ne propone la "messa a sistema" legando infrastrutture di mobilità, servizi di trasporto pubblico, interventi di trasformazione e riqualificazione urbana.

Le linee programmatiche per il mandato amministrativo 2004-2009 affidano allo slogan "Bologna, città europea dell'innovazione" la sintesi di «un progetto di sviluppo e di crescita di lungo respiro, perché Bologna torni ad essere una città importante in Italia e in Europa». L'Amministrazione si impegna, in particolare, a favorire lo sviluppo e la modernizzazione del sistema produttivo, con gli strumenti che le sono propri.

I poli di eccellenza bolognesi (economici, ma anche sanitari e culturali) soffrono oggi difficoltà di collegamento e accesso alle reti nazionali e internazionali, sia con mezzi privati su gomma a causa della congestione della rete stradale, sia con mezzi di trasporto pubblico per l'assenza di un sistema urbano di alta capacità e di relazioni tra il sistema ferroviario e quello aereo.

Considerando le scelte già fatte, e condivise, sulle infrastrutture stradali (Passante autostradale nord), sulle infrastrutture ferroviarie (linea dell'alta velocità e altre linee per il servizio ferroviario regionale, nuova stazione), sul collegamento stazione fs-aeroporto (people mover), sul sistema di trasporto urbano (metrotranvia e filobus a via guidata), identificando una Città della ferrovia il Piano intende impegnarsi sulla strategia di connessione fisica e funzionale tra gli spazi urbani che ospitano e ospiteranno attività e usi di eccellenza: la stazione centrale, l'aeroporto Marconi, il Fiera district, gli ambiti di sviluppo dell'Università, il Centro agroalimentare.

La strategia della Città della Ferrovia è dunque imperniata sulla riconfigurazione del sistema di trasporto pubblico urbano e metropolitano, da realizzarsi mediante efficaci collegamenti tra le porte di accesso internazionali e nazionali e la città, in particolare i suoi principali attrattori.

Le connessioni tra questi luoghi sono progettate in modo da coinvolgere parti molto estese, oggi impegnate per usi produttivi e di servizio, in via di trasformazione e marginali, puntando ad integrarle e a modificarne il ruolo. In questo modo le operazioni di nuova infrastrutturazione diventano protagoniste di una trasformazione che coinvolge l'intera struttura urbana, a partire dal nucleo storico che la grande stazione legherà morfologicamente e funzionalmente alla prima periferia.

Azioni sulle connessioni

Il completamento della linea dell'Alta velocità ferroviaria Bologna-Milano-Firenze comporterà una trasformazione complessiva nel funzionamento del nodo di Bologna; la nuova parte interrata della stazione dovrà essere efficacemente connessa alla vecchia stazione in superficie per consentire facili trasbordi ai viaggiatori e un effettivo interscambio tra i servizi per le diverse percorrenze (internazionali e nazionali, regionali e metropolitane); la nuova stazione dovrà anche integrare il ruolo di collettore per i viaggiatori su ferro con quello di fondamentale recapito per gli utenti del trasporto pubblico, urbano e metropolitano.

In particolare, dalla "grande stazione centrale" sarà possibile raggiungere con un mezzo di trasporto rapido l'aeroporto Marconi, con i treni del Servizio ferroviario metropolitano (Sfm) e la metrotramvia i principali poli di eccellenza del sistema locale. Dalla corretta progettazione della stazione dipenderà l'efficacia della connessione aeroporto-stazione-fiera, rilevante per alleggerire il traffico sulla rete stradale e ridurre sensibilmente la congestione urbana.



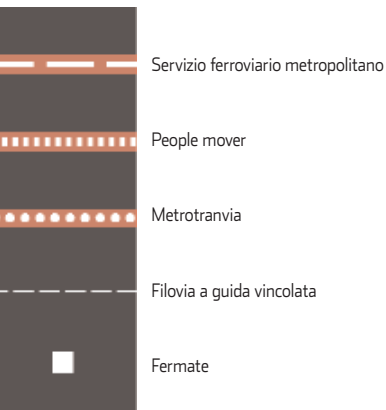
Collegamento rapido stazione-aeroporto

I programmi di potenziamento infrastrutturale dell'Aeroporto richiedono un intervento urgente per il collegamento con la stazione ferroviaria per permettere l'ampliamento del bacino di utenza attuale.

La domanda per un collegamento con la stazione ferroviaria ha come caratteristiche specifiche l'alta frequenza e la rapidità, ma non raggiunge mai i picchi di carico del trasporto pubblico urbano classico. Per corrispondervi si ipotizza di realizzare un modo di trasporto che colga anche le opportunità offerte dal tracciato, prevalentemente sviluppato in aree di nuova urbanizzazione, quindi compatibile con soluzioni innovative.

Metrotramvia

Il principale e più impegnativo intervento di infrastrutturazione che guida il rassetto della rete di trasporto pubblico consiste nella realizzazione di una nuova rete metrotranviaria. In funzione della domanda di traffico prevista, delle caratteristiche delle parti urbane attraversate e del livello di servizio richiesto, è stata individuata come soluzione adatta per Bologna una metrotramvia integrata, che nella tratta centrale, più critica e caratterizzata dai maggiori volumi di traffico, corre interamente in sotterranea,



mentre nelle parti esterne emerge in superficie, percorrendo per lo più corsie riservate. La rete, inizialmente costituita dalla linea 1 (Fiera - Stazione - Piazza Maggiore - Saffi - Borgo Panigale), in futuro destinata ad estendersi con una linea 2 verso le direttrici Corticella - San Lazzaro, sarà fortemente integrata con gli altri sistemi di trasporto pubblico.

Questa soluzione è in grado di garantire buona velocità commerciale, regolarità e affidabilità, ammettendo lo sviluppo nel tempo. Le scelte costruttive e tecnologiche, mirate a soddisfare la domanda prevista dalle simulazioni di traffico, sono state anche indirizzate dal contenimento dei costi, sia di costruzione sia di esercizio.

Il tracciato è stato studiato in modo da massimizzare le possibilità di interscambio con il Servizio ferroviario metropolitano e regionale, condizione per realizzare il collegamento con altri poli di eccellenza del sistema urbano e con l'intero bacino metropolitano bolognese. La metrotranvia, infatti, intercetta l'Sfm non solo nella stazione centrale, cui fanno capo tutte le linee ferroviarie di bacino, ma anche nelle fermate Fiera Michelino, dove passa la linea di cintura (linea 6 Sfm), a Borgo Panigale Fs, dove scambia con la Bologna-Porretta e la suburbana Bologna-Vignola. Ulteriori raccordi sono previsti a seguito della realizzazione della diramazione Lazzaretto, nelle fermate Sfm di Prati di Caprara e Zanardi.

La Linea 1, in particolare con la tratta Fiera Michelino-Stazione Fs, consentirà di servire ampiamente il quartiere fieristico. Viene infatti assicurato un collegamento diretto alle strutture espositive della Fiera, a quelle direzionali del Fiera district, agli insediamenti residenziali consolidati e di recente o prossima realizzazione (fermata Liberazione). E' prevista una sua futura estensione a est per servire l'asse S. Donato / Pilastro, la Facoltà di agraria, il Caab e le nuove attività previste. La realizzazione di un grande parcheggio accessibile dalla strada Lungo Savena (che si collega al ?Passante autostradale nord), persegue l'obiettivo di creare le condizioni per l'interscambio gomma-ferro, perché coloro che arrivano in auto dall'area metropolitana e dalla provincia possano lasciarla fuori dalla città ed entrare con la metrotranvia.

I fondamentali nodi di interscambio del sistema di trasporto che sostiene la Città della Ferrovia sono: la nuova stazione ferroviaria di Bologna centrale, l'aeroporto Marconi, le fermate-porta del Servizio ferroviario metropolitano a Prati di Caprara e San Vitale, il complesso Fiera - Michelino. Ogni nodo realizza l'integrazione tra diverse forme di mobilità e mette in relazione Città diverse. Ogni nodo è anche un luogo della trasformazione promossa dal Piano strutturale.

Azioni sui luoghi

Nella Città della ferrovia possiamo individuare quattro differenti tipi di luoghi:

- luoghi di accesso internazionale: stazione ferroviaria centrale ed aeroporto. Sono indicate azioni per l'adeguamento al ruolo assegnato: attribuzione di nuove funzioni direzionali, miglioramento dell'accoglienza e dell'accessibilità;
- luoghi di recapito internazionale: il Fiera district e il distretto direzionale logistico e commerciale della zona Caab, le sedi dell'Università nella prima periferia. Sono indicate azioni di miglioramento-potenziamento dei poli esistenti e di realizzazione di nuovi insediamenti;
- luoghi di accesso metropolitano: aree ferroviarie e militari dismesse nella zona Ravone - Prati di Caprara e zone urbane circostanti la fermata Sfm San Vitale. Sono indicate azioni di riqualificazione con introduzione di nuove funzioni di interesse metropolitano;
- luoghi di ristrutturazione nella città centrale: spazi delle ex Officine comunali del gas, zona est della Bolognina (via Ferrarese), Ex Mercato ortofrutticolo, area Bertalia/ Lazzaretto. Sono indicate azioni per la rifunzionalizzazione e il recupero, puntando sull'accessibilità con i mezzi del trasporto pubblico.

Nuova stazione ferroviaria Bologna centrale

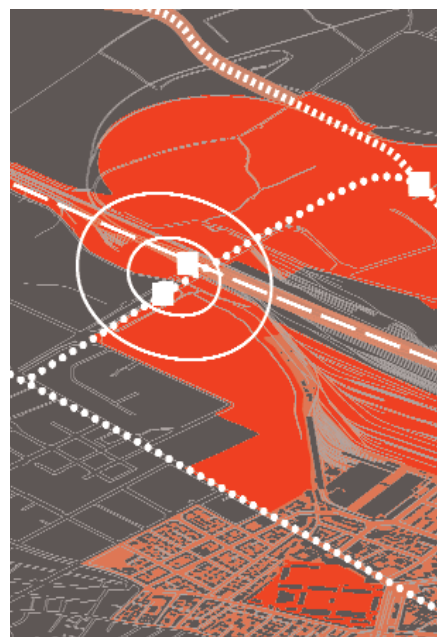
Già oggetto di un radicale intervento di potenziamento e ristrutturazione, una volta concluse le opere connesse all'Alta velocità e al Sistema ferroviario metropolitano il nodo bolognese sarà interessato da un movimento giornaliero valutato in circa 150.000 passeggeri. La nuova Stazione ferroviaria è dunque, per i prossimi anni, il principale progetto urbano sul quale investire, curando le relazioni tra i molteplici aspetti coinvolti.

Il 18 luglio 2006 gli enti locali bolognesi e Rfi hanno sottoscritto un Accordo territoriale che costituisce l'intesa per la realizzazione del progetto. Obiettivo strategico è la creazione di una nuova centralità metropolitana, luogo di eccellenza e di ricucitura delle diverse parti di città che vi sono addossate. Per questo si è deciso di attribuire all'area una significativa capacità edificatoria, con un completo mix di funzioni urbane.

Aeroporto Marconi

L'aeroporto Marconi è un portale strategico per l'accessibilità del sistema economico emiliano-romagnolo rispetto al sistema di relazioni europeo e internazionale; per elevare di rango la struttura attualmente esistente è necessario realizzare una struttura veramente polifunzionale, dotata di attività complementari, quali quelle logistiche, congressuali, espositive, ricettive, funzioni di assistenza all'utenza, business centre. Questo obiettivo è pienamente assunto dall'Accordo territoriale in fase di sottoscrizione da parte di tutti i soggetti interessati, in attuazione del PTCP.

Il potenziamento dell'Aeroporto è una opportunità per lo sviluppo economico e sociale del territorio bolognese e dell'intera regione, e una impor-



tante occasione per realizzare una migliore integrazione territoriale, considerando la sostenibilità ambientale come preconditione per l'attuazione delle politiche e degli interventi. Le funzioni che devono essere sviluppate sono quelle legate al traffico passeggeri civile, per rafforzare il rango internazionale dello scalo. Da questo punto di vista si punta anche allo sviluppo di attività di natura privata, funzionalmente complementari a quelle di core business, in misura adeguata al rango obiettivo della struttura aeroportuale e in stretta integrazione sia con il sistema dell'aerostazione che con le funzioni di eccellenza dell'area urbana bolognese. Per realizzare pienamente questi obiettivi è necessario migliorare l'accessibilità pubblica e privata e le condizioni ambientali e di sicurezza dell'aeroporto e del suo intorno.

Fiera district

La Fiera di Bologna soffre la competizione di sedi prestigiose a causa di una inadeguata dotazione logistica (parcheggi) e di collegamenti problematici (trasporti). L' Accordo territoriale già siglato nel 2002 dalla Società con il Comune e la Provincia di Bologna è teso a colmare le lacune attuali con gli ampliamenti previsti (sviluppo della superficie utile edificata fino ad un massimo di 250.000 mq) e gli interventi infrastrutturali programmati. In uno scenario di medio-lungo periodo, che veda la rete delle infrastrutture metropolitane significativamente migliorato, consolidato il recupero del sistema fieristico bolognese e la sua sostanziale tenuta, si potranno valutare eventuali azioni di ulteriore potenziamento in sede o di decentramento di parti dell'attività nel territorio metropolitano.

Il Fiera district ospita, oltre alle attività espositive, alcune sedi direzionali di grande importanza economica e istituzionale per le quali richiede alcuni interventi di qualificazione (gli spazi pubblici della zona meridionale sono, infatti, oggetto di un concorso di progettazione promosso congiuntamente da Regione e Comune) e di progressivo adeguamento di vecchie attività produttive agli usi direzionali oggi prevalenti.

Distretto logistico, commerciale e direzionale del Centro agroalimentare

Grande area destinata alle attività mercatali, commerciali, logistiche, direzionali e terziarie di servizio, il Centro agroalimentare costituisce un polo funzionale di rilevanza almeno regionale. Le trasformazioni in corso, già oggetto di pianificazione e progettazione, vengono recepite dal Psc, che punta a potenziare la piattaforma esistente e prevista integrandola nella rete infrastrutturale di livello comunale e sovracomunale. In particolare, sono in corso la realizzazione di un business park e l'ampliamento delle sedi universitarie, attività che rafforzano il distretto. Il prolungamento del primo tratto della linea 1 della metrotranvia collegherà il Caab con l'area fieristica e la città centrale.

Nuove sedi di ricerca e didattiche dell'Università degli studi

La rilocalizzazione di alcune sedi dell'Ateneo sul territorio, decisa nel 2002 e in parte già in attuazione (le facoltà di Chimica, Astronomia e l'Osser-

vatorio Astronomico, Farmacia e Biotecnologie al Navile, la nuova facoltà di Ingegneria al Lazzaretto, la facoltà di Agraria al Caab), rientra in un programma di alleggerimento della città storica. Il successo di questa strategia presuppone l'integrazione delle aree per lo studio nel contesto urbano (per abitazioni e servizi) e un adeguato sistema di trasporto pubblico. Da questo punto di vista, tutte le nuove sedi, al Navile e al Lazzaretto ma anche al Caab, rispondono a questi requisiti.

I piani di attuazione dell'ex Mercato ortofrutticolo e di Bertalia-Lazzaretto hanno previsto la realizzazione di alloggi per studenti e una loro collocazione adatta alla nuova domanda; la stessa scelta potrà essere compiuta per le altre localizzazioni. L'offerta di case in affitto per studenti fuori sede, in prossimità delle nuove sedi, tende a ridurre la pressione di questo tipo di domanda sulle zone centrali e semicentrali, con i noti squilibri sul mercato abitativo.

Scalo Ravone e Prati di Caprara

Nell'immediato intorno della stazione ferroviaria e a ridosso del centro della città si trovano vaste aree, già destinate a usi ferroviari e militari, oggi disponibili per un riuso: quella degli impianti del vecchio scalo Ravone e quella militare dei Prati di Caprara. La loro posizione baricentrica e la vicinanza a luoghi strategici (anche al comparto Bertalia - Lazzaretto) pongono la loro ristrutturazione al centro del Psc.

Per le aree di proprietà ferroviaria, l'Accordo del luglio 2006 sulla nuova stazione ne prevede l'urbanizzazione con l'obiettivo, per Rfi, di ricavarne le risorse necessarie a sostenere i costi della stazione. Lo stesso Accordo fissa, tuttavia, i requisiti irrinunciabili del nuovo insediamento: un quartiere ad alta qualità urbana e ambientale, accessibile e integrato con i tessuti esistenti, dotato delle infrastrutture adeguate al nuovo carico urbanistico.

Per quanto riguarda le proprietà militari, le ipotesi di trasformazione considerano la significativa copertura arborea dei Prati di Caprara una risorsa da cui partire, un parco in nuce, di grande rilevanza per il sistema ecologico urbano. Gli insediamenti, dunque, potranno interessare le aree a contatto di quelle ferroviarie, prossime alla zona interessata dalla realizzazione della fermata Sfm. Oltre alla formazione del nuovo parco urbano, l'operazione di trasformazione dovrà compensare l'attuale scarsa dotazione di spazi e attrezzature di interesse collettivo nel quartiere Porto.

Cirenaica - Rimesse

La parte di città dove si inserisce la fermata del Servizio ferroviario metropolitano San Vitale è stata costruita in epoche diverse ed è stata sempre penalizzata dalla presenza della ferrovia. La costruzione della nuova fermata e la sistemazione dell'intorno creano le condizioni per la sua riqualificazione, con l'inserimento di nuove funzioni e servizi. Alcune aree di modeste dimensioni, ma in posizioni favorevoli, sono disponibili per interventi puntuali finalizzati all'integrazione dei tessuti circostanti, dei percorsi, delle attrezzature di servizio.

Ex Officine comunali del gas

L'attuale sede di Hera è posta appena a nord della cinta muraria trecentesca, tra il viale di circonvallazione Berti Pichat, il ponte di via Stalingrado, la linea ferroviaria e via Ranzani, e ospita importanti memorie architettoniche, tra cui l'ex Gasometro e la tettoia del carbone, fortemente legate alla storia dell'azienda, come a quella della città. L'area è oggetto di un progetto di restauro e riqualificazione urbana che si è rilevato non attuabile a causa della contaminazione dei suoli.

La presenza della sede centrale della holding in città rafforza le relazioni regionali di Bologna ed è per questo molto importante nelle strategie della città della ferrovia. La decisione di spostare nell'area metropolitana la sede operativa locale, in accordo con gli indirizzi del Piano territoriale provinciale e con i Comuni di Granarolo e Castenaso, è alla base delle scelte di nuova destinazione dell'area ex Officine. E' allo studio una revisione del progetto che mantenendone i criteri di restauro preveda la destinazione dell'area, oltre che a sede della holding, ad usi compatibili con le condizioni ambientali ottenibili con il progetto di bonifica approvato, prevedendo rilevanti risorse in termini di servizi, infrastrutture e spazi pubblici per la città.

Bolognina est

Ambito urbano da riqualificare, di rilievo strategico per localizzazione e potenzialità, Bolognina est comprende un'ampia zona dal carattere disomogeneo, che si estende dalla via Stalingrado fino alla via Arcoveggio. Vi si trovano diverse aree produttive dismesse: quelle tra via Ferrarese e via Stalingrado, fino alla via Creti, tra cui le ex Officine Casaralta; quelle lungo la via Saliceto e nelle adiacenze, dove si trova anche il vasto complesso Sasib. La Caserma Sani, localizzata anch'essa in posizione chiave, tra le vie Stalingrado e Ferrarese, costituisce un'opportunità fondamentale per la riqualificazione di questa parte di città. La presenza al suo interno di ampi spazi non edificati è una vera risorsa per realizzare nuovi servizi e per unire l'area della Fiera con la direttrice Ferrarese, da sempre separate e la cui connessione è per ora debolmente affidata al Disegno urbano concertato (Duc Fiera) in corso di attuazione.

La sistemazione coordinata dell'intero ambito è l'occasione per dare risposte adeguate alle criticità della periferia storica, colmando carenze strutturali di servizi e aree verdi. A questo obiettivo potranno concorrere anche il potenziamento e la qualificazione degli spazi sportivi e ricreativi del Dopolavoro ferroviario, che l'Accordo per la nuova stazione prevede siano ceduti al Comune.

Ex Mercato ortofrutticolo

L'area dell'ex Mercato ortofrutticolo è interessata da due grandi operazioni di trasformazione già decise dal Prg del 1985 e successivamente progettate: la realizzazione della nuova sede unica dell'Amministrazione comunale e la costruzione di un nuovo insediamento prevalentemente residenziale nel comparto Mercato Navile.

La sistemazione nel suo insieme, verificata e affinata con i cittadini del

quartiere nell'ambito di un laboratorio di progettazione partecipata, prevede un mix di funzioni che rispondono alle caratteristiche di complessità e varietà (residenza, attività ricettive, commerciali e direzionali, attrezzature di uso pubblico) e persegue alcuni obiettivi strategici: la connessione di parti di città attualmente separate; la costruzione di una nuova identità del quartiere e di nuove centralità pubbliche; la realizzazione di un sistema continuo di spazi aperti; la rigenerazione della zona con l'integrazione tra parchi ed edifici.

Bertalia-Lazzaretto

L'ambito Bertalia-Lazzaretto, in posizione centrale ma da sempre isolato per la cintura infrastrutturale, è un comparto di nuova urbanizzazione, anch'esso programmato dal Prg '85, che nel 2001 è stato oggetto di un concorso internazionale di progettazione indetto per disegnare un insediamento urbano misto.

La soluzione, infatti, prevede la compresenza di abitazioni e di un polo universitario, di attività direzionali, ricettive e commerciali, di servizi pubblici. Il disegno si ispira alle forme insediative e alle relazioni caratteristiche del centro storico, per la creazione di una nuova centralità urbana.

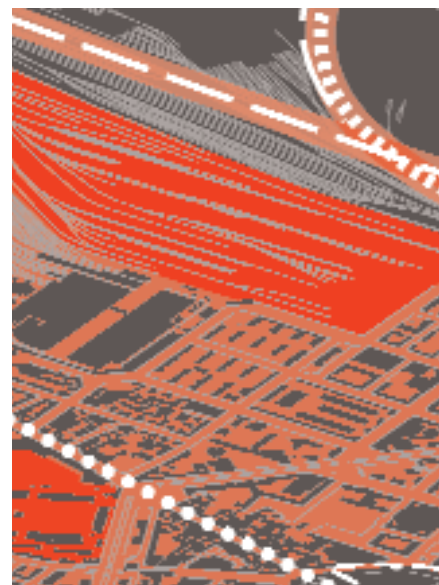
Il completamento dell'assetto viario e infrastrutturale del quadrante nord-ovest, che si realizzerà con l'attuazione del piano, e le proposte del Psc per il collegamento del nuovo insediamento alla città, trasformeranno questo settore isolato in un'area ad altissima accessibilità, sia con il trasporto pubblico (bus, navetta stazione-aeroporto, metrotranvia, servizio ferroviario metropolitano) sia con quello privato.

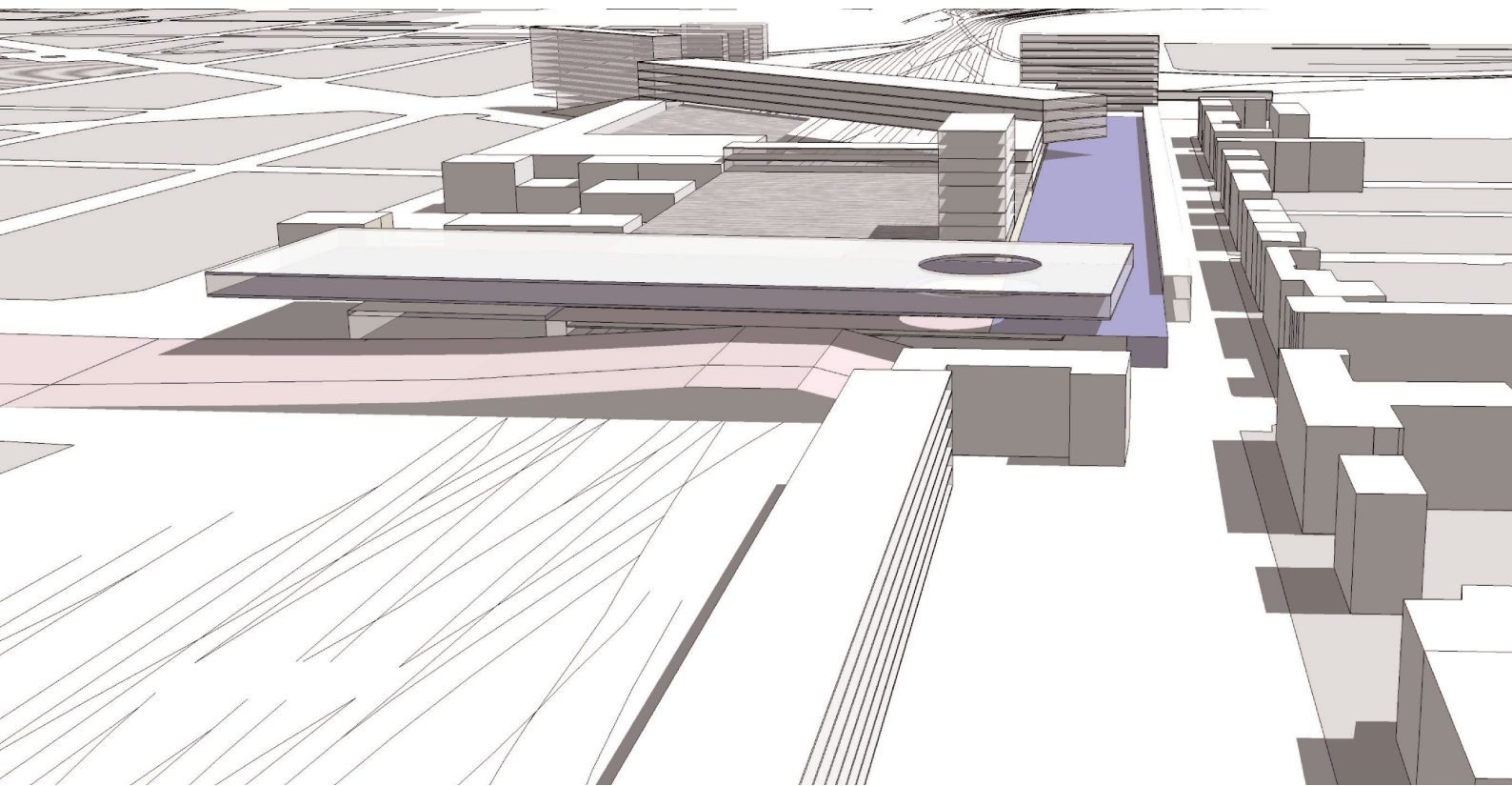
Effetti sui contesti

L'insieme delle trasformazioni nella Città della ferrovia aspira alla riconfigurazione della struttura urbana nella sua parte centrale, sia facendo della "fabbrica" stazione l'elemento di congiunzione tra il centro storico e la periferia storica, sia agganciando, con azioni molteplici e diversificate, i tanti insediamenti cresciuti intorno all'area ferroviaria.

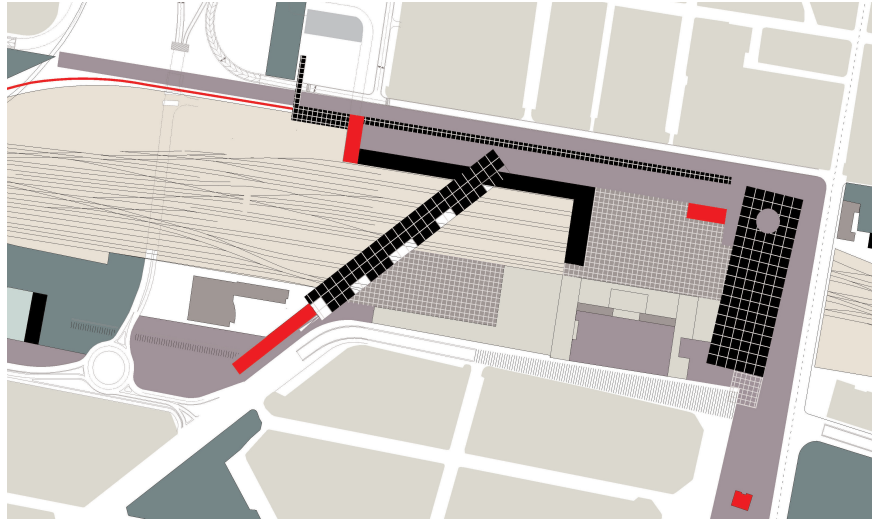
I contesti che maggiormente risentiranno degli effetti indotti dalle trasformazioni sui luoghi della Città della ferrovia sono:

- gli ambiti storici a tessuto compatto attorno a via Saffi e via Lame, che ospitano, fra l'altro, il centro culturale della Manifattura delle Arti destinato a diventare uno dei principali poli culturali della città;
- gli ambiti storici a tessuto compatto tra via San Donato e via San Vitale, che comprendono al loro interno le sedi storiche dell'Università;
- l'insieme degli ambiti della Bolognina che saranno direttamente coinvolti dalle numerose trasformazioni (mercato, stazione, riqualificazione della zona est).

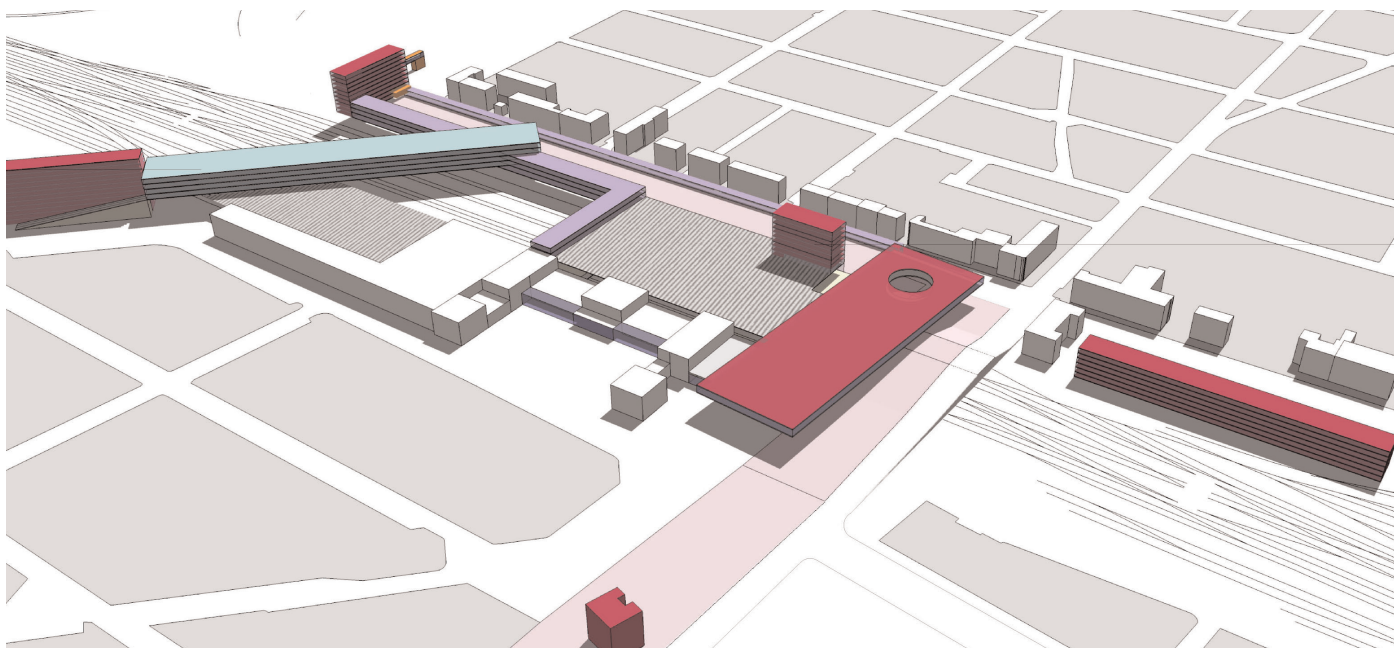


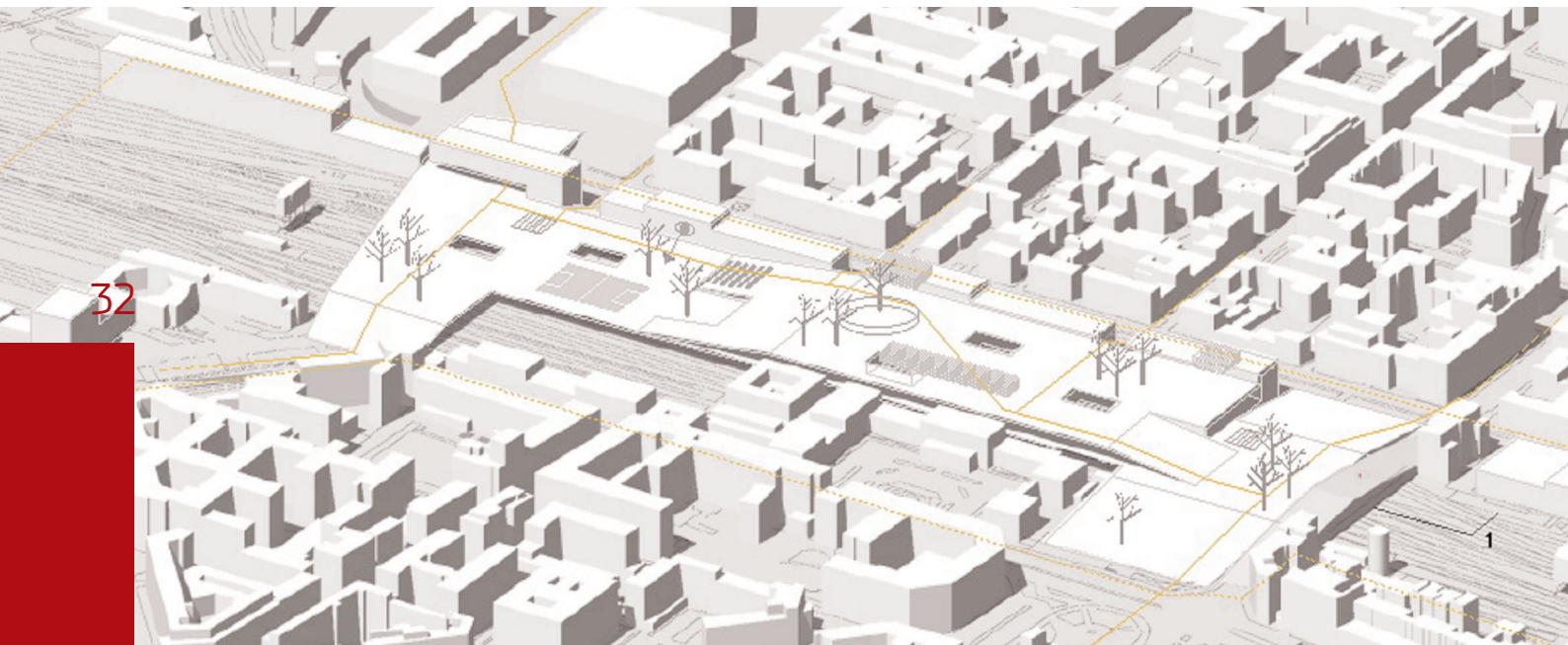
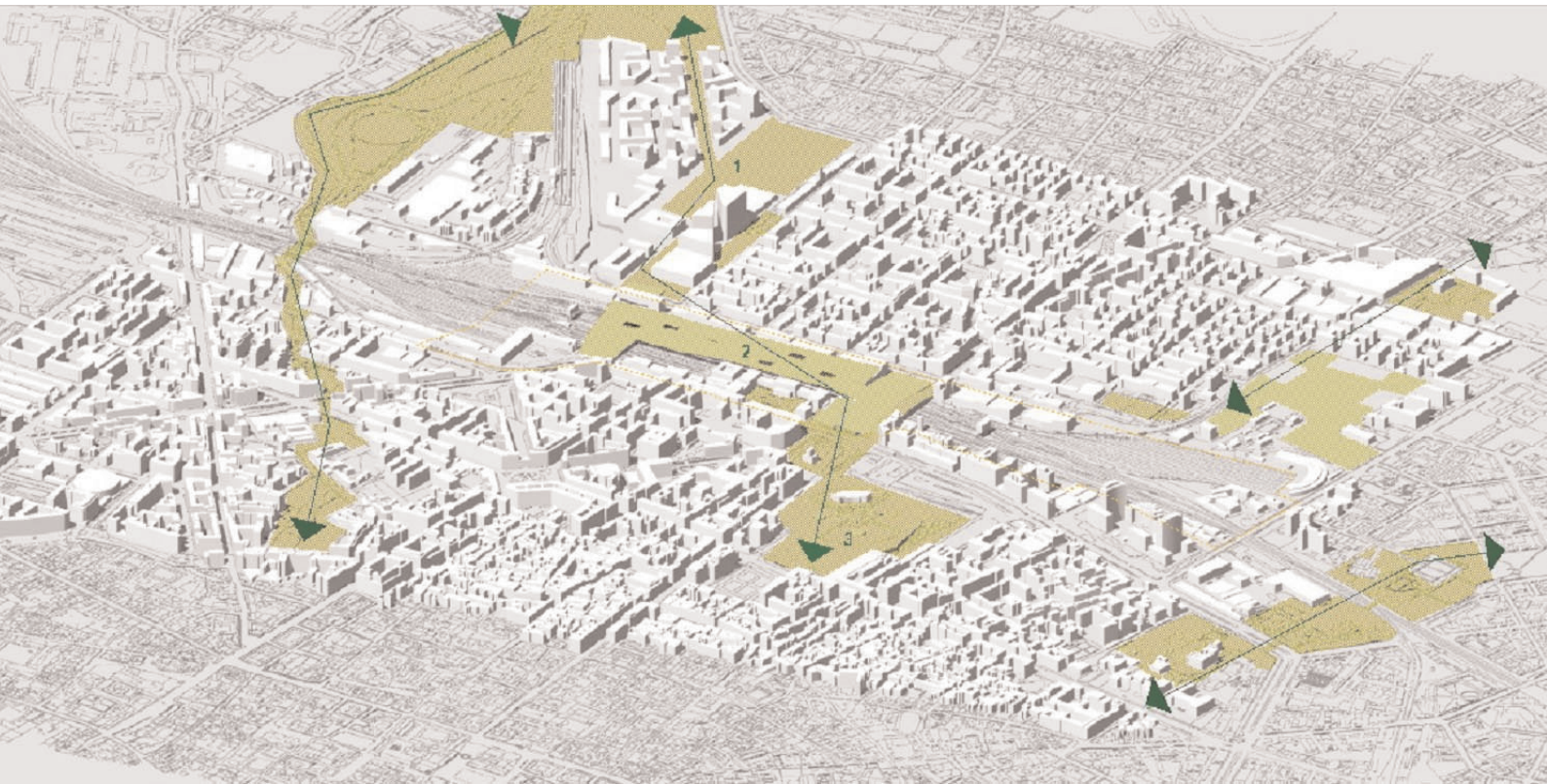


Stazione - Studio preliminare per il progetto di trasformazione delle aree Nuova Stazione e Ravone di proprietà RFI
Privilegio-Secchi Architettura, luglio 2006
Elementi del progetto e schema planimetrico



ESPLORAZIONI PROGETTUALI

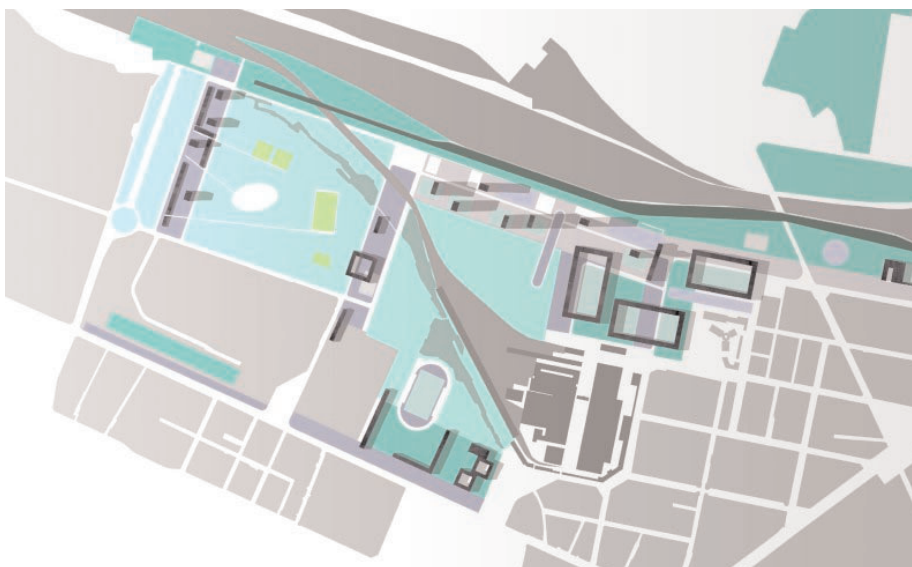


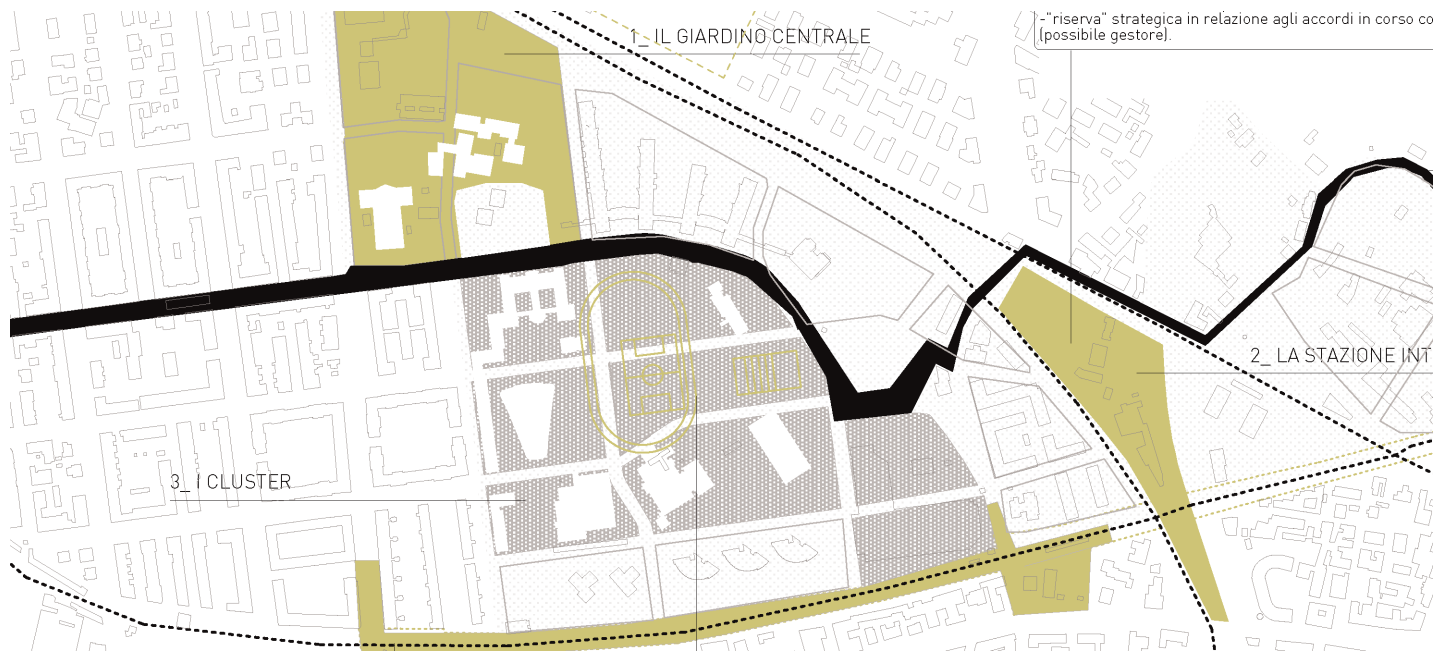


Stazione - Studio preliminare per il progetto di trasformazione delle aree Nuova Stazione
Tasca Studio, luglio 2006
Percorsi e vista prospettica delle volumetrie

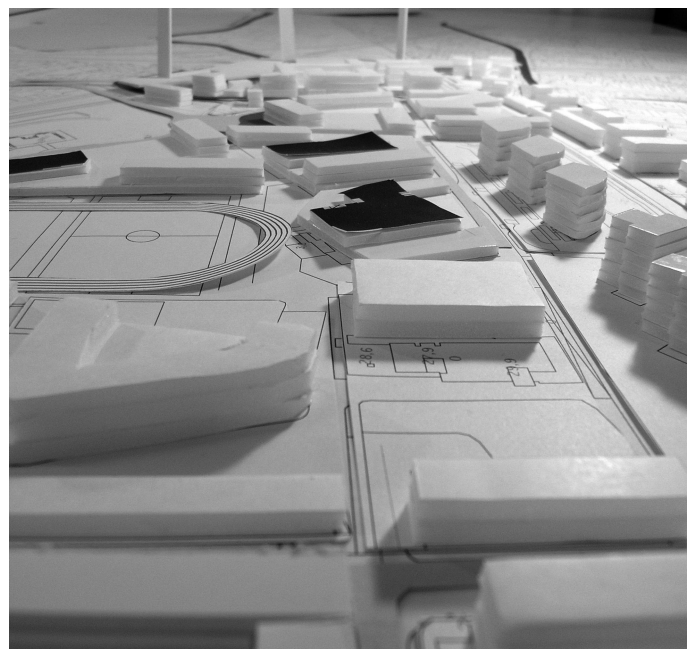
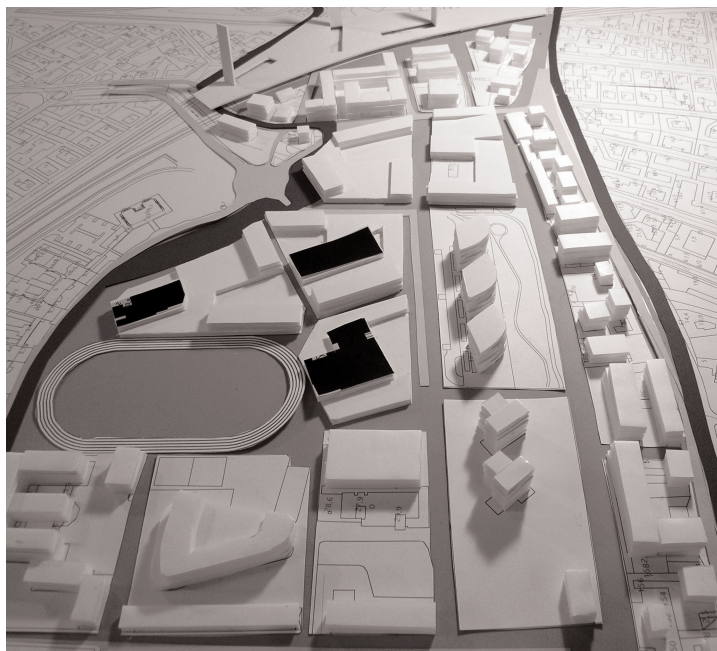


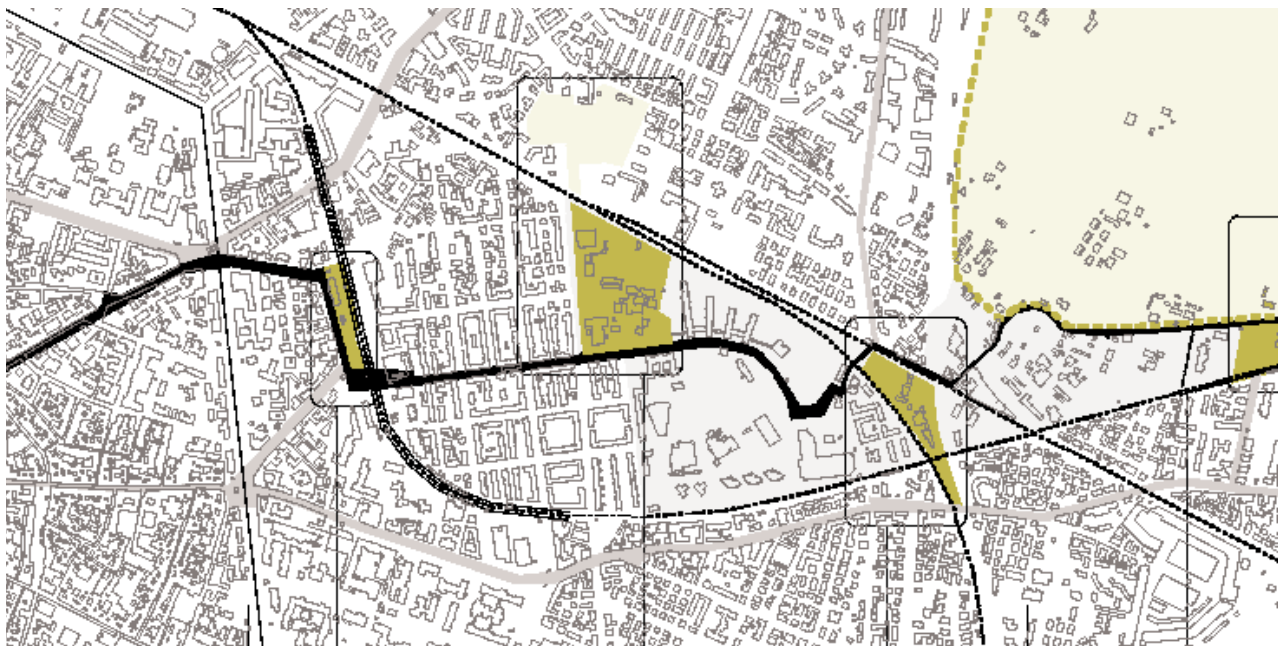
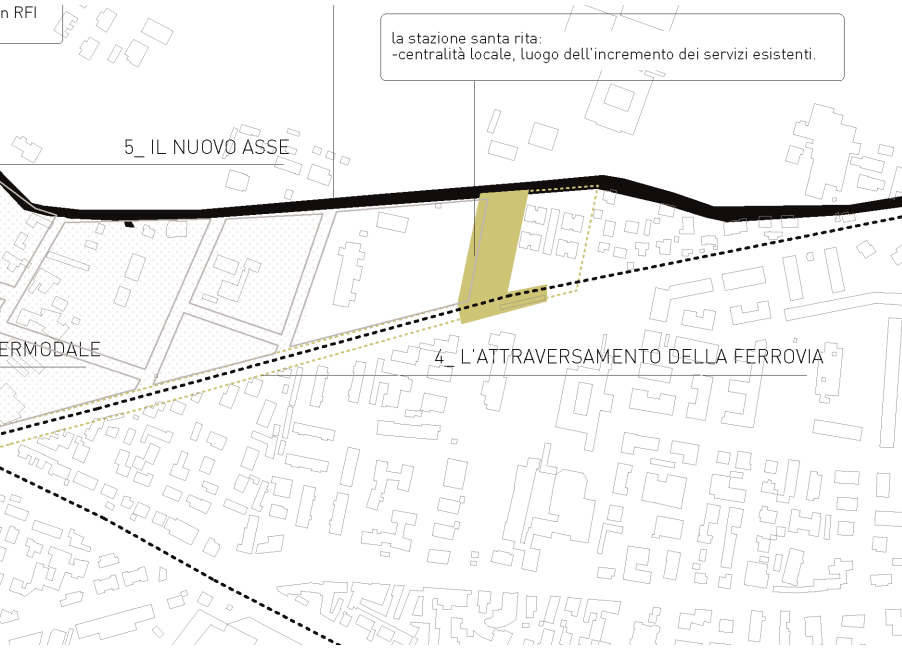
Aree ferroviarie - Progetto per l'Ambito Ravone - Prati di Caprara
Privilegio- Secchi Architettura, luglio 2006
Scenario 1: vista d'insieme; tessuto residenziale; scenario 2: vista d'insieme

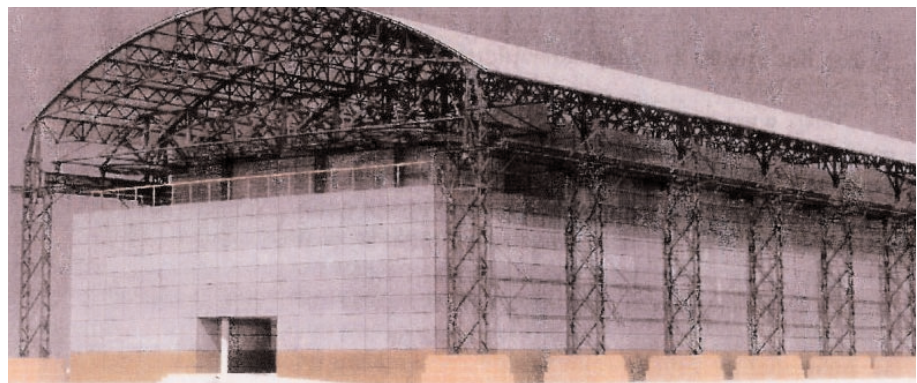




Cirenaica Rimesse - Progetto di riqualificazione per l'Ambito Cirenaica
 Università degli Studi di Trieste - Dipartimento di Progettazione Architettonica e Urbana,
 coordinamento Prof. G. Corbellini - Tasca studio, gennaio 2007
 Temi del progetto, i flussi, l'asse







Officine del gas - Proposta di Accordo di Programma "Nuovi e vecchi gasometri a Bologna"
Studio Cervellati, dicembre 2003
Rendering dell'area verde, ipotesi di recupero della tettoia del coke per uffici HERA



Bolognina - Progetto di Riqualificazione dell'area Sani Casaralta

Università degli Studi di Bologna - Dipartimento di Architettura e Pianificazione Territoriale, coordinamento V. Degli Esposti e A.R. Ferrante, A.A. 2005-2006

Planimetria con assi di fruizione a valenza ambientale, recupero dei tracciati: "sottrazione" e "addizione" dell'edificato, permanenze dell'edificato storico e degli insediamenti industriali