POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

C.E.P. Barca. Quel che resta della città pubblica

Original
C.E.P. Barca. Quel che resta della città pubblica / Bello, ELISABETTA M.. - ELETTRONICO. - (2017), pp. 304-309. (Intervento presentato al convegno XX Conferenza Nazionale SIU. Urbanistica e/è Azione pubblica. La responsabilità della proposta tenutosi a Roma nel 12-14 giugno 2017).

Availability:
This version is available at: 11583/2712956 since: 2023-01-23T17:32:00Z

Publisher:
Planum Publisher

Published
DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

18 April 2024

C.E.P. Barca. Quel che resta della città-pubblica

Elisabetta M. Bello
Politecnico di Torino
DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio
elisabettabello3@gmail.com

Abstract: A seguito delle trasformazioni sociali veicolate dalla profonda crisi economica in corso, molti quartieri di edilizia pubblica realizzati in Italia in epoca moderna, stanno manifestando problemi che necessitano nuove forme di azione istituzionale. Si tratta di problemi di ordine differente:manutenzione/riprogettazione, gestione/valorizzazione. Per quanto riguarda lo spazio, essi implicano questioni di riqualificazione di ambienti da adattare a nuovi usi, e questioni di tutela di manufatti ormai ascritti a patrimonio della "città pubblica del Moderno". Il contributo si propone di riflettere sulle condizioni di criticità in cui versa il quartiere della Barca nella città di Bologna i cui spazi risultano oggi inadeguati rispetto ai nuovi modi di abitare, e sono per lo più sottoutilizzati rispetto alle funzioni che hanno avuto in passato e che potrebbero ancora assolvere. A partire da questa ipotesi, il contributo osserva progetti e politiche in atto per la riqualificazione e la tutela degli spazi aperti e costruiti del quartiere, in nome del patrimonio che essi rappresentano, provando a comprendere come le differenti azioni si intreccino, e come incidano sul complesso di modificazioni condotte dagli abitanti. Il quartiere Barca è un contesto molto interessante ove osservare queste azioni, pubbliche e private, perché qui, gli alloggi, seppure in maggioranza riscattati, così come accaduto in altri quartieri di edilizia sociale, restano in gran numero di proprietà pubblica, mentre lo spazio aperto pubblico è in gran parte gestito da associazioni e cooperative, oltre che dalle pratiche di manutenzione condotte dagli abitanti. Entro questo quadro è interessante capire come poter intervenire nell'evoluzione, e nella valorizzazione, di un pezzo di città pubblica dove però l'intreccio tra azioni diverse genera attese ed esiti spesso inattesi.

Parole chiave: social housing, urban regeneration, public spaces

1 | Nascita ed evoluzione del quartiere

Il quartiere della Barca a Bologna è nato dall'esperienza C.E.P[1] e INA-Casa verso la fine degli anni 50. Venne progettato, durante il secondo settennio del Piano Fanfani, da Giuseppe Vaccaro assieme ad un numeroso team di tecnici[2], a seguito di uno studio preventivo svolto sul contesto all'intorno, al fine di inserire il nuovo quartiere in maniera organica in quella parte di città, posta a sud ovest del capoluogo emiliano-romagnolo.
Rispetto ai 40.000 abitanti ipotizzati all'inizio, tra il 1961 e la metà degli anni 80 il quartiere realizzato come unità autosufficiente ha visto la riduzione degli abitanti insediati a 11.000, su una superficie di estensione pari a circa 43 ettari. Ciò che caratterizza la Barca è una bassa densità abitativa, ampi spazi verdi e una forte riconoscibilità a livello di disegno di suolo e urbano, unitamente a un'«eccezionale amenità» (Vaccaro G. 1958: 184-186) paesaggistica. Il quartiere ha quindi un forte grado di riconoscibilità dato dall'unitarietà del disegno urbano e si inserisce in un ambito delimitato a ovest dal Fiume Reno mentre a nord e a est da viabilità urbana ed extraurbana a scorrimento veloce, rispettivamente viale Togliatti e Pertini che la collegano al centro città e all'Autostrada A14 Adriatica. Inoltre, è ben servito dal trasporto pubblico, così come nelle intenzioni ribadite dal PRG del 1985, in quanto è direttamente collegato al centro storico da diverse linee di trasporto, in particolar modo dalla linee 36 e 14 che lo mettono in connessione rispettivamente con la Stazione Centrale Ferroviaria, il principale Ospedale della città e i quartieri Due Madonne e Pilastro, sempre realizzati dall'INA-Casa posti più a est.
Il progetto del quartiere si sviluppa attorno ad un lunghissimo asse stradale incurvato, «che avrebbe dovuto segnare un limite all'espansione della città» (Bernabei G., Gresleri G., Zagnoni S. 1984: 187),

[1] L'acronimo sta per Coordinamento di Edilizia Popolare.
[2] Il complesso della Barca è nato ed è stato realizzato dal concorso di più progettisti (architetti e ingegneri) di cui Giuseppe Vaccaro è stato il coordinatore, nonché progettista del piano. La squadra faceva riferimento a più istituzioni: IACP di Bologna, INA-Casa, UNRRA-Casas, INCIS. Tra i coordinatori di ciascuna unità di progettazione si segnalano: Vitellozzi A., De Filla L., Santini F., Leorati A., Legnani A., Paniconi M., Gresleri G. Val la pena segnalare che lo stesso gruppo di progettisti si è occupato negli stessi anni della progettazione del quartiere Ponte Mammolo a Roma.

affiancato su un lato e per circa 600 m da un edificio porticato, residenziale e commerciale (in linea con la tradizione bolognese) chiamato "Il Treno": alto 3 piani ed eretto su doppie coppie di pilotis in cemento armato, che pare assumere il ruolo di spina dorsale dell'intera area.
Intorno a questo edificio l'edilizia residenziale si sviluppa seguendo un *concept* a scacchiera. Le tipologie presenti sono: edifici in linea di 2-3 piani fuori terra, a forma di H nella zona sud, sei edifici a barra di 9 piani, posti lungo la strada che collega la principale via interna del quartiere con la rete stradale esterna, e alcune edifici uni e bifamiliari posti nell'area nord del quartiere.
Il tessuto edilizio risulta costituito da elementi tipo che vengono ripetuti aggregandoli variamente, così come nelle preferenze e intenzioni di Vaccaro, secondo cui le case dovevano essere «distribuite secondo un criterio di composizione architettonica che, tenendo conto della prospettiva umana, permette[sse] il godimento del ritmo ma evita[sse] il fastidio della ripetizione non simultanea della stessa situazione»[3]. Le unità di vicinato progettate si aprono verso il paesaggio circostante che le attraversa in una sorta di continuità pressoché totale.
L'area della Barca è inoltre dotata di adeguati servizi come spazi verdi e parcheggi privati. A est del "Treno" si sviluppa la parte destinata alle attrezzature pubbliche, in cui sono compresi: un centro civico, uffici, un cinema, un ristorante, una chiesa e un mercato con la sua relativa piazza. Attualmente si sono aggiunti un poliambulatorio e una moschea.
Per la progettazione del quartiere sono state seguite le disposizioni dimensionali suggerite dall'INA, ma l'organizzazione dell'intervento è avvenuta per appalti scorporati. La Barca, così come altri quartieri in quegli anni, non è stato concepito come un nucleo satellite vero e proprio ma come una parte di città con un autonomo funzionamento che alterna al costruito vaste aree verdi.
L'articolazione dello spazio aperto segue un disegno ben preciso. All'interno del comparto le aree a verde pubblico sono di modesta estensione e non sono molto sviluppate nel tessuto residenziale, ad esclusione del giardino "Giovanni XXIII" di circa 19.000 mq. Ai suoi margini il quartiere, invece, risulta circondato da spazi aperti di rilevanti dimensioni. Si va dal parco Fluviale, posto nella zona ovest lungo il fiume Reno, che costituisce una grandissima area pedonale e ciclabile, in quanto munito di appositi percorsi. Vi sono poi il parco del "Centro Sportivo Barca", il "parco degli artisti" e il giardino "Guido Horn d'Arturo" posti a ovest e a sud che superano nel complesso 120.000 mq. Vi sono quindi due tipologie prevalenti di spazio aperto: quelli a diretto servizio e possibilità d'uso dei residenti degli edifici e quelli più ampi posti all'intorno del quartiere destinati ad una potenziale fruizione più ampia in termini di bacino d'utenza.

2 | Condizioni odierne

Considerato il più importante intervento urbanistico, del secondo dopoguerra, nella periferia di Bologna, oggi il quartiere versa in condizioni di criticità a causa dell'obsolescenza dei manufatti e ai relativi margini fisici dovuti alla presenza di forti infrastrutture che segnano in alcuni punti una sorta di cesura con il territorio circostante.
Passeggiando nella Barca si riscontrano situazioni molto diverse sia relative ai manufatti architettonici, che agli spazi aperti di modeste dimensioni rispetto ai parchi che circondano l'intero comparto.
Alcuni edifici versano in condizioni di criticità profonda. Talune facciate presentano l'intonaco completamente scrostato e i mattoni risultano a vista; altri invece, probabilmente quelli con la maggioranza degli alloggi riscattati presentano delle facciate che fanno apparire gli edifici come di nuova costruzione. Qui, come nel quartiere Bellavista a Ivrea[4], si riscontra una frammentazione della proprietà degli alloggi tra pubblico e privato, quindi si ritrovano "condomini misti"[5], così come problemi relativi agli spazi domestici come ad esempio tagli degli appartamenti inadeguati rispetto al numero dei componenti il nucleo familiare. In alcuni casi la situazione è opposta rispetto a Bellavista: molti abitanti in piccoli alloggi. Si riscontra pure l'inefficienza energetica degli edifici: gli infissi non isolano e gli impianti di riscaldamento non sempre funzionano, anche se per queste problematiche sono stati sviluppati degli studi e messe appunto delle politiche di cui si parlerà nel paragrafo successivo.

[3] Dagli scritti di Vaccaro.
[4] Nel corso degli ultimi tre anni ho indagato diversi quartieri di edilizia pubblica appartenenti alla costellazione INA-Casa. Per un approfondimento sul caso di Bellavista si vedano: Bello E. M. (2014) e Bello E. M. (2015).
[5] Con la locuzione "condominio misto" si intende una particolare situazione in cui si trovano oggi alcuni manufatti architettonici nelle città italiane dove coesiste un regime doppio di proprietà degli alloggi, sia pubblico ERP che privato. Il meccanismo di funzionamento per la gestione segue il regime dei condomini di proprietà, ossia le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria vengono operate su scelte di maggioranza espresse in millesimi nelle riunioni condominiali.

Dei circa 2000 alloggi previsti nel progetto del 1959, ne sono stati realizzati 2029 di cui 745 risultano ancora in locazione mentre 1284 sono stati già alienati. Tra questi rispetto al totale del CEP, essendo il quartiere esito di un coordinamento progettuale di più enti, degli alloggi realizzati con i contributi INA-Casa ne risultano in locazione ancora 36 e 304 sono stati riscattati. Nel quartiere vi sono anche 37 locali a varia destinazione, 75 negozi, 88 posti auto e 499 autorimesse, tra queste 141 dell'INA-Casa di cui molte, in progetto, risultavano cantine e invece poi sono state accatastate come autorimesse. Il taglio degli appartamenti, come accade negli altri quartieri INA è relativamente grande, qui in particolare si aggira tra i 70 e i 90 mq in media. Molti degli edifici superiori a 3 piani, risultano senza ascensore. Nel quartiere la percentuale di edifici senza ascensori è compresa tra il 75 e l'85%[6]. Ciò comporta problemi di accessibilità e spostamento soprattutto per le fasce più deboli e vulnerabili della popolazione.
Passeggiando in alcune zone si notano inoltre anche alcune forme di appropriazione e ri-significazione di alcuni spazi al limite della legalità. Forse in parte scaturiti dalla sensazione di insicurezza percepita dai residenti a seguito di episodi di furti, microcriminalità e spaccio di sostanze stupefacenti verificatisi negli spazi del quartiere[7]. In particolar modo tre questioni colpiscono l'osservatore: l'utilizzo delle aree attraversabili create dalle strutture a pilotis come parcheggi privati, pur essendoci una certa dotazione di garage e una elevata disponibilità di aree di sosta lungo le carreggiate del quartiere, che si caratterizzano tra l'altro per una sezione stradale ampia. L'altra è la messa a dimora di recinzioni zincate, nelle immediate vicinanze dei vialetti di accesso alle unità abitative o addirittura sotto gli edifici in corrispondenza degli spazi originati dai pilotis. Infine la creazione di tettoie per autorimesse, in alcuni spazi a prato recintati. Quasi a dimostrazione di una ricerca di un livello di sicurezza maggiore, non fornito dalla morfologia del costruito del progetto originario; e che interrompe e si discosta completamente anche dall'idea di continuità tra spazio interno domestico ed esterno collettivo, così come per la separazione tra percorsi pedonali e carrabili, che era negli intenti di progettazione tipici del Movimento Moderno.
Si riscontra perciò una modificazione degli spazi aperti o attraversabili, veicolata da esigenze nuove e diverse, che segna uno scarto rispetto al progetto originario e dà origine un'apparente incertezza tra ciò che è pubblico e ciò che è privato, ciò che è collettivo o comune a pochi.
A causa della varietà di tipologie di spazi, di manufatti con stili architettonici diversi e materiali utilizzati per la realizzazione, oltreché alle diverse stazioni appaltanti che un tempo hanno dato origine al quartiere e soprattutto a queste nuove forme di uso degli spazi si fatica a riscontrare un progetto unitario a scala di quartiere, se non ad una visione prettamente zenitale.
Per quanto attiene gli spazi aperti a grana fine, in generale, il livello di cura è al minimo: alcune aree sono solo a prato, altre presentano alberature, ma purtroppo ci sono anche aree completamente incolte o con pavimentazione seriamente danneggiata, dove addirittura manca o è scarsa anche l'illuminazione. Le uniche aree interne al quartiere dove si nota una cura maggiore degli spazi aperti a verde sono alcuni giardini di pertinenza delle abitazioni e gli spazi aperti dei plessi scolastici. Altre aree che fanno eccezione, rispetto a questa situazione, sono quelle destinate alla piazza Giovanni XXIII e al parco annesso, e quelle ai centri sportivi che tuttavia risultano elementi ampi ma puntuali e al limite della marginalità della vita dei residenti.
La piazza Giovanni XXIII e il relativo parco, uno spazio aperto di prestigio, costituito da grandi alberature e spazi attrezzati con giochi per i bambini, rappresentano il cuore della zona Barca. Il centro sportivo della Barca rappresenta uno dei poli sportivi maggiori, per dimensioni ed offerta di attività, del territorio bolognese. Oltre alle attività sportive è sede di numerose attività socio-culturali che lo rendono un attrattore significativo. Tuttavia, nonostante due ingressi posti a nord e in corrispondenza del centro del "Treno", non risulta direttamente rapportato con la zona edificata e con l'area di piazza Giovanni XXIII. Questo genera una naturale propensione all'indifferenza da parte dei residenti. Il Giardino Horn, poiché non attrezzato, suscita uno scarso interesse, salvo per i proprietari di animali da compagnia.
Alcuni spazi progettati quali luoghi di aggregazione e socialità sono stati abbandonati e inutilizzati e sono segnati quindi una sorta di "ritiro" dallo spazio pubblico.
Se inizialmente, la popolazione del quartiere era composta in prevalenza da immigrati dalla provincia agricola bolognese e dalla regione o da immigrazione interna al Paese; e nel quartiere risiedevano circa 10.780 abitanti a fronte di una popolazione di Bologna che contava 444.872 unità[8]. Attualmente, la popolazione nel quartiere Barca[9] è pari a 21.069 unità, rispetto ai 386.663 totali della città, di cui il 53,82%

[6] Il dato è stato estrapolato da una ricerca condotta dal Comune di Bologna sul patrimonio abitativo privo di ascensore.
[7] Diversi sono gli articoli apparsi sui quotidiani locali, che segnalano episodi che recano disagio della popolazione alla Barca.
[8] Di questi circa il 54% era costituito da operai, mentre 11,5% da impiegati e dirigenti e il restante 34% da altre figure
[9] Oggi la zona della Barca identifica un'unità amministrativa e territoriale più ampia rispetto al quartiere originario progettato da Vaccaro. Infatti nel corso del tempo sono stati accorpati nell'unità amministrativa del quartiere Reno i quartieri: Barca, e Santa

sono femmine mentre il 46,18% sono maschi. Si nota quindi un incremento della popolazione interna al quartiere e un decremento nell'intera città. Nel tempo il quartiere ha subito un ricambio generazionale in cui si riscontra *in primis* un generale invecchiamento degli abitanti si parla di circa il 30,38% di ultrasessantacinquenni e di 37,95% di ultracinquantenni, la quota di popolazione inferiore a 14 anni è pari al 12,12%, ma si riscontra anche la presenza di studenti universitari e di una certa quota di immigrati stranieri (2972 unità), che nel corso degli anni ha generato qualche disagio e sensazione di insicurezza o diffidenza tra i residenti[10] ed è sfociato anche in alcuni episodi di razzismo ai danni di alcuni esercenti stranieri e in arresti per sospetta attività terroristica.
Sul fronte della composizione dei nuclei familiari la maggioranza risulta single 21%, seguono coniugi senza figli 9,7%, coniugi con un figlio 4,6% e famiglie monoparentali 4,1%. Nonostante alcuni episodi di razzismo e criminalità, la sua localizzazione periferica, rispetto al cuore di Bologna e le sue condizioni degli spazi sia aperti che edificati è tuttavia un quartiere potenzialmente appetibile per coppie giovani con reddito medio e anche per studenti universitari.

3 | Lavori in corso

Le criticità che caratterizzano la Barca sono molteplici, rispetto ad altri quartieri INA-Casa, ma bisogna sottolineare che molte azioni sono state messe in campo per ovviare ai problemi attuali.
Nel 2009, su committenza del Comune di Bologna e della Regione Emilia Romagna, sono stati sviluppati degli studi progettuali per la riqualificazione energetica, ambientale e sociale dal dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Ferrara. Vi è da sottolineare tuttavia che essendo patrimonio del Moderno, risulterebbe problematico un intervento di adeguamento dei fabbricati a livello energetico, con l'installazione di pannelli fotovoltaici ad esempio, se non operando all'interno degli edifici. Infatti, pur non essendo posti dei vincoli specifici della Sovrintendenza ai Beni Architettonici, verrebbero però modificate le architetture originarie. Questo però è un problema comune a tutti i quartieri di edilizia pubblica sorti in quell'epoca. Tuttavia è prevista una riqualificazione energetica, che vede il coinvolgimento dell'amministrazione comunale, dell'Acer[11], l'ENEL assieme a Hera, con la realizzazione di una nuova centrale di cogenerazione per il teleriscaldamento a nord-est di Bologna, che servirà anche il quartiere della Barca e consentirà la chiusura, peraltro già richiesta dai residenti nel 2006, della vecchia centrale Enel presente in questa zona che genera problemi di inquinamento elettromagnetico in un'area edificata.
Inoltre, sono state messe in atto alcune opere per la riqualificazione degli spazi aperti muovendo su due piani di azione principale: uno volto alla rigenerazione degli spazi minori e l'altro degli spazi aperti di più ampia estensione.
L'associazione "Il Paddock", in collaborazione con il quartiere, la Asl e il Comune di Bologna, ha provveduto alla bonifica di una parte del parco fluviale Reno. Qui frequentemente, data l'elevata vulnerabilità degli acquiferi, si verificano infatti allagamenti che coinvolgono cantine e piani interrati del vicino edificato. L'associazione ha realizzato una struttura all'interno del parco dove sono stati avviati programmi di ippoterapia per disabili e programmi di recupero per minori a rischio sociale, anche attraverso attività di giardinaggio o correlate alla manutenzione dell'ambiente.
Un'altra iniziativa denominata "Riprendiamo il Treno" ideata dalla Banca del Tempo Reno-Borgo e da Noa Architetti, risultata vincitrice di una call lanciata nella primavera del 2016 da Urban Center Bologna, Comune di Bologna ed Enel Sole, prevede un progetto di collaborazione civica della zona Barca per la micro-riqualificazione e l'animazione sociale nell'area dell'edificio noto come "il Treno". E mira a coinvolgere i residenti e i bambini delle scuole presenti nel quartiere, a partire da un generale riordino degli spazi aperti attraverso la pulizia, la semina di nuove specie arboree e la creazione di elementi di arredo urbano con materiali di riciclo, al fine di innescare gesti di cura di spazi comuni in futuro. Oltre a questa finalità il progetto aspira anche a favorire momenti di convivialità aumentando la coesione sociale che favorisca anche una verifica periodica delle criticità.
Altre azioni di coesione sociale e della riqualificazione degli spazi sono potate avanti dal Centro Rosa Marchi, che sviluppa varie attività e si pone come punto di socializzazione soprattutto per la popolazione più anziana. Il centro infatti gestisce in modo coordinato le aree destinate ad orti nel quartiere in maniera

---

Viola. I dati elaborati sono stati rilevati disaggregati per la sola zona Barca a dicembre 2015 sulla rete Iperbole del Comune di Bologna.
[10] Si veda a tal proposito una ricerca prodotta nella metà degli anni '90 "Quartiere Barca – Bologna. La Ricerca Barca sul razzismo, elaborata nell'ambito del progetto "Tutti nella stessa Barca".
[11] Ente gestore dell'edilizia pubblica a Bologna e dintorni

da favorire momenti di incontro e vita sociale e attività di auto-organizzazione delle persone anziane, che lì abitano.
Infine dal punto di vista delle interazioni sociali tra privati e istituzioni pubbliche, il Comune di Bologna assieme ad Acer ha previsto l'introduzione di mediatori sociali, che girando periodicamente nel quartiere e interagendo direttamente con la popolazione si fanno carico di alcune istanze, inerenti le principali criticità degli alloggi pubblici, e le sottopongono, con una sorta di corsia preferenziale, alla pubblica amministrazione e all'ente gestore degli edifici, al fine di rispondere in maniera più rapida alle questioni poste dagli utenti.

4 | La decostruzione molecolare della città pubblica

Molti sono gli spazi che hanno subito una modificazione relativa agli usi rispetto alla funzioni per le quali erano stati progettati. Si è passati da una situazione di fruizione collettiva a una di fruizione da parte di piccoli o determinati gruppi.
Molte sono le azioni implementate dagli abitanti e dalle associazioni presenti nel quartiere. Alcune di queste sono condivise assieme alle istituzioni pubbliche e promosse anche attraverso bandi o concorsi di progettazione, altre implementate anche senza alcun tipo di autorizzazione.
Attualmente lo spazio del quartiere sembra costituito da tante cellule diverse, che talvolta interagiscono e talvolta no. Sembrano dare la sensazione di frammenti, appartenenti ad una vecchia costellazione unitaria, che oggi si giustappongono. In alcuni luoghi interni al quartiere, dove il privato ha inserito e aggiunto dei recinti si sono create delle *enclave*, che sembrano funzionare come delle *gated communities* dei ceti medio-bassi. In altre aree, soprattutto composte da spazi aperti si è venuta a creare una sorta di condivisione[12] più blindata rispetto a quelle cui normalmente si è abituati.
Da questa variegata costellazione di fatti urbani, azioni e politiche sembra emergere con potenza il disfacimento della città pubblica, così come siamo abituati a intenderla. O perlomeno non è più intesa come pubblica in virtù di un disegno e un progetto urbanistico del passato, realizzato da istituzioni pubbliche. Attualmente la Barca è un quartiere quasi tutto pubblico; tuttavia, non è un quartiere completamente in mano al pubblico. Diversi spazi sono dati in gestione ad associazioni ed alcuni privati si sono appropriati di spazi pubblici o comunque collettivi in maniera più o meno temporanea. Il privato e l'associazionismo sembrano le forze in gioco che maggiorente modificano gli spazi del quartiere. Questa situazione denota un paradosso rispetto alla locuzione di città pubblica: il rapporto tra pubblico e privato è stato ribaltato. Sembra infatti che per certi versi il pubblico si sia ritratto mentre il privato si è fatto avanti. Attraverso pratiche di uso e appropriazione restrittive, più o meno consentite da atteggiamenti di *laissez faire*, di spazi di proprietà pubblica per conseguire interessi privati, si è assistito progressivamente ad uno smontaggio della città pubblica, ad un suo depotenziamento e ad una sua ricomposizione in frammenti, in molecole per motivi connessi al tempo stesso a nuovi usi, alla vivibilità e alla sicurezza degli abitanti.
In questa situazione come evitare la totale decostruzione? Difficile dirlo, forse la maggiore presenza di una regia pubblica che faccia da guida ai mutamenti d'uso e alle trasformazioni degli spazi ad uso pubblico e collettivo potrebbe essere in parte risolutiva.

Riferimenti bibliografici

Monografie

Bernabei G., Gresleri G., Zagnoni S. (1984), *Bologna moderna. 1860-1980*, Patron editore, Bologna.
Rossi A.(2011), *L'architettura della città*, Quodlibet, Macerata.

Curatele
Bianchetti C. (a cura di, 2014), *Territori della condivisione. Una nuova città*, Quodlibet, Macerata.
Saggio su volume

[12] Il riferimento qui è alle esperienze di condivisione raccontate nel volume Bianchetti C. (a cura di 2014).

Bello E. M., "Maintaining the Modern neighborhood", in C. Bianchetti – E. Cogato Lanza – A. Kercuku – A. Voghera – A. Sampieri (co-edited by) *Territories in Crisis*, Jovis Verlag Berlin 2015, pag.263-273.

Articolo su rivista

Bello E. M.(2014), "Prove di riqualificazione di spazi pubblici in un quartiere residenziale pubblico. Bellavista, Ivrea", in *Urbanistica Informazioni*, vol. 257 del 2014 sessione 4, pag. 29-32.
Vaccaro G. (1958), "Bologna: quartiere coordinato della 'Barca ", in *Urbanistica* vol 24-25, pp. 184-186.

Sitografia

Dati statistici della rete Iperbole del Comune di Bologna
http://www.comune.bologna.it/iperbole/piancont/dati_statistici/Indici/Popolazione/index.htm

Ricerca sul patrimonio abitativo privo di ascensore condotta dal Comune di Bologna
www.comune.bologna.it/iperbole/piancont