

# Laboratorio Via Larga: la campagna di quartiere

Un nuovo parco per il quartiere e la città

*Concorso Nazionale di Progettazione Partecipata e Comunicativa*

## **2. secondo incontro - vivere e abitare il quartiere: presente e futuro della zona via Larga-Scandellara**

***martedì 7 marzo 2006***

Nel secondo incontro la fase di confronto è stata preceduta da un intervento informativo a cura di Francesco Evangelisti (Comune di Bologna).

Si è trattato in prima battuta di un excursus storico che, attraverso carte e documenti tecnici, ha tracciato l'evoluzione della parte di città coinvolta, la zona di Via Larga-Scandellara.

### **1742**

Osservando la mappa disegnata da Andrea Chiesa nel 1742 si vede in maniera evidente come via Larga (il cui nome è attestato in documenti già nella prima metà del XVI secolo), asse appartenente al disegno della centuriazione che fin dal tempo dei romani ordinava l'assetto del territorio rurale bolognese, lasciasse posto verso ovest ad un assetto fondiario differente, irregolare, nel quale risulta determinante la presenza di corsi d'acqua significativi (in questo caso, il Savena). Questo assetto è stato chiaramente leggibile fino a tempi relativamente recenti, mentre la città si espandeva verso est. Dell'assetto settecentesco sono ancora oggi riconoscibili, benché modificate dall'inserimento del rilevato autostradale, le vie Scandellara e dello Spiraglio (antica strada campestre che fino al 1933 si chiamava via delle Spie).

### **1850 e 1884**

Nelle cartografie militari del 1850 e del 1884 l'assetto del territorio e del paesaggio è quello prettamente rurale periurbano: strade alberate (via Larga), filari alberati coltivati a piantata con campi interposti. Villa Pini è sempre individuata in queste cartografie, anche se assume nomi via via diversi (Cà Santini per la carta "austriaca" del 1850, Cà Dalpini per la carta "italiana" del 1884).

### **1941**

Dal 1941 sono comparsi nella cartografia i primi segni della nuova infrastrutturazione cittadina: lo scalo merci e la ferrovia Bologna-Portomaggiore.

### **1958**

Il Piano Regolatore del 1958 disegna la tangenziale e l'asse delle vie Terrapieno/Industria e individua a est di via Larga il grande comparto di espansione industriale cittadino (che si svilupperà molto dopo). Si tratta delle principali scelte di urbanizzazione di questa parte del territorio, che ne caratterizzano la natura e l'uso ancora oggi.

### **1969**

Nel 1969 il nuovo piano urbanistico disegna una nuova strada diagonale che collega via del Terrapieno a via Larga: l'area a sud est viene destinata a verde pubblico, mentre a ovest rimane la destinazione produttiva; la strada diagonale verrà poi realizzata e successivamente in parte demolita.

### **1971**

La foto aerea del 1971 mostra un assetto fondiario ancora chiaramente riconducibile a quello rurale storico: non c'è ancora via dell'Industria (e neppure la prevista via del Carpentiere), non ci sono impianti sportivi, solo campi e case rurali nella zona a ovest di via Larga.

### **1978**

Il piano del 1978 disegna ancora la strada diagonale (Carpentiere) prevedendo la destinazione specifica della zona a nord-est per la realizzazione di un "automercato". La destinazione di "centro servizi all'auto" rimarrà nel tempo, fino a realizzarsi parzialmente con la nuova sede della motorizzazione civile.

### **1985**

Ma è il PRG del 1985 a decidere le sorti della zona, individuandola come "zona integrata di settore" destinata alla realizzazione di edilizia residenziale, terziario, usi commerciali e servizi. E' la decisione "definitiva" sul futuro dell'area, quella che ha comportato la realizzazione delle nuove residenze e del centro commerciale, nonché del parco Tanara.

### **1989**

Nel fotopiano del 1989 sono visibili sia la via dell'Industria che la via del Carpentiere completa (verrà poi demolita in parte per la realizzazione delle abitazioni e del parco Tanara), sono comparsi i primi impianti sportivi universitari.

### **2002**

Solo nel 2002 è chiaramente leggibile l'attuale assetto urbano, con le case su via Larga e dell'Industria, il centro commerciale a sud, il centro sportivo universitario a nord e il parco Tanara al centro.

E' seguita la presentazione dei diversi progetti di trasformazione, già programmati o in fase di redazione avanzata, che riguardano le aree contermini a quelle oggetto di concorso: attraverso l'uso contemporaneo di una simulazione tridimensionale (a cura del SIT Comune di Bologna e della società Koala Games) e di elaborati tecnici originali è stato possibile mostrare le trasformazioni future e il loro impatto presunto sull'area di progetto.

#### *1. Comparto ex Barbieri e Burzi*

Il comparto di attuazione del Piano Regolatore Generale Comunale denominato "R3.28 - I.C.B." comporta la ristrutturazione urbanistica della zona compresa tra la ferrovia, via Larga e la tangenziale e di una seconda zona in via del Terrapieno. Il piano di dettaglio per la trasformazione delle aree è stato approvato dal Comune nel marzo del 2004; l'attuazione completa delle previsioni dovrà avvenire entro dieci anni da quella data. Il piano prevede la realizzazione di oltre 30.000 mq di superficie da destinare ad uffici e altri usi diversi dalla residenza nella zona ex I.C.B., mediante la realizzazione di un edificio caratterizzato dalla presenza di un'alta torre, e di oltre 15.000 mq di parcheggi pubblici. Nella zona di via Terrapieno verrà contestualmente realizzato un nuovo parco pubblico di superficie pari a circa 3 ettari. Sono state effettuate le demolizioni della zona da edificare e sono in corso le procedure di bonifica e sistemazione dei suoli per poter avviare l'intervento.

#### *2. Completamento del comparto sportivo universitario*

Sulla base di un accordo complessivo sullo sviluppo complessivo delle sedi dell'ateneo bolognese, raggiunto tra Università e Comune nel 2002, nel 2005 sono state definite nel dettaglio, con apposita convenzione, le opere che verranno realizzate alla Università a definitivo completamento del comparto sportivo. Si tratta della nuova sede della Facoltà di Scienze Motorie, di una pista coperta per l'atletica leggera, di un edificio destinato a sede dei servizi per le attività sportive. Inoltre l'Università si è impegnata a realizzare un parcheggio pubblico a servizio di tutte le attività, nella zona più a est, su via del Carpentiere, e una piazza pubblica che risulterà l'elemento conclusivo dell'isolato porticato con gli studentati, verso ovest. I tempi previsti per l'attuazione delle opere sono quattro anni (dal 2005) per parcheggio e piazza, dieci anni per l'insieme dei nuovi edifici universitari.

#### *3. Interventi sulle infrastrutture*

I lavori già in corso sul sistema stradale tangenziale/autostrada riguardano l'allargamento della corsia d'emergenza della tangenziale, la cui larghezza viene portata dagli attuali 2,5 m a 3,5; la nuova larghezza, associata ad un sistema di gestione e controllo del traffico, permette di realizzare la "terza corsia dinamica". Un progetto finalizzato ad aumentare le condizioni di fluidità e sicurezza del traffico: attraverso varchi mobili tra corsie autostradali e tangenziale sarà possibile dirigere il traffico dell'una o altra infrastruttura su alcune o tutte le corsie, a seconda delle esigenze che vengono valutate da una centrale di controllo. Il progetto prevede anche numerosi interventi di sistemazione degli svincoli, mirati ad attenuare i problemi di congestione, prevalentemente dovuti alle code che si formano sui rami di svincolo a causa della tipologia degli innesti sulla viabilità cittadina non sempre adeguati ad entità e distribuzione oraria degli effettivi flussi di traffico. Tali interventi consistono nel miglioramento geometrico e funzionale dei collegamenti con la viabilità ordinaria mediante eliminazione delle svolte a sinistra nelle intersezioni a raso e realizzazione di nuove rampe o di rotatorie.

Per quanto riguarda le uscite n. 10 (Rimesse-Roveri) e n.11-11bis (Massarenti-S.Vitale) sono previsti la realizzazione di un nuovo braccio di uscita/entrata dalla tangenziale a via Larga (lato esterno, a sud del tracciato della linea ferroviaria e due rotatorie su via del Terrapieno.

La viabilità della zona muterà anche in relazione alla realizzazione del comparto urbanistico "R3.28 - I.C.B.", che provvederà all'interramento della linea ferroviaria, con eliminazione del passaggio a livello su via Larga e alla riorganizzazione delle intersezioni su via Larga.

#### *4. Restauro di villa Pini*

Il Comune ha predisposto il progetto definitivo ed esecutivo per la realizzazione di un "Centro per il volontariato e le associazioni" nel complesso edilizio chiamato "villa Pini", in via del Carpentiere. La prima fase di realizzazione del progetto (redatto nel 2005) prevede la demolizione e fedele ricostruzione dell'edificio padronale con la realizzazione della nuova sede della associazione di pubblica assistenza, mentre in una seconda fase si prevede la destinazione a sede per associazioni di volontariato e sala pubblica per riunioni dell'edificio rurale. L'area circostante la villa verrà sistemata mediante il restauro e l'integrazione della vegetazione esistente e l'inserimento dei parcheggi per le ambulanze e gli operatori.

La seconda parte dell'incontro è stata dedicata alla discussione. I risultati sono stati integrati nel resoconto che segue.

## Resoconto in forma di appunti delle discussioni plenarie e in gruppi di sabato 25 febbraio, martedì 7 marzo 2006

### VILLA PINI

Villa Pini è indubbiamente uno dei luoghi di maggiore importanza, si troverà nel cuore del nuovo parco, ospiterà nuove attività e funzioni. Ci sono molte aspettative in merito agli usi possibili di questa nuova struttura. Il progetto attuale prevede che la villa padronale divenga sede della pubblica assistenza mentre il secondo edificio venga dedicato alle attività delle associazioni del territorio e di quartiere. In merito alla presenza della pubblica assistenza sono emerse durante l'ultimo incontro perplessità per la previsione nel progetto di recinzioni, parcheggi delle ambulanze, accessi carrabili, che si troverebbero proprio nel cuore dell'area verde. La presenza dell'associazione viene invece valutata positivamente da chi ritiene che la sede della pubblica assistenza possa costituire un utile presidio del parco 24 ore al giorno.

<b>problemi, criticità</b>	<b>opportunità, proposte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oggi Villa Pini è un luogo pericoloso, vi sono rifiuti (e a volte siringhe)</li> <li>• Nel progetto che prevede la realizzazione della sede delle ambulanze: come funziona la viabilità (in entrata e in uscita)? Perché si è pensato alla sede delle ambulanze proprio a Villa Pini? E' utile? Ipotesi: il parcheggio può essere staccato dalla sede, magari al di là del percorso pedonale?</li> <li>• Perché la pubblica assistenza nell'edificio di pregio? Perché frammentare la corte colonica?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Villa Pini: esiste un progetto del settore Lavori Pubblici che prevede la sistemazione di un edificio per la pubblica assistenza e dell'altro edificio come centro per associazioni di quartiere e sala polivalente</li> <li>• Sono già progettate anche le aree di parcheggio intorno agli edifici</li> <li>• Villa Pini: può essere un presidio sanitario per il quartiere? Ci sono stati contatti per provare ad avere un medico di famiglia disponibile nella struttura</li> <li>• Intorno a Villa Pini ristrutturata potrebbero nascere spazi per lo sport di base, gestiti dalle associazioni, un' area giochi protetta, spazi recintati ....</li> <li>• Approfondiamo le possibili modalità di gestione, decliniamo cosa significa centro sociale e culturale (uso conviviale, familiare, anziani, bambini,...)!</li> </ul>

### LUOGHI DI INCONTRO E EVENTI

Si registra una assoluta mancanza di spazi e di opportunità. Motivo di discussione è anche la presenza della manifestazione estiva Scandellara Rock nelle immediate vicinanze.

<b>problemi, criticità</b>	<b>opportunità, proposte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assenza di punti aggregativi</li> <li>• Scandellara Rock: problema per il tipo di frequentazione notturno, per il traffico auto notturno, nonché per la convivenza fra uso notturno (che può portare degrado e rifiuti) e uso diurno del parco</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le strutture sportive (piscina, palestra cub, ecc.) sono un valore, ma da meglio collegare, integrare con il quartiere</li> <li>• Scandellara Rock: vi sono due posizioni, chi auspica un trasferimento in altro luogo, altri pensano che sia una esperienza da valorizzare e rivedere in positivo attenuandone l'impatto</li> </ul>

### RESIDENZE e POPOLAZIONI

Nell'ultimo incontro è stato posto un problema di identità di questa nuova parte di città che si va definendo: come chiamarla? Come darle un nome che aiuti gli abitanti ad identificarsi? Il posizionamento delle nuove residenze è un altro importante motivo di dibattito; i criteri al momento individuati sono: distanza dalla tangenziale, non interruzione e rispetto della connessione fra le diverse aree verdi, minore impatto possibile sulla viabilità.

<b>problemi, criticità</b>	<b>opportunità, proposte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Progetto: perché sono stati previsti proprio qui gli alloggi? in questa area?</li> <li>• E' necessario capire meglio i progetti previsti per le aree limitrofe all'area di progetto</li> <li>• Sarebbe interessante capire meglio che tipo di popolazione vive questo quartiere, quale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identità: siamo "via larga", ma non potremmo darci un nome? Diventare "un borgo"? Introdurre un elemento di "comunità" anche nel linguaggio che ci identifica?</li> <li>• Questione disagio abitativo delle giovani coppie da tenere presente. Bene nuove</li> </ul>

trend è atteso, la presenza o meno di famiglie e giovani immigrati	residenze, ma dove? Distante da tangenziale, vicino ai servizi sportivi <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le nuove case non dovrebbero essere a ridosso di via del Carpentiere, limiterebbero la continuità fra il parco Tanara e il nuovo parco</li> </ul>
--	--

## PARCHI

Il nuovo parco rappresenta una grande opportunità ma genera anche alcune preoccupazioni. La discussione ha messo in luce entrambi questi fattori.

<b>problemi, criticità</b>	<b>opportunità, proposte</b>
<p><i>Il nuovo parco</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Preoccupa l'ampiezza del nuovo parco. Sarà gestibile? Avrà problemi di controllo?</li> <li>• Come integrare il gattile (oasi felina) nel nuovo progetto?</li> </ul> <p><i>Il parco Tanara</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mancano punti d'ombra nell'attuale parco</li> <li>• Un'altra criticità forte è la presenza di persone dedite alla vendita di sostanze stupefacenti nella zona dei giochi dei bambini</li> <li>• Il Centro Commerciale potrebbe avere un ruolo maggiormente attivo con proposte di animazione del parco?</li> <li>• Manca un luogo dedicato alla sgambatura dei cani</li> <li>• Dissuasori all'entrata del parco Tanara: sono utili per non far entrare i motorini, tuttavia non permettono il passaggio delle biciclette. In bicicletta si è costretti a passare dalla strada che è molto più pericolosa</li> </ul>	<p><i>Il nuovo parco come ricucitura</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Occorre allargare l'area di progetto, almeno una testata al di là della tangenziale, oltre il sottopassaggio. Collegare "le due parti", scuola e parco</li> <li>• Il progetto ha un ruolo di ricucitura tra i due parchi attuali, il parco Tanara e quello intorno alla scuola</li> <li>• Tenere presente la rete dei percorsi ciclabili esistenti e previsti a scala urbana. Il parco è l'occasione per ricucire i percorsi ciclabili e pedonali, tra servizi e centralità periferiche.</li> <li>• Valorizzare i passaggi, attraversamenti della tangenziale, evitare frammentazione</li> <li>• C'è un secondo passaggio sotto la tangenziale che potrebbe essere sfruttato, si trova più a nord ed ora è utilizzato solo dal contadino</li> </ul> <p><i>Attività e presidio</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantire presidio nell' area di progetto e non solo. Attività aggregative socializzanti e per il tempo libero</li> <li>• Mantenere le caratteristiche del territorio, evitare la cementificazione</li> <li>• Fare molta attenzione all'accessibilità delle diverse zone del parco</li> <li>• Parco: si ma qualcosa di innovativo!</li> <li>• E' importante pensare dei servizi per studenti, anche questi sono presidi importanti</li> <li>• Per avere un buon presidio, le strutture dovrebbero essere disseminate nel parco, non concentrate</li> <li>• C'è un problema di illuminazione notturna di alcune zone, questo aspetto dovrà essere curato</li> <li>• Pista ciclabile/sportiva (tipo velodromo): può essere una proposta?</li> </ul> <p><i>Parco e coltivazioni</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valorizzare uso agricolo. Problema di gestione: come e chi? che ruolo per il contadino?</li> <li>• Un nuovo parco simile all'esistente può creare problemi, un parco agricolo garantisce un presidio del territorio</li> <li>• Campi agricoli: rappresentano un valore storico, da preservare; anche le strutture dei casolari sono da valorizzare, da mantenere (vedi modello biblioteca scandellara)</li> </ul>

<p>(...segue parchi)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alcune parti potrebbero rimanere agricole? (c'è la disponibilità della famiglia di contadini?), per esempio lo spazio vicino all'oasi felina?</li> <li>• Scuola e campagna: fattoria didattica? Comunque l'aspetto didattico del parco è da studiare.</li> </ul> <p><i>Parco e cani</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Si propone uno sgambatoio attrezzato: recintato, con doppia entrata, panchine, fontana. Una associazione sta raccogliendo firme per proporre questa soluzione</li> <li>• Alta presenza di cani nel quartiere. Un area dedicata permetterebbe anche un maggior rispetto delle persone che non li amano</li> <li>• Attenzione però che non sia troppo lontana dalle residenze: in quel caso molti anziani potrebbero avere difficoltà a raggiungerla</li> </ul>
--------------------------	---

### CLIMA ACUSTICO - RUMORE

<b>problemi, criticità</b>	<b>opportunità, proposte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rumore tangenziale: disagio soprattutto per chi abita ai piani alti, valutare i rimedi idonei (la fascia boscata?)</li> <li>• Rumore dallo scalo ferroviario. Si sente solo raramente, non confrontabile con la tangenziale</li> <li>• Inquinamento elettromagnetico: esiste? È un pericolo? (c'è uno studio di Legambiente a proposito)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La presenza di una barriera antirumore è la prima necessità per rendere fruibile l'intera area.</li> <li>• Rumore e inquinamento provenienti dalla tangenziale: proposta di fascia alberata di protezione</li> <li>• Nel progetto di allargamento della tangenziale è prevista l'installazione di barriere antirumore? In quale posizione? Ci si auspica almeno sul lato scuola</li> <li>• Mitigazione del rumore: forse è meglio una barriera che la fascia boscata (la fascia alberata potrebbe dover essere troppo estesa per avere reale efficacia)</li> </ul>

### IL PARCO E I PERCORSI CASA- SCUOLA

<b>problemi, criticità</b>	<b>opportunità, proposte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Per quanto riguarda le connessioni pedonali il problema più urgente è il sottopasso della tangenziale. E' poco utilizzato per questioni di sicurezza</li> <li>• Cancellone della scuola in direzione sottopasso sempre chiuso: è un disincentivo ad utilizzare il percorso ciclabile</li> <li>• Problema del parcheggio scolastico attuale che ha il marciapiede solo da un lato. E' possibile realizzare il secondo marciapiede?</li> <li>• Dalla parte di città più densa, zona Massarenti, è difficoltoso raggiungere i servizi di via Scandellara (biblioteca, scuole) e poi via Larga: necessità di miglioramento dei percorsi per renderli fruibili</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegamento parco-scuola: renderlo più fruibile, più accessibile, adatto ai bambini, collegamenti ciclo pedonali</li> <li>• Sottopasso: da valorizzare perché strategico come collegamento fra aree importanti. Oggi è un punto molto critico: occorre valorizzare la connessione per trasformare una criticità in opportunità</li> <li>• Ruolo dei vigili o dei volontari esteso al sottopasso: non solo dunque di controllo delle strisce pedonali sulle strade ma anche del parco negli orari di entrata ed uscita da scuola.</li> </ul>

### MOBILITA'

I temi legati alla mobilità e al trasporto pubblico riguardano solo in parte l'area di progetto. Si estendono infatti all'intera porzione di città e riguardano sia la mobilità veicolare che le connessioni ciclabili e pedonali.

<b>problemi, criticità</b>	<b>opportunità, proposte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema viabilità da valutare per primo, è una priorità</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trovare percorsi alternativi di collegamento e fruizione all'interno della zona Terrapieno</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraversamento via del Carpentiere, pericoloso, è possibile adottare accorgimenti? (dissuasori, segnalazioni...)</li> <li>• Appare eccessivo l'attuale carico di traffico sopportato da via del Carpentiere e via Scandellara: nonostante la sezione stradale stretta, sono percorse ad alta velocità</li> <li>• Via del Carpentiere: è una strada pericolosa, mancano i marciapiedi in un tratto, è sovraccarica di traffico</li> <li>• Il marciapiede è necessario anche lungo via Scandellara: oggi non è percorribile, è pericolosa (ma inserire un marciapiede potrebbe rendere necessario un senso unico?)</li> <li>• Occorre evitare che le auto si attestino su via del Carpentiere, preoccupa il possibile aumento di traffico dovuto alla nuova facoltà di scienze motorie e alle nuove residenze</li> <li>• Abitanti nuovi insediamenti di via del Terrapieno: le nuove residenze sono prive di connessioni con il resto della città, le fermate dei mezzi pubblici sono molto difficilmente raggiungibili, mancano i marciapiedi, l'incrocio fra Mondo/Terrapieno/Scandellara è pericoloso</li> <li>• Il nuovo parcheggio a disposizione dell'impianto sportivo e della scuola, non peggiorerà ulteriormente il traffico su via Scandellara? Siamo sicuri che sia una buona idea?</li> <li>• Nuovo parcheggio su via Scandellara: c'era un progetto che prevedeva un capolinea dell'autobus. Perché è stato accantonato?</li> </ul>	<p>/Scandellara (evitando di percorrere a piedi via Scandellara)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Progetto: attenzione alla viabilità in relazione ai nuovi interventi</li> <li>• Campo da calcio: come collegarlo?</li> <li>• Il nuovo progetto Barbieri-Burzi prevede grande afflusso di persone che giungono nella zona per lavorare (in nuovi uffici, attività commerciali, ecc.): occorre forse cominciare a pensare ad azioni regolative della sosta, ad esempio istituendo spazi parcheggio "solo per residenti".</li> <li>• Via Scandellara: occorre occuparsi della via nel suo complesso. L'intera via è in sofferenza, in particolare il tratto verso S. Donato è in grave crisi (scarsa percorribilità, aree con usi impropri, ecc.)</li> </ul>
---	---

### SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO

<b>problemi, criticità</b>	<b>opportunità, proposte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Con l'ampliamento della zona universitaria è ancora più necessaria la presenza del trasporto pubblico. (attenzione però, l'autobus potrebbe "caricare" ulteriormente via del Carpentiere, che è stretta)</li> <li>• Oggi le fermate sono difficilmente raggiungibili e in luoghi isolati. Di sera le fermate dell'autobus su via dell'Industria e via del Terrapieno sono pericolose e buie</li> <li>• Elettrificazione della linea 14: cosa succede quando l'autobus esce dalla linea elettrificata? Esiste un nuovo progetto di ATC?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobus: dovrebbe arrivare vicino allo studentato, il parcheggio è già stato predisposto in modo che sia possibile per l'autobus fare inversione di marcia</li> <li>• Servizio Ferroviario Metropolitano: la fermata ferroviaria deve essere meglio segnalata, per poter essere utilizzata anche dagli studenti</li> <li>• Il progetto deve costruire percorsi che incentivino l'uso delle due fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano. Percorsi ciclopedonali (illuminati) che suggeriscano la presenza della stazione</li> </ul>

### NUOVO PROGETTO UNIVERSITA'

La presentazione del progetto che riguarda l'ampliamento del polo universitario ha suscitato diverse domande e riflessioni.

<b>problemi, criticità</b>	<b>opportunità, proposte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuovo parcheggio previsto su via del Carpentiere: proposta di spostare la funzione o almeno l'accesso su via del Terrapieno, tramite la nuova rotonda. E' possibile rivedere in questo senso gli accordi fra università e amministrazione?</li> <li>• Perché i parcheggi sono posizionati nelle aree più lontane dalla tangenziale, quindi più pregiate?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zona sportiva universitaria: attenzione all'accessibilità, anche pedonale.</li> <li>• Nell'ambito dell'ampliamento dei servizi universitari si potrebbe prevedere la risoluzione dell'annoso problema del collegamento con la zona sportiva Record, lungo via dell'Industria: manca infatti un marciapiede agibile.</li> </ul>