Regione Emilia-Romagna trimestrale di informazioni per la Riqualificazione Urbana Metropolitana

n°14 Ottobre 2002

info RUM

Riqualificazione Urbana Metropolitana

- La nuova legge 16/2002 tra tutela e valorizzazione
- L.R. 19/98: Al via i primi accordi di programma
- Trasporti e qualità urbana: il rinnovo delle stazioni come occasione di riqualificazione urbana

RUM

n°14 Ottobre 2002

INFORUM Regione Emilia-Romagna trimestrale di informazioni per la Riqualificazione Urbana Metropolitana

In questo numero

Questo numero di Inforum apre con l'editoriale di Pierantonio Rivola nel quale l'Assessore esprime il suo parere sulla notifica, alla Regione Emilia Romagna, del ricorso del governo presso la corte costituzionale, pochi giorni prima della presentazione pubblica della legge 16/2002. Secondo Rivola, nonostante il fatto che per scrivere la nuova legge si è lavorato con le soprintendenze; che i comuni e le province hanno rilevato l'utilità della legge; che il consiglio regionale ha approvato il testo che usciva da un lavoro largamente condiviso, "qualcuno ha deciso, senza motivazioni, che questa legge è sbagliata".
Piero Orlandi illustra i risultati del convegno di presentazione della nuova legge regionale 16 del 15 luglio 2002, "Norme per il recupero degli edifici storico-artistici e la promozione della qualità architettonica e paesaggistica del territorio" che si è svolto lo scorso 20 settembre nella Rocca dei Bentivoglio di Bazzano. L'obiettivo del convegno è stato quello di avviare una discussione che proseguirà nei mesi successivi e porterà alla elaborazione del primo programma regionale.
Michele Zanelli e Simona Pasqualini descrivono la "situazione" dei Programmi di Riqualificazione Urbana presentati dai Comuni e approvati dalla Regione Emilia Romagna: Ad oggi, infatti, sono giunti alla approvazione 24 programmi di riqualificazione urbana proposti da 22 diversi comuni. Di questi già 9 accordi di programma sono stati sottoscritti da Comune, Regione e altri partecipanti locali e si avviano quindi alla fase esecutiva dopo l'atto di ratifica del Sindaco.
Un ampio spazio della newsletter è riservato alla ricerca in corso, condotta da OIKOS Centro Studi per conto della Regione Emilia-Romagna, che intende focalizzare l'attenzione sul rinnovo e la riorganizzazione delle stazioni ferroviarie nella prospettiva di una loro valorizzazione in quanto nuove centralità urbane, facendo anche riferimento alle esperienze più significative, già consolidate e dunque valutabili nei loro esisti, condotte in città europee che presentano analogie di caratteri insediativi e infrastrutturali
Nella rubrica "la parola ai Comuni" il Sindaco del Comune di Morciano di Romagna Giorgio Ciotti descrive le finalità degli interventi di riqualificazione del Comune che vede la ristrutturazione del Pastificio Ghigi.

Simona Pasqualini

GLI AUTORI
Pier Antonio Rivola: Assessore Programmazione territoriale. Politiche Abitative. Riqualificazione Urbana Regione Emilia Romagna
Michele Zanelli: Responsabile Servizio Riqualificazione Urbana Regione Emilia Romagna
Simona Pasqualini: Consulente Servizio Riqualificazione Urbana Regione Emilia Romagna
Piero Orlandi: Dirigente del Servizio Programmi Edilizi della Regione Emilia Romagna
Giorgio Ciotti: Sindaco del Comune di Morciano di Romagna
Oikos Centro Studi (Responsabile Scientifico Prof. Arch. Daniele Pini)
Luciano Vecchi: Servizio Riqualificazione Urbana Regione Emilia Romagna

pag. 3 Editoriale
La nuova Legge 16/2002 tra tutela e valorizzazione
Pier Antonio Rivola

pag. 4 La Regione
Architettura, arte, paesaggio tra tradizione e trasformazione.
Piero Orlandi

pag. 6 L.R. 19/98: Al via i primi accordi di programma.
Simona Pasqualini e Michele Zanelli

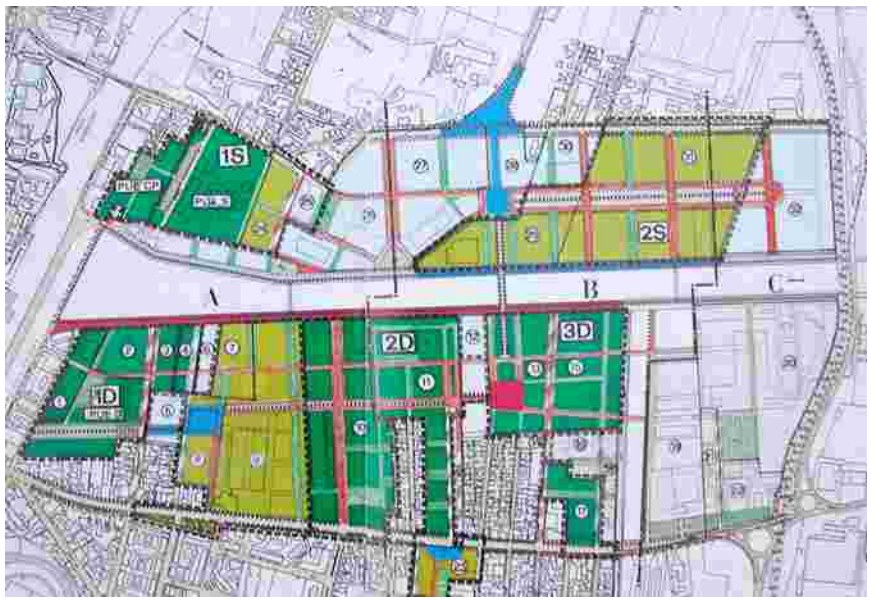
pag. 8 I programmi di riqualificazione urbana: la parola ai comuni
Un programma di riqualificazione urbana a Morciano (Rimini): La ristrutturazione del Pastificio Ghigi: "Il Castello di Morciano"
Giorgio Ciotti - Sindaco di Morciano di Romagna

pag. 10 Le ricerche
Trasporti e Qualità urbana Il rinnovo delle stazioni come occasione di riqualificazione urbana
OIKOS Centro Studi - Bologna

pag. 14 InfoRum ti segnala
Bibliografia
Articoli, riviste e ricerche
pag. 15 Eventi
Corsi di formazione e aggiornamento professionale
Tesi di laurea (luglio-settembre 2002)
Provvedimenti e norme
Unione europea
Luciano Vecchi

Per le immagini usate in questo numero si ringrazia il centro studi OIKOS

In copertina: Ravenna - particolari del piazzale della stazione FS



Ravenna: planimetria zona stazione ferroviaria

4 - La Regione

8 - I programmi
di riqualificazione urbana

10 - Le Ricerche

14 - InfoRum ti segnala

La nuova Legge 16/2002 tra tutela e valorizzazione

Pochi giorni prima della presentazione pubblica della nuova legge 16/2002 abbiamo ricevuto la notifica del ricorso del governo presso la corte costituzionale. Credo che sia facile capire che non di giurisprudenza si tratta, ma di politica piuttosto bassa, che è una cosa diversa e che nulla ha a che fare con le competenze sancite dalle leggi. Abbiamo lavorato con le soprintendenze a scrivere la norma; i comuni e le province ci hanno detto che quello che stavamo pensando e facendo era utile; il consiglio regionale ha approvato il testo che usciva da un lavoro largamente condiviso. Eppure qualcuno ha deciso, senza motivazioni, che questa legge è sbagliata.

Ed è una cosa assurda. Il Ministero si nasconde dietro una questione di competenze, invoca le disposizioni del decreto legislativo 112 del '98 che sanciscono l'esclusività statale nell'esercizio dei poteri di tutela. Ma dobbiamo ricordare che c'è anche una riforma costituzionale che dice che la Repubblica è fatta, in quest'ordine, da Comuni, Province, Città Metropolitane, Regioni e Stato. E' un ordine non casuale. Ed è una cosa assurda anche che qualcuno pensi che la Regione non può legiferare se prima non scrive: "Naturalmente applicheremo questa legge nel più rigoroso rispetto delle leggi dello Stato". E poi l'articolo 149 del decreto legislativo dice che Stato e Regioni concorrono nella attività di conservazione e valorizzazione. E cos'altro prevede la legge 16 se non conservare i beni architettonici e il paesaggio attraverso interventi attivi, progetti, restauri? La sola tutela non garantisce certo la conservazione, semmai è vero che con la sola tutela il passo successivo può essere il crollo. La tutela ha senso se integrata con le politiche di valorizzazione, e queste devono essere fatte insieme, da Stato, Regione, Enti locali, privati.

E' la politica, non l'applicazione delle leggi, che si vede chiaramente dietro al ricorso, in più di un passo. Quando si dice che forse la Regione vuole ingigantire il ruolo del "suo" Istituto per i Beni Culturali, ad esempio. E che di politica si trattasse è stato chiaro anche nell'incontro che abbiamo avuto nella sede ministeriale. Ci è stato detto che il problema era di salvare l'immagine del Ministero. E attraverso l'immagine, il ruolo. Ebbene, scriveremo che le cose che facciamo con la nuova legge le facciamo con la sua collaborazione, che la valutazione dei progetti la faremo con la sua partecipazione. Cose che avevamo già deciso e che dunque non abbiamo nessuna difficoltà a fare né a scrivere. Anche perché non dimostrano altro che non la bontà delle nostre intenzioni e la pretestuosità delle argomentazioni di chi voleva contrastarle.

Rimini: planimetrie della città

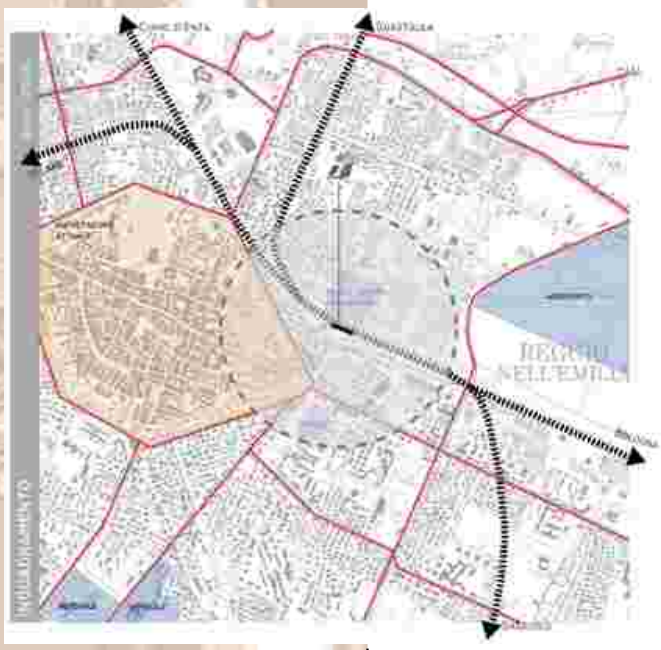
Architettura, arte, paesaggio tra tradizione e trasformazione.

Lo scorso 20 settembre si è tenuto nella Rocca dei Bentivoglio di Bazzano il convegno di presentazione della nuova legge regionale 16 del 15 luglio 2002, "Norme per il recupero degli edifici storico-artistici e la promozione della qualità architettonica e paesaggistica del territorio". Abbiamo già parlato della nuova disciplina in altri numeri di questa newsletter, e dunque è noto che si tratta dell'evoluzione e sostituzione della precedente legge regionale 6/89. L'obiettivo del convegno era l'avvio di una discussione che proseguirà nei mesi successivi e porterà alla elaborazione del primo programma regionale.

Reggio Emilia: la banchina della stazione FS

Dopo l'apertura e i saluti di Gian Carlo Muzzarelli, presidente della Commissione consiliare Territorio e Ambiente della Regione e del Sindaco di Bazzano, Alessandro Lolli, la relazione introduttiva, svolta dal sottoscritto, ha teso a mettere in evidenza le differenze rispetto alla attività svolta con la legge precedente, in particolare delineando i possibili sviluppi operativi legati alle previsioni più innovative: la promozione dell'arte contemporanea negli edifici e negli spazi pubblici, la manutenzione di isolati urbani, la eliminazione delle opere incongrue con il paesaggio, il sostegno alla architettura contemporanea attraverso la realizzazione di concorsi e l'erogazione di contributi regionali alla esecuzione di opere di particolare importanza sociale e culturale. Pio Baldi, Direttore Generale del DARC, la struttura che è stata istituita nel 2001 presso il Ministero dei Beni Culturali per occuparsi di architettura ed arte contemporanea, ne ha definito la missione: promuovere l'architettura di oggi all'interno del tessuto delicato che è costituito dal territorio italiano. Il miglioramento della qualità del costruito si ottiene attraverso l'utilizzo di strumenti di tipo emulativo come i concorsi. Questo prevede la legge regionale, e questo sarà uno degli obiettivi della nuova legge nazionale sull'architettura che Baldi ha annunciato come prossima. Però i concorsi, come tutti sanno, hanno avuto in Italia un utilizzo difettoso: quei pochi che si fanno spesso non giungono alla realizzazione dell'opera. Baldi ha parlato di concorsi in due fasi, la prima su curriculum e la seconda ad invito, ma le proposte devono essere abbozzi, idee, progetti a uno stadio meno che preliminare. Altro strumento può essere quello di istituire premi. In questo caso l'obiettivo è più promozionale che pratico, ma non va sottovalutata l' importanza di questa modalità di promozione, soprattutto per i giovani architetti. E inoltre, una buona strategia di comunicazione sull'evento-premio può giocare un ruolo importante nel diffondere presso il largo pubblico la discussione sulla architettura e la città. Felicia Bottino, presidente di Oikos Centro Studi ha sottolineato che l'innovazione portata dalla legge sta nel passaggio da una impostazione di tutela del paesaggio basata sui vincoli a una politica di valorizzazione che si sposta dal singolo bene all'intero territorio. La previsione di eliminare opere incongrue con il paesaggio ha, se così inquadrata, una portata ben maggiore che non la semplice opera di demolizione di elementi puntiformi, di singoli edifici, che di per sé non può portare a miglioramenti sensibili. Il recepimento di queste previsioni della legge da parte dei comuni nella propria attività di pianificazione darà l'impulso a una concezione di tipo attivo e non solo difensivo dei valori più alti e rari. Stesso effetto di amplificazione è quello indotto dal passaggio dall'idea di restauro propugnata dalla legge previgente, la 6 del 1989, a quella di manutenzione. In un'ottica di competizione dei territori a livello europeo, il patrimonio architettonico e paesaggistico va visto come elemento strategico della programmazione regionale, anche e soprattutto in relazione ai limiti e ai problemi delle città e delle aree più densamente antropizzate. Bottino ipotizza la costituzione di una struttura, composta dalle facoltà di architettura della regione, dalle soprintendenze, dall' Istituto Beni Culturali e dallo stesso Oikos, per monitorare l'attività che la Regione potrà sviluppare intorno a quella che definisce una "legge-laboratorio".

Reggio Emilia: fabbricato viaggiatori della stazione FS



Reggio Emilia: Planimetria della città

Dopo le conclusioni dell'Assessore regionale Pier Antonio Rivola, dedicate in gran parte a rispondere, con le argomentazioni svolte nell'editoriale di questo numero, ai contenuti del ricorso promosso dal Governo contro la legge, la tavola rotonda pomeridiana, coordinata da Carlo Monti del Dipartimento di Architettura e Pianificazione Territoriale dell'Università di Bologna, ha visto la partecipazione, nell'ordine, di Ezio Raimondi, presidente dell'Istituto per i Beni Culturali, Pippo Ciorra, della Facoltà di Architettura di Ascoli Piceno, Stefano Storchi, Assessore del Comune di Guastalla, dell'architetto Guido Canali, di Elio Garzillo, Soprintendente regionale per i Beni e le Attività Culturali, di Gianni Braghieri, Preside della Facoltà di Architettura di Cesena e di Daniele Pini, della Facoltà di Architettura di Ferrara.

Raimondi ha ricordato l' "avantesto" della legge attuale, ovvero un volume, edito nel 1991 dall'assessorato regionale alla casa e dall' I.B.C., dal titolo "L'ultima città possibile. Recupero del patrimonio architettonico a fini sociali e culturali nei centri storici dell'Emilia-Romagna", che si

concludeva con un elenco di cento edifici da salvare, idealmente consegnato nelle mani dell'assessorato per l'attuazione delle necessarie politiche di intervento. Ha ricordato che, se pure in ritardo rispetto ad altri paesi europei, anche in Italia ormai è accettato dalla cultura più sensibile ed avanzata che il paesaggio fa parte della geografia e dunque del territorio, insieme con l'architettura, che è anche essenzialmente arte sociale, e che le nozioni "pseudospecialistiche" di certi "guardiani di Sion" ministeriali dimenticano, oltre alla dimensione urbanistica e sociale, anche quella antropologica, ecologica, perfino pedagogica del paesaggio. In questo modo si nobilita quella concezione puramente estetica che è sottesa indelebilmente all'idea di vincolo. "Paesaggio evolutivo" e non "paesaggio chiuso", questa è la visione aggiornata, in cui anche la verifica dell'incongruo costituisce un tassello di un approccio unitario, non frammentario. Demolire vuol dire riappropriarsi dello spazio, perché recuperare e riqualificare un vuoto significa ridare senso allo spazio.

Ciorra, che si è definito "assertore della modernità aperta e dichiarata" (ha curato, insieme a Gabriele Mastrigli un volume dell'editore Meltemi dal titolo "La metropoli dopo"), ha espresso la sua perplessità sull'idea di mettere a contatto – come fa la legge 16 – l'architettura nuova e la tutela dell'antico, perché "la urgente, morale, generalmente accettata necessità di tutelare, proteggere, restaurare l'antico prevale e vince, quasi sempre, sulla necessità di promuovere e costruire il contemporaneo". Bene la demolizione, ma attenzione a non dimenticare che il nostro paesaggio è esattamente quello dove abitiamo. Ancona, Ascoli e Cesena sono luoghi distanti e forse non diversissimi di un paesaggio urbano lungo trecento e passa chilometri. Bene l'architettura, ma quale? Probabilmente non quella lussuosa, ricca e affascinante della Biennale di Venezia, "perché solo una vetrata di quell'edificio di Jean Nouvel costa come un quartiere di quelli che costruiamo noi oggi".

Storchi ha posto l'accento sul ruolo del progetto nella definizione di congruo ed incongruo con il paesaggio. Bisogna chiedersi "demolire per far cosa", non demolire con il solo scopo di ripristinare. Auspica un inserimento di questa tematica all'interno dei piani di recupero, per farne un elemento di riflessione sulla qualità urbana complessiva. Il livello urbanistico, la pianificazione, sono gli strumenti necessari per dare attuazione all'insieme delle finalità della legge. La trasformazione della città deve essere frutto di una riflessione anche lenta, non approssimativa.

Canali ha ripreso l'idea del laboratorio espressa da Felicia Bottino spingendosi a pensare che il nucleo di valutazione regionale possa comporre una sorta di mosaico degli studi di fattibilità, facendone una ricerca coordinata, di censimento delle priorità a scala regionale. Arrivando a individuare e definire "temi sistematici" a cui dedicare gli sforzi di valorizzazione e tutela. Ne ha citati due, le aree dismesse industriali e il sistema dei corsi d'acqua, come grandi occasioni di una progettazione dedicata a ridare qualità ad aree strategiche di cui sono dotate tutte le nostre città. Garzillo, esprimendo una valutazione largamente positiva della legge, e ricordando che ne condivise gli obiettivi nella stessa fase di impostazione, l'ha definita "moderna". Perché mette a fianco, "a carte scoperte", degli argomenti che una volta erano trattati da norme differenti e addirittura messi in contraddizione gli uni con gli altri. Braghieri ha posto l'accento sul fatto che l'ottimo impianto della legge non deve essere snaturato da una gestione troppo consociativa nella valutazione e nella scelta dei casi da finanziare. Si abbia la forza di superare le prassi consuete per cui le commissioni vedono la presenza di tutte le tendenze, dall'architetto del principe, al decostruttivista, al vernacolare, e si scelga chiaramente una linea da percorrere coerentemente. Infine, Pini ha messo in evidenza la discrezionalità come elemento ricorrente della legge. Non in senso negativo, se è vero che il sistema in vigore, quello dei controlli, quello dei criteri burocraticamente stabiliti, ha prodotto mediocrità. Ha dato un giudizio non positivo sui concorsi, a causa dei cattivi bandi che spesso stanno a monte, pieni di ambiguità e disattenti alla gestione delle opere, o fatti soltanto per essere veicolo di pubblicità per l'amministrazione banditrice. Sul tema dell'incongruo ha espresso riserve su un concetto di incongruo unicamente relazionato a un'idea di identità, a meno che non si dica che identità è necessariamente stratificazione, e spesso contrasto, contaminazione, contraddizione.

3 - Editoriale

4 - La Regione

10 - Le Ricerche

14 - InfoRum ti segnala

Reggio Emilia: area ferroviaria

Reggio Emilia: piazzale della stazione

L.R. 19/98: Al via i primi accordi di programma.

La legge regionale n.19/98 subordina l'approvazione del programma di riqualificazione urbana e la definizione delle modalità di attuazione degli interventi ammessi a finanziamento regionale, alla conclusione di un accordo di programma, promosso dal Sindaco, con la Regione e gli altri Enti pubblici interessati, nonché con i soggetti privati che partecipano all'attuazione degli interventi. Alla scadenza del 27.03.02, 44 Comuni su 51 hanno presentato alla Regione lo schema di accordo di programma, e contestualmente sono pervenute richieste di proroga da parte di 7 Comuni. Successivamente il Servizio Riqualificazione Urbana appositamente costituito in seno all'Assessorato ha condotto l'istruttoria tecnico-amministrativa sulle 57 proposte presentate. Gli interventi previsti nei programmi di riqualificazione urbana (PRU) presentati dai Comuni riguardano, soprattutto per i capoluoghi, anche una forte presenza di edilizia residenziale pubblica. I programmi si basano su procedure innovative finalizzate a coinvolgere investimenti privati negli interventi di trasformazione e nelle opere pubbliche ad essi finalizzate ed individuano nella riqualificazione delle aree urbane la nuova frontiera dell'edilizia, non più quindi orientata all'espansione - e all'uso di nuove porzioni di territorio - ma al riuso di aree che hanno dismesso la loro funzione e nel recupero di periferie degradate. I contributi regionali assegnati con DCR 88/2000 e DCR 2418/2001 saranno utilizzati dai Comuni per interventi abitativi di edilizia residenziale pubblica ed interventi per la locazione a termine, contributi alle giovani coppie per l'acquisto della prima casa nonchè opere di urbanizzazioni e/o infrastrutturali. Sono giunti così alla approvazione 24 programmi di riqualificazione urbana proposti da 22 diversi comuni. Di questi già 9 accordi di programma sono stati sottoscritti da Comune, Regione e altri partecipanti locali e si avviano quindi alla fase esecutiva dopo l'atto di ratifica del Sindaco: si tratta dei programmi di Cesena, Fidenza, Collecchio, Modigliana, Bologna Marconi-Manifattura e Comparti Fiera, Ferrara Volano, Tresigallo e Galeata. Gli altri programmi saranno approvati entro la fine dell'anno, salvo eventuali inadempienze o ritardi dovuti alle procedure di accordo in variante, che prevedono un periodo di 60 giorni per la pubblicazione e le osservazioni, prima della definitiva approvazione. Allo stato attuale la Giunta Regionale ha approvato, le proposte di Accordo di Programma, dei Comuni di Cesena, Collecchio, Bologna (relativamente ai comparti Fiera e Marconi-Manifattura), Ferrara (relativamente ai comparti Eridania e Volano), Fidenza, Mirandola, Modigliana, Morciano di Romagna, Saludecio, Galeata, Civitella , Copparo, Sarmato, Tresigallo, Argenta, Casalgrande, Casola Valsenio, Castelvetro Piacentino, Ravenna, Rocca San Casciano, Vergato, Modena. Si tratta di programmi molto diversi tra di loro, sia per dimensioni che per tipologia di intervento, che rappresentano comunque già un campione significativo dell'attuazione della legge regionale. Innanzi tutto occorre distinguere tra i capoluoghi di provincia, e i comuni piccoli e medi. I PRU fin qui approvati da parte dei comuni capoluogo hanno per lo più un contenuto prevalente di edilizia residenziale pubblica o convenzionata-agevolata: è il caso di Bologna, Ferrara, Ravenna e Cesena, che in misura diversa ma con procedure analoghe hanno assegnato gran parte dai contributi regionali, tramite gara o concorso pubblico, a operatori privati (o ad Acer) per l'attuazione di interventi di recupero o nuova costruzione di alloggi da assegnare per lo più in locazione permanente e in misura minore in locazione a termine o in proprietà (buoni casa). In questi casi gli interventi finanziati hanno la funzione di innescare una più complessiva iniziativa dei privati su aree di trasformazione (Ferrara Eridania, Bologna Comparti Fiera) ove sono previste anche opere infrastrutturali, di urbanizzazione o di servizi; oppure costituiscono completamento di programmi precedentemente avviati con altri strumenti (Ravenna Darsena, Bologna Marconi-Manifattura, Cesena ex-Zuccherificio). A questo ultimo filone appartiene anche il Pru di Modena, che tuttavia si discosta dai casi precedenti per la complessità della trasformazione urbana che investe tutto il quadrante nord del capoluogo, a cavallo della ferrovia, e per la procedura concorsuale adottata per assegnare i lotti e individuare una fisionomia urbana tramite il progetto degli spazi pubblici: l'area dell'ex Mercato Bestiame è oggetto di una progettazione integrata degli affacci degli edifici, del sistema di strade e piazze e dei percorsi pedonali, con l'obiettivo di coniugare qualità e sicurezza. Tra i Comuni minori i casi di Fidenza, Collecchio e Morciano di Romagna si distinguono per una particolare articolazione dei rispettivi Pru, che per dimensione dell'intervento, integrazione delle funzioni, rapporto tra risorse pubbliche e investimenti privati si pongono certamente all'avanguardia nel panorama complessivo della nostra Regione. Per una dettagliata descrizione del programma di Colllecchio si rimanda all'articolo pubblicato sul n°12 di Inforum, . Quanto al Pru di Morciano, sede del pastificio Ghigi oggetto di un trasferimento complesso per il quale è stato sottoscritto, con l'adesione della Provincia di Rimini, un accordo in variante di Prg, si tratta di un grande intervento di trasformazione che ospiterà un mix di funzioni pubbliche e private di notevole rilevanza. Tra i programmi particolarmente orientati al recupero dei centri urbani minori occorre segnalare Mirandola, che oltre all'intervento finanziato nel comparto ex Milizia recupera anche il castello di Pico; Modigliana, che interviene nella sistemazione di una parte del borgo ai piedi della Rocca dei Conti Guidi; Saludecio, che recupera un gruppo di edifici nel Castello di Cerreto; Galeata e Civitella di Romagna, che intervengono in alcune porzioni centrali del capoluogo e delle frazioni; Casola Val Senio e Rocca San Casciano, che propongono interventi mirati nei loro centri storici; Tresigallo che coglie l'occasione del Pru, in accordo con imprenditori privati locali, per sistemare edifici e spazi pubblici che hanno un valore di testimonianza e di immagine urbana; Sarmato e Castelvetro Piacentino che intervengono per sanare alcune situazioni irrisolte e dotarsi di nuove strutture residenziali per anziani. La rassegna si conclude per il momento con quei programmi di riqualificazione che hanno la loro ragion d'essere nella dismissione di una struttura

Forlì: banchina d'attesa della stazione FS

Forlì: piazzale della stazione FS

produttiva, come l'ex Braglia di Casalgrande o l'ex Ilm di Vergato (tante altre sono in dirittura d'arrivo) o come quelli di Argenta e Copparo, che hanno assemblato una serie di interventi diffusi, cogliendo l'occasione per una complessiva trasformazione e un generale innalzamento della qualità urbana.

Viene di seguito pubblicata una tabella relativa all'utilizzo del contributo da parte dei Comuni.

RIPARTO PRU ACCORDI APPROVATI

Comune	Accordo	Delibera di approvazione	RISORSE ERP			RISORSE L.R. 19/98				TOTALE PRU
			ERP	Locazione permanente	TOTALE	Locazione a termine	Buoni casa	Urbanizzazioni	TOTALE	
BOLOGNA	Comparti Fiera	DRG 1520 del 02/08/02	4.707.747,37	1.149.367,16	5.857.114,53	969.103,48	920.400,00		1.889.503,48	7.746.618,01
BOLOGNA	Marconi Manifattura	DRG 1520 del 02/08/02	103.291,40	1.291.142,00	1.394.433,40			206.818,23	206.818,23	1.601.251,63
CESENA	Ex Zuccherificio, ex Arrigoni, nodo interm	DRG 908 del 27/05/02	645.571,13		645.571,13	314.005,80	180.759,90	258.228,45	752.994,15	1.398.565,28
FERRARA	Eridania	DRG 1520 del 02/08/02				457.064,00	126.531,94	1.139.510,73	1.723.106,67	1.723.106,67
FERRARA	Volano	DRG 1520 del 02/08/02				699.593,00		1.988.359,06	2.687.952,06	2.687.952,06
COLLECCHIO	Recupero aree centrali	DRG 908 del 27/05/02						492.699,88	492.699,88	492.699,88
FIDENZA	Nuove centralità urbane	DRG 1520 del 02/08/02	618.198,91		618.198,91					618.198,91
MIRANDOLA	Comparto ex milizia	DRG 1520 del 02/08/02	108.183,78		108.183,78			336.485,61	336.485,61	444.669,39
MODIGLIANA	Centro Antico	DRG 1520 del 02/08/02				112.663,52	13.944,34	183.266,28	309.874,14	309.874,14
MORCIANO di Romagna	Castello Morciano	DRG 1520 del 02/08/02						1.010.189,70	1.010.189,70	1.010.189,70
SALUDECIO	Castello di Cerreto	DRG 1520 del 02/08/02						309.874,14	309.874,14	309.874,14
GALEATA	Centro storico e fraz. Pianeto	DRG 1520 del 02/08/02						309.874,14	309.874,14	309.874,14
CIVITELLA	Cusercoli, Centro storico, ex Dradi	DRG 1684 del 16/09/02	235.648,15		235.648,15			74.225,99	74.225,99	309.874,14
COPPARO	Ingresso Copparo, ex Berco, Manini	DRG 1684 del 16/09/02	262.585,00		262.585,00			160.393,20	160.393,20	422.987,20
SARMATO	Centro storico	DRG 1684 del 16/09/02					154.937,07	154.937,07	309.874,14	309.874,14
TRESIGALLO	Vari PRU	DRG 1684 del 16/09/02	194.793,11		194.793,11	74.122,00		61.437,31	135.559,31	330.532,42
MODENA	Mercato bestiame	DRG 1830 del 07/10/02	1.518.377,70		1.518.377,70	2.920.563,76		1.032.919,39	3.953.483,02	5.471.860,85
ARGENTA	Vari PRU	DRG 1830 del 07/10/02				129.114,23	54.227,97	229.823,32	413.165,52	413.165,52
CASALGRANDE	Ex Braglia	DRG 1830 del 07/10/02					154.937,07		154.937,07	154.937,07
CASOLA VALSENIO	Centro storico	DRG 1830 del 07/10/02	191.669,14		191.669,14			118.205,00	118.205,00	309.874,14
CASTELVETRO PIACENTINO	Area Centrale	DRG 1830 del 07/10/02	154.937,07		154.937,07			154.937,07	154.937,07	309.874,14
RAVENNA	Darsena in città	DRG 1830 del 07/10/02	558.909,66		558.909,66	145.021,10	1.156.863,45		1.301.884,55	1.860.794,21 (+2.065.827,59 dei PSDA)
ROCCA SAN CASCIANO	Centro Antico e zone limitrofe	DRG 1830 del 07/10/02	222.076,46		222.076,46	15.493,71		72.303,97	87.797,68	309.874,14
VERGATO	Ex ILM	DRG 1830 del 07/10/02						154.937,07	154.937,07	154.937,07
TOTALE			9.522.168,87	2.440.509,16	11.962.678,03	5.836.744,60	2.762.601,74	8.759.299,75	17.048.771,95	29.011.449,98

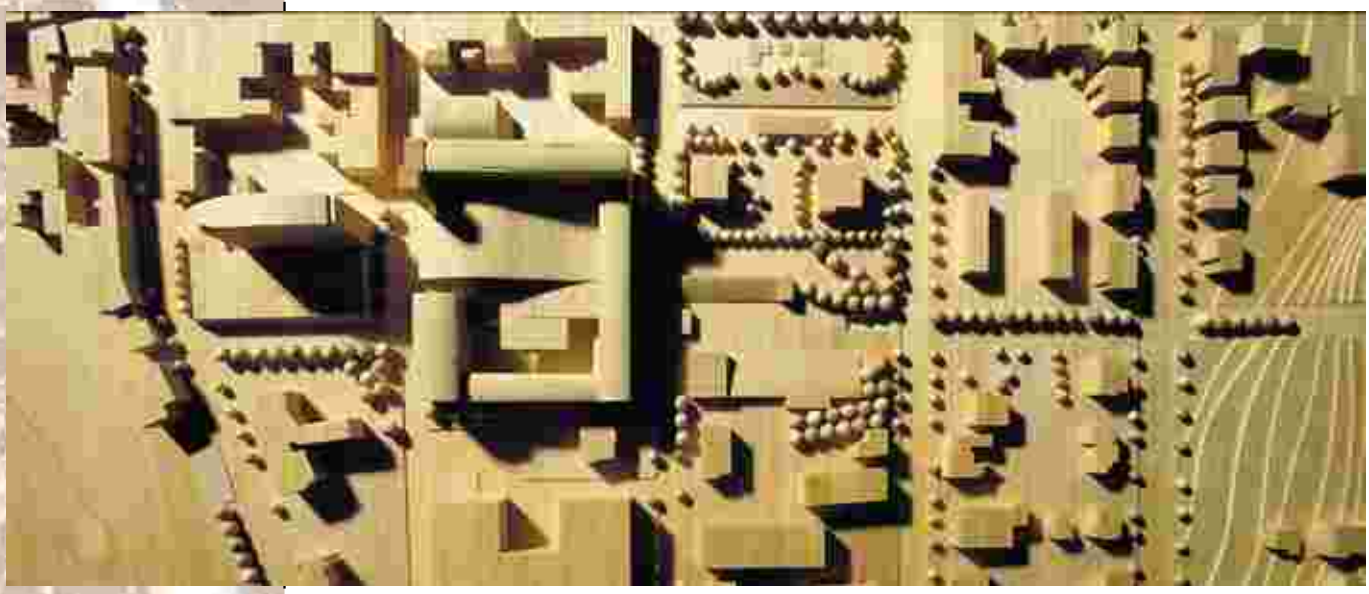
Allo stato attuale, su un totale di contributi PRU assegnati di 29.011.449,98, il 59% sarà destinata ad interventi finanziati con fondi regionali (L.R.19/98) per la locazione a termine, contributi buoni casa e per opere di urbanizzazioni e/o infrastrutturali mentre il restante 41% è finalizzato ad interventi abitativi di edilizia residenziale pubblica e locazione permanente mediante risorse Erp. Ad eccezione di Fidenza, Ravenna e Bologna (comparto Fiera) tutti i Comuni utilizzano parte del contributo regionale per opere di urbanizzazione mentre non tutti i Comuni realizzeranno interventi di ERP (Ferrara, Collecchio, Modigliana, Morciano, Saludecio, Galeata, Argenta, Casalgrande, Casola e Castelvetro). Complessivamente il contributo ERP verrà utilizzato per la realizzazione o il recupero di circa 320 alloggi. Per quanto riguarda invece le risorse assegnate con la L.R. 19/98, i comuni utilizzeranno il contributo regionale per la realizzazione di circa 95 alloggi in locazione a termine e 163 buoni casa per giovani coppie. A ciò si aggiungono opere di urbanizzazione e/o infrastrutturali per circa 8 milioni di euro.

Con la DGR 29 dicembre 2000 n. 2528 la Regione ha assegnato ai Comuni di Piacenza, Reggio Emilia, Bologna, Forlì Cesena, Calderara di Reno, Salsomaggiore e Rubiera ulteriori finanziamenti finalizzati al miglioramento della sicurezza urbana tramite la sperimentazione di progetti pilota, subordinandone l'erogazione al rispetto delle procedure definite dalla L.R. 19/98 per i programmi di riqualificazione urbana. Ad oggi la Regione Emilia Romagna ha approvato gli accordi relativi ai Progetti Pilota sulla sicurezza urbana dei Comuni di Bologna, Cesena, Forlì, Piacenza Reggio Emilia e Modena assegnando un totale di 10.894.538,05 euro.

Un programma di riqualificazione urbana a Morciano (Rimini): La ristrutturazione del Pastificio Ghigi: “Il Castello di Morciano”

Giorgio Ciotti - Sindaco di Morciano di Romagna

Era settembre del 1999 quando da parte del Cooperativa Con.Sv.Agri “Pasta Ghigi” venne espressa all'Amministrazione Comunale morcianese la necessità dell'azienda di procedere speditamente alla realizzazione di un nuovo stabilimento che potesse dare certezza di sviluppo all'azienda e continuità occupazionale ai circa 120 dipendenti dello stesso pastificio. L'area necessaria all'azienda per il nuovo insediamento veniva stimata in circa 100.000 mq. Il pastificio Ghigi è stato il primo insediamento industriale della Valconca, ed ancora oggi costituisce la maggiore attività produttiva di Morciano. Lo sviluppo urbano lo ha progressivamente circondato, ed oggi il complesso industriale spicca quasi al centro della città, con i trenta metri di altezza del mangimificio e del mulino, dentro un tessuto residenziale estensivo fatto di case basse di due o tre piani. La stessa immagine urbana risulta caratterizzata dalla presenza di quello è stato definito "il castello di Morciano", visibile al centro della Valconca da tutte le colline che lo circondano.
Problemi di incompatibilità ambientale e logistica dell'attività, un progressivo degrado della struttura, ma soprattutto la necessità di sviluppare in orizzontale e non più in verticale i cicli produttivi per ridurre i costi, aumentare la produzione e competere alla pari sui mercati, impongono il trasferimento dell'attività in una nuova zona industriale esterna. Da qui è nato un protocollo d'intesa, sottoscritto nel dicembre 1999 fra il Comune di Morciano, la Provincia di Rimini e Con.Sv.Agri, il consorzio di produttori agricoli proprietario del pastificio.
Cogliendo l'occasione della nuova legge regionale 19/98 sui Programmi di Riqualificazione Urbana, si è deciso di favorire il trasferimento dell'attività a condizione che resti nella Valconca, prevedendo la trasformazione del fabbricato esistente sulla base del PRU che il Comune e la Provincia si sono impegnati ad approvare, consentendo così una valorizzazione indispensabile per coprire almeno in parte il costo del nuovo insediamento.
Gli indirizzi per la formazione del PRU sono stati definiti dal Consiglio Comunale di Morciano, che ha fissato con una delibera di indirizzo le funzioni pubbliche e private e le superfici di massima ricavabili con l'intervento. Con la stessa delibera è stata scelta la procedura negoziale per la formazione del PRU, invitando la proprietà a presentare entro sei mesi lo studio di fattibilità, il progetto preliminare degli interventi, e un'analisi degli effetti prevedibili in termini ambientali, economici, sociali e della mobilità. La proprietà incaricava lo studio dell'Architetto cesenate Edoardo Preger di redigere i progetti necessari. La proposta presentata dalla proprietà assume, sotto il profilo urbanistico, la forma del Piano Particolareggiato, che è stato esteso anche ad aree e strutture di proprietà pubblica adiacenti, su indicazione del Comune. Due sono le condizioni di partenza del piano: la conservazione delle parti più significative delle strutture esistenti, che sono ormai parte inscindibile del paesaggio urbano di Morciano. La seconda condizione è la esplicita scelta di rafforzare il ruolo centrale che Morciano gioca oggi nella Valconca, di cui rappresenta il polo principale in termini di commercio e di servizi. Ciò significa concentrare in un'area centrale ristretta nuove funzioni commerciali, in coerenza con la programmazione provinciale, attività ricettive, ricreative e di ristorazione, e un polo di servizi pubblici di livello sovracomunale, oggi sparsi in affitto nella città.
Il progetto prevede di riaprire due strade oggi occupate dal Pastificio, di demolire circa un terzo della volumetria interna esistente, mantenendo i corpi perimentrali dell'edificio. In questo modo si riduce l'attuale volumetria, pari a oltre 120.000 mc. (con una densità di quasi 10 mc. per mq.) e si crea una piazza commerciale interna, con un percorso pedonale che attraversa l'intero complesso collegando il futuro parco fluviale del Conca con



Morciano:
plastico del Pastificio Ghigi

3 - Editoriale

4 - La Legione

10 - Le Ricerche

14 - InfoRum ti segnala

il parco collinare in parte già esistente. La parte pubblica, pari al 25 % dei circa 19.000 mq. di superficie utile netta proposti dal progetto, comprende un sala teatrale da 400 posti ed uno spazio polivalente, destinato ordinariamente a palestra e spazi per attività culturali e ricreative, ma utilizzabile anche per altre attività culturali, ricreative ed espositive. La scuola elementare adiacente sarà trasformata in biblioteca e spazi associativi, e collegata direttamente al nuovo complesso.
La parte privata comprende una media struttura commerciale di 2500 mq. di cui 1.500 mq. alimentare, con una galleria di negozi per altri 1.000 mq. E' previsto un albergo, due ristoranti (uno dei quali sulla copertura del mangimificio, affacciato verso il mare e le colline), 45 appartamenti e circa 5.000 mq. di superfici destinate ad uffici, dove si prevede di trasferire servizi come l'INPS, l'INAIL, l'Ufficio del Lavoro, la sede dell'Unione di Vallata.
Sono previsti tre parcheggi interrati per un totale di 12.000 mq. (pubblici, di uso pubblico e privati) e la sistemazione della viabilità adiacente, ampliando gli spazi pedonali e facilitando gli attraversamenti. Anche la vicina piazza destinata a mercato e a parcheggio viene ristrutturata, con la creazione del nuovo capolinea degli autobus. Il costo complessivo di intervento è stimato in circa 28.300.000 di euro. Le risorse per la realizzazione e l'acquisizione delle parti pubbliche, previste in circa 4.324.000, derivano dagli oneri concessori, da fondi comunali, da un contributo regionale sulla legge 19/98 già assegnato di Euro 1.015.000, e da un contributo straordinario della Provincia dello stesso importo. A questi si aggiungono Euro 3.810.000. che il Comune si è riservato di spendere, opzionando l'acquisto di 1.000 mq. di uffici e della sala teatrale. L'interesse dell'iniziativa risiede nella scelta di recuperare un edificio industriale per funzioni del tutto nuove; nella procedura negoziale che ha permesso di dirigere verso finalità pubbliche l'intervento privato, pur salvaguardando le sue compatibilità economiche; e la scelta di cogliere questa occasione per rafforzare l'attrattività del polo di Morciano concentrando le funzioni commerciali e di servizio nel centro: una scelta in controtendenza con il progressivo decentramento funzionale in atto e con la dispersione insediativa che caratterizza lo sviluppo del nostro territorio.
Nel mentre nasceva la negoziazione funzionale alla individuazione di un Piano di Riqualificazione condiviso dalla città era imprescindibile la necessità dell'individuazione delle aree funzionali al nuovo Pastificio nascente. Nella primavera del '99 la Provincia di Rimini aveva approvato il nuovo Piano Territoriale di coordinamento Provinciale il quale nei confronti delle aree a destinazione produttiva prevedeva in buona sostanza due poli uno nell'area della Valconca ed uno a Rimini nord, era quindi gioco forza immaginare che il luogo del nuovo insediamento fosse proprio quello ipotizzato dallo strumento provinciale. Lo stesso strumento urbanistico prevedeva che l'avvio di tale polo avvenisse successivamente alla stipula di idoneo accordo di programma tra i Comuni interessati alla realizzazione di tale polo produttivo sovracomunale sito a qualche chilometro dal centro cittadino morcianese in comune di San Clemente. Tre quindi erano gli ulteriori scogli da superare: la necessità di trovare l'accordo "politico" tra le amministrazioni pubbliche interessate (5 comuni, tra cui Morciano, e provincia di Rimini), l'adeguamento della strumentazione urbanistica comunale del vicino comune di San Clemente nel quale insiste il polo produttivo in questione, la necessità della individuazione delle risorse sufficienti ad assicurare gli investimenti infrastrutturali da farsi a cura della Provincia al fine di consentire la realizzazione della viabilità di fondovalle, tra cui la realizzazione del nuovo ponte sul fiume Conca oggi sito nel bel mezzo del Comune di Morciano.
Senza questa realizzazione il polo industriale avviato proprio dal primo insediamento operato dal Pastificio Ghigi avrebbe fatto confluire tutto il proprio "peso" urbanistico e il collegato traffico pesante sulla viabilità provinciale oggi esistente che largamente attraversa i centri urbani della Valconca ed in particolare Morciano. Nel giugno di quest'anno la Provincia di Rimini, dopo aver inserito le opere necessarie stimate in circa 6 milioni di euro nel proprio piano triennale dei lavori pubblici, ha bandito il concorso di progettazione per il nuovo ponte sul fiume Conca e della necessarie reti viarie connettive che lambiranno con un idoneo svincolo l'area industriale della superficie territoriale 870.000 dei quali, entro il secondo semestre del 2004, circa 100.000 saranno occupati dal nuovo Pastificio Ghigi.
Un esempio di affinità elettive tra interesse pubblico e privato che produrrà uno dei più grandi cambiamenti della realtà locale della Valconca che vede nel "pretesto" Ghigi l'avvio di un piano complessivo del rilancio di un'area ampia quasi il 50% dell'intera estensione della provincia di Rimini. Il Pastificio Ghigi, fonte di ricchezza e occupazione sin dal lontano 1870 provvede ancora, ad oltre 130 anni dalla sua fondazione, a influire sulle scelte di politica economica ed urbanistica di un intero territorio modificandone radicalmente, e in positivo, la struttura sociale, produttiva, urbanistica e infrastrutturale confermando a Marciano e alla Valconca la certezza di futuro!

Morciano: sezione del progetto di ristrutturazione del pastificio Ghigi

Trasporti e Qualità urbana
Il rinnovo delle stazioni come occasione di riqualificazione urbana

La ricerca in corso, condotta da OIKOS Centro Studi per conto della Regione Emilia-Romagna, intende focalizzare l'attenzione sul rinnovo e la riorganizzazione delle stazioni ferroviarie nella prospettiva di una loro valorizzazione in quanto nuove centralità urbane con l'obiettivo di giungere all'elaborazione di criteri progettuali per le stazioni medie e piccole della Regione Emilia Romagna, che affrontino la complessità della problematica nei suoi diversi aspetti funzionali, morfologici, di gestione e fruizione, facendo riferimento alle esperienze più significative, già consolidate e dunque valutabili nei loro esisti, condotte in città europee che presentano analogie di caratteri insediativi e infrastrutturali.

Imola: piazzale della stazione FS

Attraverso analisi finalizzate all'elaborazione di criteri pianificatori e progettuali, si intende evidenziare e verificare le opportunità e le modalità di intervento sulle stazioni ferroviarie e sulle aree contermini. Dagli interventi programmati e in corso nella Regione e, soprattutto, dalle esperienze condotte in numerosi paesi europei, emergono alcune problematiche che necessitano infatti di un approfondimento e di una rappresentazione attraverso specifici filoni di indagine:

- Gli aspetti di carattere urbanistico e ambientale riguardanti l'integrazione della stazione nel contesto urbano
- Il rinnovo dell'organizzazione funzionale della stazione e dell'intero scalo ferroviario
- Gli aspetti della programmazione e gestione degli interventi in relazione ai servizi per la clientela ferroviaria e l'utenza urbana
- La ridefinizione dei caratteri tipologico-architettonici della stazione
- Il raggiungimento di elevati livelli di fruizione e sicurezza nella stazione e nel contesto urbano circostante

Imola: banchina della stazione

Le analisi sono state condotte su: Faenza, Ferrara, Forlì, Imola, Lugo, Modena, Parma, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini; tutte città interessate dal progetto "Stazioni Medie" delle FS e/o dai P.R.U. di cui alla LR 19/98, permettono di enucleare alcune problematiche che saranno oggetto di approfondimenti nella seconda fase della ricerca.
Il contesto urbano delle stazioni è generalmente considerato come un'area di degrado sociale, povera dal punto di vista funzionale e contraddistinta da un tessuto urbano dalla identità indefinita al di fuori del "viale" e del "piazzale": un'area di margine e di "transito", poco sicura e perciò poco attraente per la clientela ferroviaria e l'utenza urbana allargata. E tuttavia l'analisi delle sue caratteristiche morfologiche, funzionali e di accessibilità conferma l'ipotesi che è alla base della ricerca e cioè che si tratti di un'area con grandi potenzialità di riqualificazione, legate alla sua posizione, all'accessibilità e alla disponibilità alla trasformazione del suo tessuto urbano.
Il primo dato di carattere generale è la prossimità della stazione rispetto al centro-città. Salvo alcuni casi (Forlì, Ferrara), essa è collocata in una posizione "centrale", spesso a poche centinaia di metri dalla piazza e dalle strade principali della città storica, verso la quale solitamente si "apre" con un piazzale e con un "viale". Nelle città lungo la via Emilia, in particolare, la stazione si colloca immediatamente a ridosso della cintura dei "viali" realizzati sul tracciato delle mura demolite tra il XIX° e il XX° secolo, che la rendono facilmente accessibile sia dal centro città che da gran parte delle periferie consolidate di prima espansione; in altri casi, ad esempio a Ferrara, la permanenza della cinta muraria, orienta in modo fortemente unidirezionale i suoi rapporti non solo il centro città ma anche con le periferie residenziali, condizionando fortemente le condizioni di accessibilità. La prossimità al centro-città non impedisce tuttavia che la stazione sia tutt'altro che un luogo "centrale": le caratteristiche funzionali e morfologiche del contesto riflettono anzi una condizione che in molti casi può essere definita di "marginalità" e di degrado. Ciò ha una rispondenza nella condizione morfologica di questi casi. Sul "fronte-città", la stazione assume la connotazione di un "margine" invalicabile; lo stesso viale e il piazzale che inquadra l'edificio viaggiatori, rappresentano il "termine" di una sequenza spaziale e di percorsi che ha il proprio luogo di convergenza nel centro della città storica. Le stesse connessioni viarie tra le parti di città sui due lati dell'area ferroviaria - necessariamente realizzate in sovrappasso o, più raramente, in sottopasso e localizzate dove l'imbuto dei binari si restringe – contribuiscono ad isolare ulteriormente la stazione dal contesto delle relazioni urbane.
La stazione e i suoi dintorni costituiscono insomma una sorta di "appendice" conclusiva dell'area centrale, slegata dal resto della città e, in particolare, isolata rispetto alle aree che si sono sviluppate "al di là" dei binari e che sembrano destinate, nel prossimo futuro, ad essere investite da profondi e radicali processi di riconversione funzionale per la delocalizzazione di molte attività produttive.
La condizione morfologica rende la stazione e gli spazi urbani ad essa collegati - soprattutto il "piazzale" - un luogo fortemente specializzato dal punto di vista funzionale. Nonostante la sua prossimità al centro città, solo l'uso del treno e il transito verso altre parti della città giustificano la loro utilizzazione e la rendono interessante per la localizzazione di attività. Con le sole eccezioni di Ravenna e Rimini, dove la stazione è di fatto inserita nel sistema dei luoghi centrali della città, il contesto urbano è di conseguenza piuttosto povero di funzioni sia pubbliche che private. Casi particolari sono anche Lugo, dove tra la stazione e il centro città si concentrano gli istituti di istruzione superiore e, soprattutto, Forlì, dove la stazione e il suo viale hanno rappresentato la struttura portante della nuova espansione urbana pianificata in epoca fascista, con forti intenti rappresentativi.
La monofunzionalità pressoché totale della stazione

3 - Editoriale

4 - La Regione

8 - I programmi
di riqualificazione urbana

14 - InfoRum ti segnala

e del suo immediato intorno, si traduce in una fruizione molto specializzata e riduttiva degli spazi pubblici ed è probabilmente una delle cause principali dei fenomeni di degrado sociale e delle condizioni di insicurezza che accrescono le condizioni di "marginalità" del contesto urbano. L'analisi delle condizioni di accessibilità automobilistica e ciclopedonale, rafforzano le considerazioni svolte ai punti precedenti. In tutte le città esaminate, la rete stradale e i parcheggi, così come il sistema dei trasporti pubblici, sono attestati attualmente quasi esclusivamente sul "fronte città", trascurando il lato al di là dei binari e interessando piuttosto, in alcuni casi, gli scavalcamenti laterali dell'imbuto ferroviario (Imola, Ravenna, Parma). Tuttavia numerosi interventi in corso di realizzazione sono destinati a mutare almeno in parte tale situazione nel breve periodo, in quanto puntano a riorganizzare o a potenziare le diverse modalità di accesso alla stazione, interessando, con la sola eccezione di Faenza, entrambi i lati dei binari. Tra questi si segnalano:

• la realizzazione di nuovi assi di scorrimento e la formazione di accessi e parcheggi di interscambio anche sul "retro" della stazione (ad es. Modena, Reggio Emilia, Imola, Ferrara, Forlì);

• il rafforzamento delle strutture di intermodalità, con la localizzazione della stazioni autolinee in contiguità con la stazione ferroviaria (ad es. Ferrara, Imola, Reggio Emilia, Forlì,);

• la realizzazione o di nuovi sistemi di trasporto in sede propria o il potenziamento di quelli esistenti (Rimini, Modena, Reggio Emilia)

• la formazione di nuove connessioni ciclopedonali tra i due lati, che in alcuni casi (ad es. Ferrara, Faenza, Imola, Lugo, Reggio Emilia) interessano la stazione stessa con la realizzazione di percorsi urbani dedicati in sottopasso.

sistema di relazioni.

Le potenzialità della stazione e delle aree contermini vengono evidenziate dalle previsioni contenute negli strumenti di pianificazione urbanistica (PRG e progetti settoriali) e negli interventi proposti nell'ambito dei Programmi di Riqualificazione Urbana della LR 19/98.

Nei PRG esaminati, la stazione e le aree ferroviarie rappresentano una sorta di "cuscinetto" tra la zone A e B "consolidate", da un lato, e le zone B o D di trasformazione o, in taluni casi, le zone C di espansione, dall'altro: una sorta di "filtro" e una potenziale "soglia" tra l'area centrale e le aree nelle quali concentrano le maggiori opportunità di sviluppo e riconversione urbana, per la presenza di strutture dismesse da recuperare o trasformare e di favorevoli condizioni di accessibilità.

In questo quadro, oltre agli interventi sulla mobilità, le aree contermini alla stazione sono interessate da interventi di varia natura che, in tutte le città analizzate con le sole eccezioni di Imola e Faenza, si iscrivono nell'ambito di PRU e si accompagnano, in taluni casi a progetti sulla sicurezza. E' da sottolineare che tutti i PRU proposti dalle città analizzate comprendono l'area della stazione o, quantomeno, è il caso di Ravenna, aree immediatamente a ridosso della fascia dei binari, a dimostrazione di quanto queste parti di città vengano ritenute essenziali e ricche di potenzialità per "disegnare" una nuova fase dello sviluppo urbano. Una caratteristica comune è la previsione di un "mix" di funzioni che accosta alla residenza attività terziarie e di servizio. L'intenzione è quella di realizzare parti di città "integrate" e non

Faenza: stazione FS

Faenza: interno stazione e banchina

Tali interventi sono rilevanti soprattutto perché sono destinati ad eliminare progressivamente la connotazione di "termine" urbano assunto dalla stazione. Nella generalità dei casi tuttavia non sembrano ancora sufficienti ad assegnare alla stazione e alle aree contermini quel ruolo di "soglia" e di "cerniera" tra parti di città che sembra necessario per valorizzare al massimo la sua prossimità con le aree centrali. Del resto, la formazione di una nuova "polarità" urbana che prolunghi e integri il sistema dei luoghi centrali non può essere affidata ai soli interventi infrastrutturali e al miglioramento delle condizioni di accessibilità: tali interventi, se costituiscono certamente una condizione necessaria, non possono essere sufficienti se non sono inseriti in un più vasto contesto che attribuisca nuove funzioni alle aree che si trovano "al di là" dei binari, creando il bisogno di realizzare un più ampio e complesso

eccessivamente specializzate, operando una "ricucitura" dei tessuti tra i due lati dei binari e recuperando le considerevoli potenzialità insediative degli impianti e delle strutture produttive dismesse. Evidentemente sono riscontrabili notevoli differenze tra i diversi PRU che dipendono dalla visione strategica perseguita e dai soggetti attuatori.

Questi strumenti indicano nettamente una tendenza a "ricentrare" i processi di crescita e di sviluppo urbano, recuperando le strutture dismesse e investendo le aree a più elevato grado di trasformabilità all'interno del tessuto urbano. In molti casi, si tratta di un disegno strategico che assegna un ruolo decisivo alle aree contermini la stazione e al contesto urbano circostante, proponendo interventi di grande scala rispetto la dimensione della città; interventi che, in taluni casi, presuppongono una decisa accelerazione dei processi di trasformazione

urbana e un altrettanto consistente incremento della domanda.
In ogni caso, il superamento della barriera dei binari e la ricucitura tra i due lati diventano aspetti essenziali della strategia urbana e si misurano necessariamente con gli interventi in atto o programmati sulla stazione stessa e sulle aree ferroviarie che solo in parte e in pochi casi vengono prese in considerazione all'interno dei PRU. L'analisi condotta sulle aree ferroviarie pone in evidenza l'esistenza di un vastissimo patrimonio immobiliare - di aree e di edifici - la cui utilizzazione dovrà essere attentamente valutata per verificarne le caratteristiche funzionali e le potenzialità insediative, sia riguardo le esigenze della movimentazione dei passeggeri e delle merci che rispetto ai possibili usi di tipo "urbano".
L'estensione, ma anche l'organizzazione funzionale di tale complesso di aree e fabbricati, contribuisce fortemente a caratterizzare l'impatto della ferrovia sulla città e in particolare l'effetto di "barriera" tra i tessuti urbani sui due lati.

Ferrara: biglietteria stazione FS e collegamento con i binari

Nelle città analizzate, si sono riscontrate situazioni molto diversificate. In alcuni casi la "profondità" dell'area ferroviaria è massima proprio in corrispondenza o nei pressi del "fabbricato viaggiatori" (Parma, Modena) e rende quindi più difficile o più oneroso la sua trasformazione in un luogo di riconnessione urbana. In altri casi ancora, al contrario, l'insieme delle aree ferroviarie assume un andamento lineare con una profondità pressoché costante (Reggio Emilia, Lugo, Ferrara, Ravenna, Forlì, Cesena) su tutto il tratto adiacente all'area

Ferrara: edificio viaggiatori e piazzale stazione

centrale, che potrebbe rendere più facile l'attuazione di eventuali interventi di attraversamento e riconnessione. Dal punto di vista funzionale, se il tronco dei binari di transito è posto evidentemente in posizione mediana tra le aree destinate agli impianti tecnici e le aree destinate alla movimentazione delle merci, si può notare come in taluni casi (Reggio Emilia, Modena, Faenza), lo scalo merci sia collocato sul "lato-città", mentre in altri (Ferrara, Forlì, Lugo) sia collocato sul lato opposto e, in altri casi ancora, su entrambi i lati (Imola, Parma).
La posizione dello scala merci è di particolare rilevanza per le prospettive di riqualificazione urbana che potranno aprirsi a seguito di una diversa localizzazione e organizzazione dei servizi logistici: è il caso di Forlì e Lugo, ad esempio, dove lo spostamento dello scalo merci rende disponibili per interventi ricucitura urbana aree che possono assumere rilevanza strategica nella riqualificazione dei quartieri residenziali "al di là" della ferrovia. Lo spostamento o la riduzione delle superfici destinate alla movimentazione delle merci - funzione che appare sempre più incompatibile con la posizione "centrale" delle aree ferroviarie (se non altro per le difficoltà di accesso su gomma) - è una prospettiva che va attentamente esaminata nei singoli casi; in quanto potrebbe mettere a disposizione di funzioni e usi urbani un patrimonio considerevole di aree su entrambi i lati. Allo stesso modo, probabilmente, un ammodernamento tecnologico della rete ferroviaria e una diversa organizzazione dei servizi accessori potrebbero rendere possibile una riduzione o una riconfigurazione delle aree per gli impianti, rendendo meno "invalicabile" e più permeabile la "barriera" ferroviaria.
Il "fabbricato viaggiatori" - ovvero la "stazione" nell'accezione comune - costituisce ovviamente il principale, ma non l'unico, punto di contatto tra il complesso delle aree e delle funzioni ferroviarie e la città. In tutti i casi esaminati, il fabbricato viaggiatori è parte di un fronte edilizio più o meno continuo che comprende altri edifici con funzioni diverse ma sempre strettamente legate alla ferrovia (uffici e servizi postali, alloggi e dopolavoro ferrovieri, depositi, servizi accessori), generalmente eterogeneo e poco qualificato sotto il profilo architettonico. Tale "fronte" rappresenta un vero e proprio margine urbano, che rafforza l'effetto barriera della ferrovia e contribuisce fortemente al degrado morfologico e all'impoverimento funzionale del contesto.
Nel suo impianto tipologico, il fabbricato riflette inevitabilmente l'assialità e la simmetria di uno schema compositivo che, dal disegno del piazzale fino a quello dell'edificio, è tutto centrato sulla grande hall degli arrivi e delle partenze; mentre sui due lati, le ali destinate prevalentemente ai servizi, agli uffici e ai locali tecnici, definiscono una quinta edilizia più dimessa e meno permeabile. Se la qualità architettonica è molto variabile, la facciata "urbana" esprime quasi ovunque un'intenzione di "rappresentatività", attribuendo in alcuni casi alla stazione una configurazione di "palazzo" pubblico (Modena, Imola, Forlì, ...) che trova riscontro anche nella composizione urbana del "viale" e del "piazzale" (Forlì, Lugo, Imola, Faenza,...). Per contro, il "retro" verso i binari si presenta come un "fronte" indifferenziato e vede accostarsi strutture eterogenee (ad esempio pensiline di vario tipo) che spesso contraddicono l'unitarietà e l'organicità dell'edificio principale. Questo impianto tipologico rappresenta un serio ostacolo per l'organizzazione delle funzioni di interscambio e per la stessa trasformazione della stazione in un luogo urbano di connessione e ricucitura tra i tessuti posti sui due lati dell'area ferroviaria. Gli stessi percorsi trasversali ai binari, realizzati in sottopasso spesso con barriere architettoniche difficilmente eliminabili, non hanno

3 - Editoriale

4 - La Regione

8 - I programmi
di riqualificazione urbana

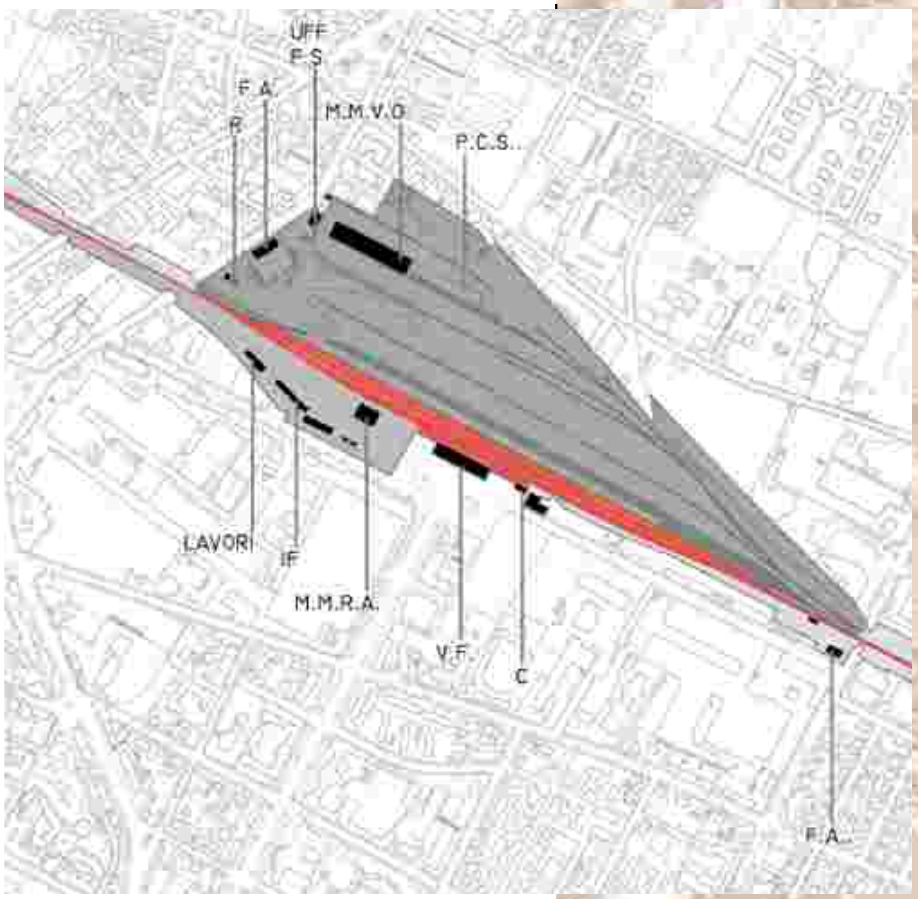
14 - InfoRum ti segnala

le caratteristiche spaziali di un percorso urbano e il loro eventuale prolungamento, se può facilitare l'accesso ai binari all'utenza viaggiatori, non sempre risulta tale da garantire una connessione efficace e attraente per un'utenza allargata.
Nella loro configurazione tipologica, le stazioni delle città analizzate riflettono una concezione ormai largamente superata del servizio ferroviario - un uso sporadico e occasionale del treno limitato ad occasioni particolari, il viaggio come "evento" che richiede una serie di operazioni preliminari come l'acquisto del biglietto e dei generi di conforto prima di recarsi al binario - che trova ormai poca rispondenza nei modi d'uso del servizio che sono propri di un'utenza in gran parte abituale, che usa il treno per spostamenti quotidiani o comunque sistematici, che arriva alla stazione con mezzi diversi e da provenienze estremamente diversificate già in possesso dei "titoli di viaggio", per la quale è essenziale la facilità di accesso al treno e la riduzione delle cosiddette "rotture di carico". Significativamente, l'insieme degli interventi previsti e realizzati in accordo fra RFI (medie stazioni) ed Enti locali vanno generalmente nella direzione di una riqualificazione dell'intorno immediato del fabbricato viaggiatori e di una modifica delle modalità di accesso ai binari. Essi riguardano prevalentemente la risistemazione del "piazzale", il prolungamento dei sottopassi esistenti e/o la realizzazione di nuovi che consentono anche l'accesso ai binari con l'ascensore, riducendo le barriere architettoniche. In taluni casi, attraverso questi interventi, si intende realizzare una continuità tra il centro-città e le aree periferiche o industriali di riqualificazione urbana (Lugo, Imola, Reggio Emilia, Forlì, ...) con nuovi percorsi ciclopedonali, aperti anche ad un'utenza urbana, che attraversano in sottopasso l'area ferroviaria e si propongono come nuove direttrici di connessione, ma rimangono sostanzialmente estranei agli spazi viaggiatori. In questo quadro, gli interventi realizzati nel quadro del Progetto " Medie Stazioni " della RFI si limitano essenzialmente ad un "restyling" del fabbricato viaggiatori, e riflettono solo in parte l'intenzione di adeguare le strutture alle nuove esigenze della clientela: essi propongono piuttosto una valorizzazione immobiliare del fabbricato viaggiatori, riducendo i locali di servizio e aumentando gli spazi "commerciali". Questi interventi tuttavia non si sono tradotti sinora in un significativo incremento di funzioni e di servizi per la clientela ferroviaria e tantomeno per l'utenza urbana. I primi elementi di confronto tra i casi studio analizzati nella Regione Emilia Romagna richiedono evidentemente un'ulteriore elaborazione e soprattutto un approfondimento dal punto di vista interpretativo. In questo senso, i materiali raccolti e le indagini svolte sul campo mettono in evidenza i seguenti elementi problematici:

• le grandi potenzialità di riqualificazione del contesto urbano, legate alla sua posizione, all'accessibilità e alla disponibilità alla trasformazione del tessuto urbano prevalentemente, .ma non solo, sul "retro" delle aree ferroviarie. Non vanno trascurate, a questo proposito, le opportunità che si presentano di riorganizzare e ristrutturare anche profondamente l'intero "fronte città" delle aree ferroviarie, che rappresenta spesso un fattore di impoverimento funzionale e di degrado urbano;

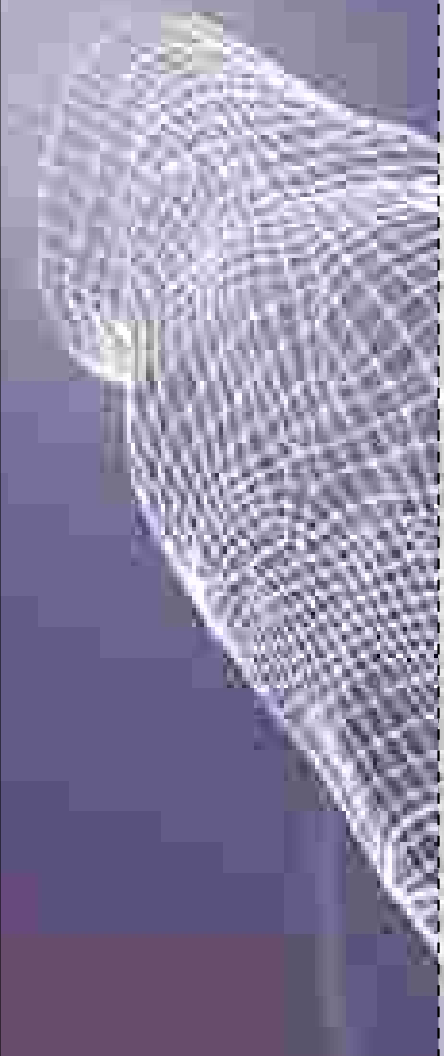
• la vastità e la diversa articolazione funzionale delle aree ferroviarie stesse, che rappresentano dovunque una "barriera" invalicabile quanto, spesso, poco giustificabile con gli usi e le funzioni presenti.
In particolare, lo spostamento degli scali e delle attrezzature per la movimentazione delle merci - indotto dai processi di riconversione e di delocalizzazione industriale - rappresenta una opportunità considerevole per ridurre l'effetto "barriera", sia attraverso la riorganizzazione degli impianti e dei servizi ferroviari che con la ridefinizione dei margini urbani;

• la riqualificazione della stazione e del suo intorno prossimo come "luogo centrale" che valorizzi al massimo la sua prossimità al centro città, richiede un profondo ripensamento del suo impianto tipologico che, pur salvaguardando le qualità architettoniche del fabbricato viaggiatori, la renda partecipe di un nuovo e più complesso sistema di relazioni urbane fondato sull'interscambio e sull'intermodalità, ma anche su una reale molteplicità di funzioni capaci di attrarre un'utenza urbana allargata.



Forlì: planimetria zona stazione FS

A questo scopo dovranno essere attentamente valutate e messe in risalto le diverse opportunità e potenzialità di riqualificazione - che appaiono fortemente differenziate se solo si considera la varietà dei contesti urbani, e le caratteristiche dimensionali e funzionali delle aree ferroviarie - in relazione ai cambiamenti di ruolo funzionale che potranno essere attribuiti alla stazione dal potenziamento del servizio di trasporto e dall'intermodalità.



Bibliografia

1) L. Mazza "Trasformazioni del piano", ed. F. Angeli (Mi), 2002. I testi di questa raccolta sono una riflessione su alcune forme di piano urbanistico sperimentate in passato e sulle relazioni intercorse fra queste forme, il valore assegnato alla terra, e i modi di controllarne gli usi.
2) a cura di G. Las Casas e PL. Properzy "Quadri di analisi regionale. Prospettive di interazione multisettoriale", ed. F.Angeli (Mi), 2002.
3) (a cura di) E. Di Cristofaro e P. Trucco "Metodologie, strumenti , casi di successo", ed. Guerini e Associati (Mi), 2002. Il libro, composto da molti saggi di diversi autori, vuole porre le basi per la creazione di un nuovo approccio all'eco-efficienza, non più pionieristico, ma basato sul raggiungimento di risultati pianificatori attraverso l'impiego sistematico e integrato di metodologie consistenti.
4) A. Monaco "Urbanistica, ambiente e territorio", ed. Simone (Na), 2001: Il testo, che vuole offrire un'immagine completa della professione del pianificatore del territorio, è rivolto per il taglio pratico e concreto anche alla formazione di quanti si apprestano a diventare operatori del settore in pubbliche amministrazioni.
5) A. Clementi " Revisioni di Paesaggio", ed. Meltemi (Roma), 2002. Il lavoro che si presenta, sviluppa i principi e gli approcci metodologici per orientare le politiche di tutela e valorizzazione del paesaggio, emersi nella Convenzione Europea del Paesaggio di Firenze del 2001.
6) GL. M. Esposito "Pianificazione e Pubblica Amministrazione a regime di mercato" ed. Cedam (Pd), 2002. Il volume affronta uno studio globale dell'attività di pianificazione delle pubbliche amministrazioni, condotto alla luce delle recenti mutazioni ordinamentali e legislative che hanno interessato l'apparato dei pubblici poteri, occupandosi inoltre dei principali programmi e piani pubblici comunitari e nazionali.
7) P.Mattiussi "Verso un nuovo piano territoriale regionale: l'esperienza della Regione Emilia-Romagna" in (a cura di AA.VV.) "Il Corridoio Appenninico": sintesi di una esperienza" prodotto dalla Regione Marche.
8) AA.VV: "Gestire la Mobilità Urbana" ed. Il Sole 24 Ore (Mi), 2002: Si tratta di una raccolta di saggi relativi allo sviluppo di temi più strettamente rapportati allo sostenibilità urbana e alla razionalizzazione della mobilità nei grandi centri, in applicazione di alcuni recenti provvedimenti quali i Piani della Mobilità Urbana introdotti con LN. e il mobility manager previsto dal DM del 27 / 3 / 98.
9) IRS: "Regione Emilia-Romagna. La politica della programmazione negoziata: analisi dei Programmi Speciali d'Area." E' il primo rapporto intermedio sullo stato di attuazione dei Programma d'Area attivati ai sensi della LR. n. 30 / 96.
10) A.P. Latini "Battery park city,new york" ed. Officina (Roma), 2001.Il volume mette a confronto i diversi progetti di trasformazione di un un'ampia fascia portuale dismessa di circa 94 ettari a ridosso di Manahattan, focalizzando in particolare il ruolo dell'urban design ,non solo come strumento di rappresentazione, ma soprattutto di formazione del confronto e di supporto alla regolamentazione del rapporto pubblico / privato e dei soggetti attuatori preposti alle Trasformazioni complesse(quali per es. le agenzie).

Articoli, Riviste e Ricerche

1) "Scienze Regionali" n.1 / 2002, ed. F.Angeli (Mi). Fra gli obiettivi che la rivista si propone , quale Italian Journal of Regional Science, vi è quello di contribuire all'avanzamento dei temi consolidati delle scienze regionali nel campo delle discipline madri, e ad estendere il dibattito multidisciplinare per meglio valorizzare le innovazioni disciplinari.
2) "Casabella" n. 703 / 2002. Contiene contributi e commenti al concorso di architettura, indetto da un soggetto privato, connesso alle trasformazioni delle strutture dismesse della Fiat a Novoli di Firenze, per il quale è stato predisposto un apposito "piano guida" preliminare al concorso , di L.Krirer.
3) "Edilizia Popolare" nn. 269 / 270 / 2001, ed. Edilizia Popolare (Roma), 2001. Presenta alcune esperienze progettuali di carattere abitativo per anziani, condotte dagli ex Iacp delle Provincie di Forlì-Cesena, Parma e Ferrara, sia di nuova costruzione che di recupero.
4) "Parametro" n. 239 / 2002, ed. Faenza Editrice Spa, Faenza (Ra), 2002. Dedicato ai temi, ai linguaggi e alle pratiche del restauro architettonico nell'attuale contesto con saggi fra gli atri di E. Garzillo, G. Glesleri e F. Canali.
5) "Estimo e territorio" n. 6 / 2002, ed. Edagricole (Bo), 2002. Contiene uno monografia sul testo unico degli espropri di cui DPR. n. 327 / 2001, con saggi critidi F. Bertuzzi,W. Fabietti, E. Micelli e S. Carbonara.
6) "Rivista Giuridica dell'Edilizia" maggio-giugno 2002, ed Giuffrè (Mi), 2002.
7) Si segnalano in particolare i saggi di R.Gracili e L.Mele sulla direttiva comunitaria n. 93 / 37 sugli appalti pubblici e di M. Tucci sull'indennità di espropriazione dei fondo agricoli.
8) "Rivista Giuridica di Urbanistica" nn.2 / 3 / 2002, ed. Maggioli (Rn), 2002.
9) Sono riportati saggi e commenti in merito all'efficacia giuridica dei piani territoriali , sul rapporto fra vincoli ed espropri, sulla s.d.i.a. nel testo unico dell'edilizia di cui al DPR. n. 380 / 2001.
10) 7) "Urbanistica" n. 118 / 2002, ed. INU (Roma) 2002. Di particolare interesse è la presentazione del progetto "Bequest" (Building environmental quality evaluation for sustainability) avviato nell'Unione Europea, finalizzato a fornire un quadro informativo e metodologico multidisciplinare, funzionale alla valutazione dei progetti di trasformazione in una logica di sostenibilità ambientale e anche al supporto delle più specifiche tematiche della VAS.
11) "Archivio di Studi Urbani e Regionali" nn.71 / 72 / 2002, ed. F.Angeli, 2002.
12) Contiene saggi e articoli sui temi della sostenibilità ambientale trattati in maniera interdisciplinare, riportando anche alcune esperienze maturate in Emilia-Romagna.
13) "Urbanistica Informazioni" n. 184 / 2002, ed. INU (Roma), 2002. Si riportano articoli e commenti sui recenti provvedimenti regionali in materia di piani di servizi .
14) "Problemès politiques et sociaux" n. 870 / 2002., ed. Imprerie de Champagne (Ch), 2002.
15) Numero monografico riservato al rinnovamento dei programmi e degli strumenti d'intervento alla scala territoriale e urbana in Francia , emanati dalla seconda metà degli anni novanta in poi in relazione all'avvento dei programmi regionali dell'Unione Europea(Iterreg., Leader, Equal. ecc.).
16) "Attenzione" n. 4 / 2002, ed. Edicomp (Roma), 2002. Contiene un dossier sull'impronta ecologica e relativa applicazione, con saggi di G. Bologna, A. Paolella e G. Bilanzone.
17) "Guida alle agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni", in "I Dossier di Ponte" n. 7 / 2002.
18) "Edilizia e Territorio" n.37 / 2002, ed. "Il sole 24 ore" (Mi) 2002. Nell'inserto della rivista si riportano informazioni e commenti sullo stato di attuazione della L.R. n. 19 / 98, sul Programma di Riqualificazione Urbana di Fidenza e una guida ai piani di manutenzione adeguato alle norme Uni 10831-2 e 10951.

3 - Editoriale

4 - La Regione

8 - I programmi
di riqualificazione urbana

10 - Le Ricerche

Eventi

1) "Centri Storici e territorio: ragioni, metodi e tecniche per il recupero". I contenuti delle relazioni presentate al convegno che si è svolto c/o l'Università di Cagliari il 27 e 28 settembre 2001, hanno posto in luce i molteplici fattori che conferiscono ai centri storici una valenza territoriale forte ed un'esigenza di riuso e recupero di tali spazi. (per più precise informazioni, Luciano Vecchi e-mail: lvecchi@regione.emilia-romagna.it);
2) "La nuova cultura della città", convegno internazionale organizzato dalla Università Roma, il 5, 6 e 7 novembre dalle 9,30 alle 18,00, c/o l'Accademia dei Lincei ,Roma.
Per più precise informazioni, L.De Bonis
(e-mail: luciano.debonis@uniromal.it);
3) "Territtoires en quete d'images les ressorts de l'attractivitè", nell'ambito del 23° congresso delle Agences d'Urbanisme, Marsiglia, 11, 12, e 13 dicembre .
Per più precise informazioni: (http: / / www.fnau.org)
4) "Nuovi paesaggi della città contemporanea", iniziative seminariali organizzate per il 75° anniversario dello Iuav nelle giornate del 4, 14, 28 ottobre, 11,25 novembre, 9 dicembre 2002 e 20 gennaio 2003, c/o l'aula magna dell'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, Tolentini, S. Croce 191 Venezia. Per più precise informazioni (e-mail: segr-du@iuav.it);
5) Biennale di Venezia fino al 3 novembre 2002. Le iniziative istituzionali nell'ambito dell'ottava mostra di arte e architettura si svolgono c/o i padiglioni dei Giardini e dell'Arsenale del Sestiere di Castello.
Per informazioni (http: / / www.labiennaledivenezia.net / it.archi);

Corsi di formazione e aggiornamento professionale

1) "Metodi e tecniche per il settore immobiliare". Corsi intensivi di formazione e aggiornamento in materia immobiliare dall'ottobre 2002 al giugno 2003, organizzati dal Dipartimento BEST del Politecnico di Milano, c/o l'Aula D in v. Durando 38 / A a Milano dalle ore 9,00 alle ore 14,00.
Per informazioni e-mail: qualitec.formazione@polimi.it);
2) "Corso di aggiornamento in Diritto Urbanistico", dall'8 / 10 / 2002 al 20 / 11 / 2002, c/o l'Hotel Savoia, v. S. Donato 161 Bologna, dalle ore 9,00 alle ore 13,30.
Il corso è organizzato dall'IIPLE di Bologna. Per informazioni, (e-mail: iiple@edili.com);
3) "Pianificazione strategica in Italia", seminario di approfondimento organizzato dalla Fondazione "G. Astengo" a Roma il 25 / 10 / 2002. Per informazioni Luciano Vecchi, (e-mail: lvecchi@regione.emilia-romagna.it);

Tesi di laurea (luglio-settembre 2002)

1) M. Casadei "Ruolo e finalità dei programmi complessi. Il caso del "comparto stazione" di Cesena", Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna A-A 2001-2002 (relatore Professor C.Porrino, correlatori Ing. G. Moretti, Prof. G. Ronzani, Arch. L.Vecchi e Arch. V. Orioli);
2) P.P. Meluzzi " La città del Rubicone: un piano per l'integrazione dei piccoli comuni" Facoltà di Architettura dell'Università di Firenze A-A 2001-2002 (relatore Prof. M. Massa).

Provvedimenti e norme

1) Decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27 / 12 / 2001, pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale del 12 / 7 / 2001, relativi all'attuazione della LN. n. 21 / 2001. Essi destinano finanziamenti statali per l'attivazione di una nuova fase dei "Contratti di Quartiere", di un programma sperimentale per le abitazioni in affitto e di alloggi per anziani;
2) L.N. n. 166 dell'1 / 8 / 2002 "Disposizioni in materia di infrastrutture", pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 3 / 8 / 2002. Sono riportate le modifiche alla L.N. n. 104 / 94, introdotti i Programmi di Riabilitazione Urbana, precisate le finalità delle Società di Trasformazione Urbana;
3) D.L. n. 190 del 20 / 8 / 2002, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 26 / 8 / 2002. E' relativo all'attuazione della L.N. n. 443 / 2001 per la realizzazione delle infrastrutture e gli insediamenti strategici di interesse nazionale;
4) L.N. n. 185 dell'1 / 8 / 2002, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 19 / 872002. Stabilisce le proroghe in materia di sfratti, del testo unico dell'edilizia e delle espropriazioni;
5) L.N. n. 179 del 31 / 7 / 2002 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 13 agosto 2002. Fra le disposizioni di questo provvedimento, si segnalano l'istituzione di Osservatori Ambientali, la predisposizione di un programma strategico di comunicazione ambientale , l'inserimento di una serie di siti inquinati nel piano di bonifica nazionale n.426 / 98;
6) L. N. n. 120 dell'1 / 6 / 2002, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 19 / 6 / 2002. Si tratta del provvedimento di ratifica ed esecuzione del protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici;
7) Sentenza n. 398 del 7 / 6 / 2002 del Tar dell'Umbria. E' relativa al riutilizzo di un'area industriale dismessa, che non vanta alcuna aspettativa edificatoria qualificata all'utilizzazione della stessa. La sentenza e il relativo commento sono riportati nella rivista "Costruire" n. 231 / 2002;
8) LR. n. 16 / 2002, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna del 15 / 7 / 2002 "Norme per il recupero degli edifici storico-artistici e la promozione della qualità architettonica e paesaggistica del territorio.;
9) Progetto di Legge della Giunta Regionale, pubblicato sul supplemento del Bollettino Ufficiale regionale n. 190 del 31 / 7 / 2002;
10) Deliberazione del Consiglio Regionale n. 390 del 30 / 7 / 2002 "Disciplina generale dell'intervento pubblico nel settore abitativo (individuazione dei criteri di gestione degli alloggi di erp)".

Unione Europea

1) Fondazione "A Della Rocca". XXIII concorso internazionale per monografie sul tema: Schema di sviluppo dello spazio Europeo. Fra i contributi pervenuti si segnalano quelli di G. Dioguardi" L'Europa delle città nel contesto del villaggio globale", di U. Janin-Rivolin e C. Salone "Tra ragioni istituzionali e complessità territoriali: una proposta operativa e un esempio applicativo", di F. Rizzo "La variabili strategiche delle città sostenibile" e di F. Archibugi "I sistemi urbani in Europa: una nuova strategia di riequilibrio territoriale".Per informazioni: Luciano Vecchi, (e-mail: lvecchi@regione.emilia-romagna.it);
3) U. Janin-Rivolin "Le politiche territoriali dell'Unione Europea. Esperienze, analisi, riflessioni.

infoRUM

trimestrale di informazioni per
la Riqualificazione Urbana
Metropolitana
della Regione Emilia-Romagna

a cura di:
ECUBA s.r.l.

Direttore Responsabile:
Roberto Franchini
Direzione scientifica:
Piero Orlandi (RER),
Michele Zanelli (RER),
Roberto D'Agostino (Ecuba)

Redazione:
Andrea Claser (Ecuba),
Francesca Lavagetto (RER),
Simona Pasqualini (RER),
Carlo Maria Venturi (Ecuba),
Luciano Vecchi (RER),
Andrea Zanelli (RER)

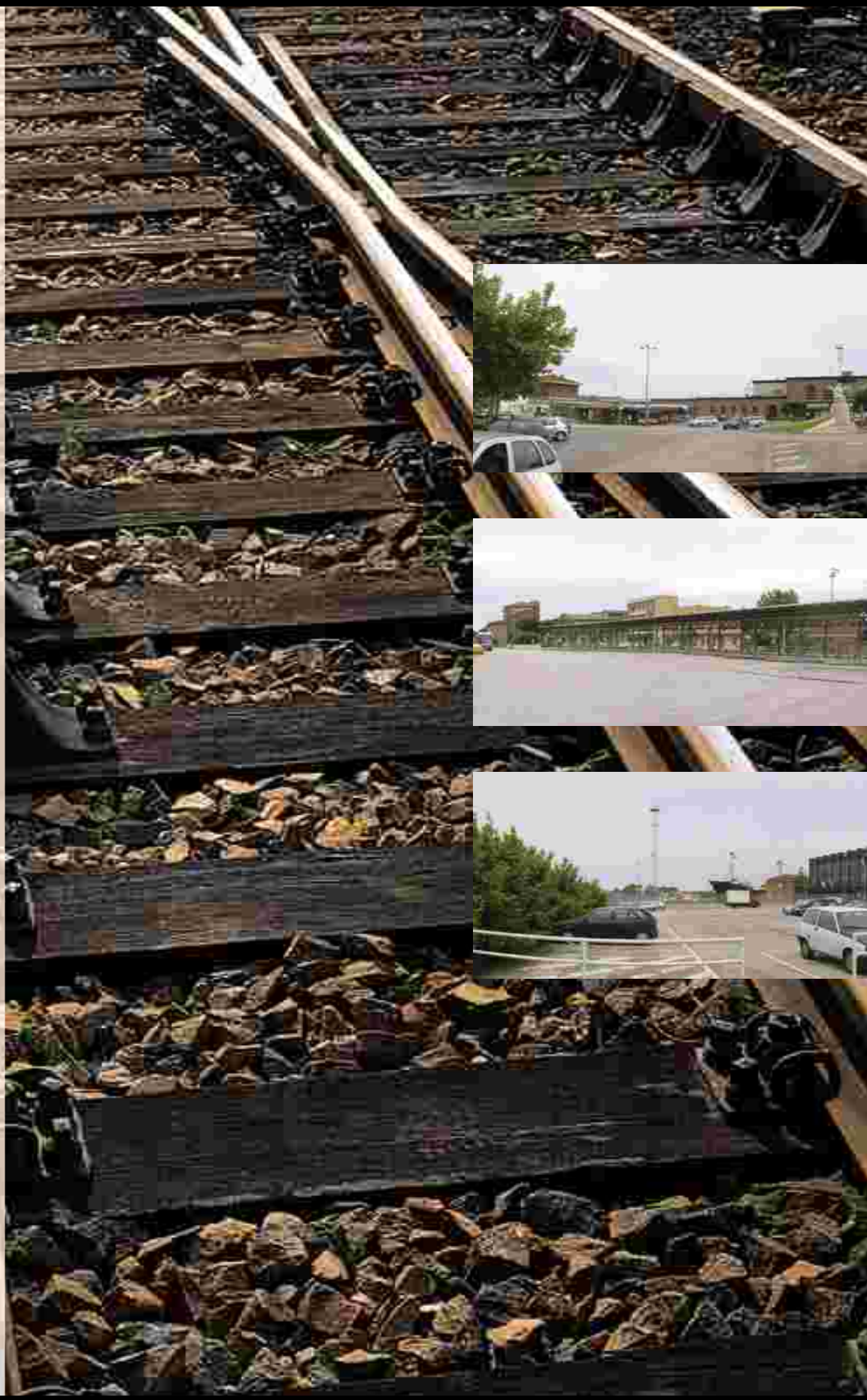
Coordinamento di redazione:
Simona Pasqualini,
Francesca Lavagetto,
Mariagrazia Mazza

Realizzazione grafica:
Fabio Moschini

Indirizzi
Regione Emilia-Romagna
Servizio Riqualificazione Urbana
Viale Aldo Moro, 30
40127 Bologna
Tel. 051 283763
Fax 051 284120
http://www.regione.emilia-romagna.it

ECUBA s.r.l.
Via del Cestello, 4
40124 Bologna
Tel. 051 228048
Fax 051 6565124
www.ecuba.it

www.inforumrer.org
mazza@inforumrer.org

Stampa:
CASMA s.r.l.
Via B. Provaglia, 3
Bologna

spedizione
in abbonamento postale
L.662/96 comma 20/C
autorizzazione Tribunale di Bologna
n°6928 del 13-07-1999