

Studi urbani e regionali

BOLOGNA RICOMPOSTA

LA CITTÀ METROPOLITANA E LE SUE TRE PERIFERIE

Roberto Scannavini, Vincenzo Cioni

Prefazione di Raffaele Milani



FrancoAngeli

Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con **Adobe Acrobat Reader**



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile **con Adobe Digital Editions**.

Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.

Studi Urbani e Regionali

Collana diretta da Francesco Indovina

Comitato Scientifico: Marina Alberti (Università di Washington); Giuseppe Barbera (Università di Palermo); Ivan Blečić (Università di Cagliari); Aurelio Bruzzo (Università di Ferrara); Arnaldo Cecchini (Università di Sassari); Grazia Concilio (Politecnico di Milano); Marco Cremaschi (Università di Roma 3); Vitor Matias Ferreira (Università di Lisbona); Laura Fregolent (Università IUAV di Venezia); Elena Granata (Politecnico di Milano); Patrizia Ingallina (Università di Lille 1); Daniela Lepore (Università di Napoli); Gianfranco Marrone (Università di Palermo); Maria V. Mininni (Università della Basilicata); Valeria Monno (Politecnico di Bari); Oriol Nel.lo (Università Autonoma di Barcellona); Giuseppe Onni (Università di Sassari); Agostino Petrillo (Politecnico di Milano); Giuseppina Pisciotta (Università di Palermo); Nuno Portas (Università di Porto); Silvia Saccomani (Politecnico di Torino); Carlo Salone (Università di Torino); Antonella Sarlo (Università di Reggio Calabria); Michelangelo Savino (Università di Padova); Giuseppe Scandurra (Università di Bologna); Flavia Schiavo (Università di Palermo); Valentina Simula (Università di Sassari); Valentina Talu (Università di Sassari); Walter Tocci (Parlamento italiano); Stefania Tonin (Università IUAV di Venezia); Giovanna Vertova (Università di Bergamo); Juan Vicente (Università di Girona); Patrizia Violi (Università di Bologna); Tommaso Vitale (Centre d'études européennes).

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

BOLOGNA RICOMPOSTA

LA CITTÀ METROPOLITANA E LE SUE TRE PERIFERIE

Roberto Scannavini, Vincenzo Cioni

Prefazione di Raffaele Milani

FrancoAngeli

A Francesco Indovina,
con amicizia e riconoscenza,
gli autori

In copertina: Bologna vista dai suoi colli.

Isbn: 9788835167525

Copyright © 2024 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

“Chi controlla il passato, controlla il futuro”.
George Orwell, *1984*

Indice

Prefazione, di *Raffaele Milani* pag. 11

Prima parte **di Roberto Scannavini**

Bologna ricomposta. La città metropolitana e le sue tre periferie: storica, industriale, diffusa	»	17
Premessa	»	17
1. La periferia storica: 1885-1940	»	29
1. La formazione della Prima periferia storica: 1885-1940	»	29
2. Le morfologie urbane del Piano regolatore del 1885-1889	»	31
3. Il Piano del 1889	»	32
4. Cenni per una storia della casa popolare e borghese	»	36
5. Stilemi architettonici e colore della Prima periferia storica	»	38
6. La tutela della Prima periferia storica	»	39
7. Modalità di tutela della periferia storica	»	46
2. La periferia industriale: 1945-1990	»	61
1. La Seconda periferia industriale: 1945-1990	»	61
2. Il Piano regolatore del 1970	»	62
3. Processi urbanistici collaterali al PRG del 1970	»	66
4. Le linee guida del Piano regolatore generale: 1985-1990	»	67
5. Progetti prodromi alle schede progettuali di Piano	»	71
6. Le schede progettuali del Piano regolatore generale del 1985: ipotesi di ricucitura urbana interstiziale	»	73

7. Edilizia e architettura della Seconda periferia industriale: 1980-1990	pag.	75
8. Alle soglie del Terzo millennio: le questioni urbane che hanno oscurato la nascita della Terza periferia diffusa	»	77
3. La periferia diffusa: 1990-2023	»	100
1. La Terza periferia diffusa	»	100
4. Per una nuova urbanistica	»	107
1. Una nuova urbanistica	»	107
2. La pianificazione degli anni 2000 e la critica ai limiti dell'“Urbanistica tattica”	»	109
Conclusione	»	115

Seconda parte
di Vincenzo Cioni

Città verde. Ipotesi Bologna	»	123
Premessa	»	123
1. Intensificare il costruito per limitare l'espansione urbana	»	127
1. Il problema delle giuste dimensioni della città	»	127
2. Il problema della ricucitura delle periferie al centro città	»	129
3. Il problema della transizione ecologica: l'anello verde delle città	»	130
4. La città non si espande ma si “intensifica”: Reggio Emilia	»	131
5. Un precedente storico di intensificazione edilizia: Firenze Capitale d'Italia nel 1865 è costretta a <i>densificare</i> il suo costruito	»	132
6. Ancora su Firenze Capitale d'Italia e il riuso del patrimonio edilizio minore: una densificazione riuscita	»	133
7. Urbanistica e intensificazione edilizia nella Parigi del Barone Haussmann: un esempio inarrivabile	»	135
8. L'intensificazione edilizia è opportuna per rigenerare le periferie di una città che auto-limiti la propria espansione	»	139
9. L'urbanistica che favorisce l'intensificazione edilizia rallenta il formarsi della megalopoli, senza perderne i vantaggi generali	»	140

10. Le tipologie edilizie adatte alle nuove intensificazioni abitative. Costruire <i>ex novo</i> con gli aggiornamenti bioclimatici	pag. 142
11. Le tipologie edilizie del <i>riuso</i> di intensificazione	» 143
12. Il <i>riuso</i> di intensificazione nelle piastre industriali e commerciali	» 144
13. Preesistenze industriali interessanti per il loro <i>riuso</i>	» 146
14. Casi recenti di <i>riuso</i> intensionale	» 147
2. Umanizzare le vie per ricomporre la città	» 150
1. La questione dei <i>boulevard</i> è centrale nella nuova urbanistica rigenerativa	» 150
2. Una nuova scuola di urbanistica che procede per algoritmi	» 154
3. Una nuova scuola di urbanistica che procede per modelli	» 156
4. Le qualità elettive del grande <i>boulevard</i> e il ruolo che svolge nella socializzazione urbana	» 157
5. L'importanza dei luoghi di ritrovo sulla via per una socializzazione aggregante e inclusiva	» 159
6. La rigenerazione <i>boulevardier</i> in città come Bologna	» 160
3. L'anello verde di Bologna. Giardini, parchi, boschi	» 162
1. Parchi e boschi dovrebbero rinaturalizzare Bologna	» 162
2. I dieci parchi che circondano Bologna	» 163
3. L'acqua dei parchi e per i parchi. La subsidenza nel terreno della città di Bologna	» 165
4. Due parchi urbani in pericolo. Il mancato raddoppio dei Giardini Margherita e lo stravolgimento del parco napoleonico della Montagnola	» 167
5. Il più antico parco pubblico di Bologna: la Montagnola	» 168
4. L'anello verde che circonda Bologna	» 170
1. Dalle Mura murate all'anello verde delle città del futuro	» 170
2. Funzioni e vantaggi dell'anello verde	» 171
Gli Autori	» 185

Prefazione

di *Raffaele Milani*

Cosa scrivono e cosa propongono gli autori in questo importante libro sul presente e sul futuro di Bologna?

Ricordando questa città sulla base di documenti, atti, esperienze, speranze e progetti, ci consegnano la memoria di un tempo che fu d'intensa ricerca per il bene dei cittadini e delle forme urbane, una memoria di fondamento la cui descrizione serve oggi per una profonda riflessione su come possa essere o diventare Bologna in un disegno di ricomposizione, nel momento in cui constatiamo un processo di lacerazione, di perdita di senso, di squilibrati rapporti tra le parti sociali di una città in grande cambiamento. In prospettiva e in linea con un proposito di cittadinanza attiva, al di fuori di facili formule che purtroppo vediamo costruite per lo più su immagini di realtà virtuale, fornite con poca esperienza diretta e ben poca memoria, possiamo, dicono gli autori, far evolvere la comunità in una civiltà urbana del presente e del futuro. In sostanza, vien loro naturale l'intento di salvare la città dalla confusione d'identità dove è stata posta oggi dal piano urbanistico, e, senza citarli, sentiamo spunti da Norman Foster sul programma di città sostenibili, e percepiamo anche intelligenti, celate sintonie di prospettive alla Edgar Morin o alla Bruno Latour. Un progetto dunque che coinvolgerebbe amministratori, architetti e abitanti, per compensare, equilibrare, bilanciare, armonizzare decisioni da promuovere in condivisione, per un sistema aperto di relazioni tra le opere e le comunità, in un reciproco modellamento tra la città, nelle sue forme, e la cittadinanza che, nelle sue azioni, la plasma venendone plasmata da importanti trasformazioni culturali.

Il libro, alla luce di un impegno per una mitigazione dei fenomeni recenti, dall'improvvisazione creativa delle nuove generazioni all'improvvisazione del sostenibile e del green, dalle formule vuote dello *smart* al *resilient*, vuole essere un invito a cambiare strada constatando la disordinata

espansione degli ultimi anni, e allo stesso tempo la mancanza di orientamento nei provvedimenti di un governo della città, divorata ormai dal turismo di massa. La città verde, come le architetture verdi, ha bisogno di un piano di elaborazione, percezione e partecipazione in grado di fornire soluzioni possibili, lontano dalle storture consumistiche, affinché dalla città storica si proceda verso la città che l'attornia, molto più vasta, mostrandosi insieme partecipe, vivente, non all'insegna della cementificazione, come per certi versi si propongono Stoccolma o Toronto.

Gli autori prefigurano, in sostanza, gesti di responsabilità mirata, affinché il bisogno dei cittadini, non ascoltato, non si trasformi in un disagio capace di innestare atti negativi in tempi veloci. Un vero peccato che anni fa, con la dismissione della "linea veneta", non si sia trasformato il tracciato della ferrovia in un cammino verde verso fuori città e, nei suoi dintorni, non si sia lasciato un cuneo di campagna che avrebbe permesso quel respiro di cui parliamo e cui tanti aspirano.

Consapevoli che addestrare ora l'algoritmo per salvare il mondo è impossibile, vale per loro fortemente la forza della memoria locale e dell'esperienza. L'algoritmo, che non ha la coscienza attiva di un sistema interattivo, emotivo e rappresentativo, potrà servire solo se rientrerà in un processo di umanizzazione.

Pensando alla città verde, i nostri autori rimangono sconcertati che una mente d'eccezione come quella di Stefano Mancuso proponga, per una città che diventi davvero vivente, anche una Piazza Maggiore piena di alberi. Inutile dire che i segni della storia e della civiltà artistica non possono essere cancellati da un'ipotesi liberamente giardinesca. Ci sono voluti secoli per liberare i monumenti dai segni del tempo e farli ammirare e utilizzare, e ora ricacciamo le opere restaurate in uno sfiguramento, in un antro di boscosità. Il proposito di una libertà della natura, legittima nella progettazione, non consente licenza d'invasione vegetale. Anche qui il punto è l'armonizzazione delle posizioni, dalla tutela e valorizzazione della città storica nel suo complesso unitamente al radicamento ecologico della forma urbana. Perché già la forma antica della città prevedeva orti e giardini tra le costruzioni e al loro interno. Basta riprendere il senso della città antica per ripristinare l'insieme, allargando il significato della rete dei beni dall'antichità al futuro.

Bologna ricomposta riprende il tema del libro sulla città verde che gli autori hanno pubblicato un anno fa (*Bologna verde*, sempre per FrancoAngeli), affronta il problema della transizione ecologica, ribadisce la tutela della parte storica valorizzandola con garbo architettonico e individua una ricucitura tra tre periferie (l'ultima, diffusa, dal 1990 al 2023), individuate

nel loro sistema logistico e industriale otto-novecentesco, che vengono qui ridisegnate complessivamente nel loro insieme.

La prova di Scannavini e Cioni è dunque quella di mettere in campo una comunità per l'architettura-urbanistica e favorire contemporaneamente uno spirito della città comune. Dall'esperienza di Scannavini come architetto e dalla ricognizione d'idee e valutazioni d'osservazione e prospettiva di Cioni ricaviamo cenni importanti di un nuovo umanesimo della rete sociale. Per un verso dunque alla Edgar Morin, per un altro alla Carlos Moreno e alla sua teoria della prossimità (la città dei 15 minuti), al fine di ricomporre il mosaico della convivenza umana vedendo la tecnologia al servizio della sostenibilità.

In sintesi, si prospetta, in quest'opera, una *narrative city* capace di mediare, intendere, provvedere nel modo più semplice, facendo leva sulla potenza della propria storia e memoria, senza ricorrere a esperti d'altri Paesi, presi da realtà differenti o dall'iper-metropolizzazione. Perché è già tutto qui, per un'economia a misura, per capire la crisi del sistema collinare delle ville, per allestire i parchi e i giardini come i tanti spazi e percorsi verdi arricchendoli, potenziando le loro risorse naturali senza danneggiare, cementificare o distruggere inutilmente con progetti dispendiosi, come nell'area STAVECO. Si può profilare allora, in tal modo, una nuova *chora*, la dimensione collettiva di una vera e propria arte della città.

Prima parte

di *Roberto Scannavini*

*Bologna ricomposta.
La città metropolitana e le sue tre periferie:
storica, industriale, diffusa*

Premessa

Le periferie tradite sono il tema del presente lavoro. Le sentiamo tradite non tanto per la spinta emotiva data dagli avvenimenti francesi delle *banlieue* di Parigi, Lione, Tolosa, ecc. della Primavera del 2023, quanto per più motivi convergenti che sono sentiti in tutta Europa. Ci sono il cambiamento climatico e la necessaria transizione ecologica che vedono le periferie più penalizzate che non il centro città per via del disordine costruttivo e delle diseguaglianze sociali. Come si rende necessario ritornare oggi a occuparsi in modo analitico e operativo del problema del rapporto città-natura, è altrettanto necessario occuparsi della sfera umana e civile. Se la situazione naturale è largamente compromessa, altrettanto ci si deve occupare delle relazioni tra i cittadini. C'è un aggravarsi delle diseguaglianze nelle diverse aree della città, così come, in generale, dello sviluppo urbano compatibile, ma anche del degradarsi del rapporto fra gli spazi fisici e urbani e i comportamenti delle persone, per la mancanza dei servizi necessari a un'equilibrata convivenza. Dobbiamo ritornare a occuparci della questione impellente delle periferie, e in modo radicale e ultimativo. Dobbiamo ritornare all'Urbanistica o meglio a una "Nuova Urbanistica", la cui negazione è causa non secondaria della crisi che oggi attraversano le principali realtà urbane, delle megalopoli, delle aree metropolitane italiane e non solo. Innanzitutto bisogna ricordare che si deve evitare ciò che nelle aree metropolitane sta avvenendo in modo evidente. In città come New York e in molte altre megalopoli del mondo vi è la formazione del fenomeno che i sociologi hanno definito "*Gentrification*", cioè la separazione fra la New York dei ricchi, degli immobilizaristi, degli abitanti dei grattacieli da una parte e la New York dei poveri, dei ghetti, dei quartieri periferi-

ci malfamati tipo Bronx dall'altra. Tema paventato e non nuovo, potenzialmente esplosivo, affrontato da sociologi di tutto il mondo e denunciato anche in Italia già nel 2013 da Bernardo Secchi, con il suo libro *La città dei ricchi e la città dei poveri* (Bari, Laterza, 2013). Tema – la città dei ricchi e la città dei poveri – sempre più attuale e che – opportunamente – verrà affrontato dalla Triennale milanese del 2024.

Bernardo Secchi fu uno dei consulenti, negli anni '80/'90, per la redazione del Piano regolatore generale di Bologna del 1985-1990 e fu “arbitro” involontario di un acceso confronto fra due idee o visioni diverse della Città Futura: quella del consulente Giuseppe Campos Venuti, basata su una visione trasportistica (con tranvia) di ricucitura con “assi boscati”, di mobilità generale – da una parte – e quella del terzo consulente, lo storico e architetto Paolo Portoghesi, autore di una visione morfologica e organica dello sviluppo futuro della nuova città, basata su interventi di ricucitura urbana nelle aree interstiziali delle periferie ancora libere. Quest'ultima visione prevalse, come si vide alla fine dei lavori, almeno in termini innovativi, per l'uso delle famose “schede progettuali” relative alle aree periferiche interstiziali al costruito, e per i “metaprogetti disegnati” che si facevano norma urbanistica. Schede che avremo modo di valutare nei capitoli seguenti, e che però – dopo l'adozione del Piano regolatore – furono di fatto negate dall'approvazione del Piano regolatore generale contraddetto nel 1990, dopo forti contrasti interni ed esterni, al punto che non fu riconosciuto e firmato dagli urbanisti e architetti progettisti e fautori della prima versione adottata nel 1985. Prevalsero allora le ragioni della politica degli interessi lobbistici, dei professionisti e dei costruttori, con forte scontro fra l'assessore all'Urbanistica del Comune e quello della Regione.

Oggi le città, tutte le città di almeno 500.000 abitanti, sono degli organismi in evoluzione che assorbono le trasformazioni sociali con una propria – chiamiamola – “energia”. È l'energia esercitata dallo spazio fisico urbano e dal costruito, realtà che condizionano questo processo di evoluzione civile. Il tema è oggi capire come la questione delle periferie e delle classi sociali relative si stia evolvendo nelle sue differenze, nelle disegualianze, nel capitale finanziario e in quello culturale prodotto da una città. Differenze che si manifestano con tutte le loro variabili in un sistema complesso socio-politico-culturale che è condizionato dal tessuto urbano e abitativo, costituito dalle diverse parti edificate che lo compongono e che sono abitate nei vari termini dell'aggregazione umana. E infatti, dove stanno oggi le disegualianze? Qual è il concetto di povertà o di ricchezza di cui trattava per esempio Bernardo Secchi già nel 2013? Se osserviamo Bologna, si potrebbe sintetizzare che le grandi differenze sono quelle che corrono fra il centro (la ZTL), le aree collinari e le periferie estreme. Certo il

concetto di “differenza” è labile, ma se analizzato e studiato – come cercheremo di fare – la sua evoluzione si rivelerà interessante e decisiva per prevederne e orientarne il processo. C’è infatti un capitale sociale nella città che è dotato di tutti i servizi sociali e culturali. In modo inverso c’è una parte di città che è carente anche nei servizi essenziali, come per la cure mediche, l’istruzione ecc. Di fatto c’è un capitale sociale che è escluso da diritti fondamentali.

Ma una comunità urbana di mezzo milione di abitanti, da sempre ha bisogno di legami, perché deve avere una sua identità complessiva che ogni separatezza, sia fisica che socio-economica, invece nega. Se viene meno questo legame fra le diverse parti della città, si perde il senso dell’appartenenza, di identità, di “radici”. Cercare di capire come una città di oggi possa favorire l’intensità delle relazioni fra le parti a livello di quartiere, di vicinato, di spazi comuni di socializzazione e di cultura, è indispensabile per una nuova urbanistica. Dove, al contrario, si hanno separatezze, per non parlare di segregazione in alcune situazioni urbane di una periferia povera (ma è anche la stessa cosa per le segregazioni di élite) si avrà sempre e comunque povertà sociale e culturale urbana. Come avremo modo di esaminare, i territori urbanizzati più in crisi nella città di Bologna sono quelli afferenti alla Terza periferia, formatasi fra il 1990 e il 2020, in aree interessate da quel processo chiamato “*Urban Sprawl*” (letteralmente: “sdraiarsi in modo scomposto della città”) tipico delle grandi città, che in Italia interessa le sette aree metropolitane riconosciute. È la cosiddetta “città diffusa”, la “Terza periferia”, che è andata rapidamente in crisi perché, come vedremo, è venuta a mancare l’idea dell’identità come comunità urbana, dove tutto è indifferentemente ubicato, frammentato e separato. C’è carenza di scambio sociale e culturale, e non ci sono neanche i luoghi deputati per farlo. Alcuni chiamano questa periferia “anti-città”, caratterizzata solo dai “non-luoghi”, così definiti da Marc Augé, come gli ipermercati, le aree di servizio, le stazioni ferroviarie, gli aeroporti, ecc. Questo processo di perdita di scambi sociali reali è stato anche agevolato dallo sviluppo informatico, per cui è indifferente dove e come si sia concentrato il potere economico e finanziario. Una volta erano i centri direzionali tipici della Seconda periferia e delle *City* europee degli anni ’70 e ’80 del Novecento – e in egual modo anche il lavoro terziario e quaternario – che favorivano una certa socializzazione. Con lo sviluppo del “lavoro da remoto” o “*Smart Working*” anche questa socializzazione debole oggi è venuta meno.

Negli anni ’70 del Novecento, si deve dire che anche Bologna si era votata a questa visione “centro-direzionale” della Città Futura, con il progetto urbano per una “terza via”, affidato al genio dell’architetto e urbanista giapponese Kenzo Tange che cercò di rompere il circolo vizioso, culturale e so-

ziale, del rapporto centro-periferie, prevedendo una nuova città direzionale, una Bologna alternativa, ma in continuità con il Centro storico, di cui riprendeva forme, dimensioni e peso urbanistico. Di quella visione faraonica, radicale e utopica rimane oggi solo il Fiera District, ben poco e ininfluente “cosa urbana” nella periferia diffusa. Era l’idea urbanistica stessa di Centro Direzionale, monolitica e statica, propria degli anni ’60 del Novecento che – a sua insaputa – era ormai a rischio di estinzione, con l’affermarsi travolgente e dinamico dell’informatica e del conseguente concetto del “diffuso”, dell’indifferente spaziale urbano, a lei così congeniale. Curiosamente, questo fenomeno dell’*Urban Sprawl* (cioè della diffusione urbana, che ha sostituito il precedente fenomeno dell’espansione urbana detto “zoning”, cioè a macchia d’olio), nella “Seconda periferia” formatasi tra gli anni del boom economico e gli anni ’80 del Novecento, si è accompagnato alla grande diffusione della televisione commerciale, nata in Italia con Mediaset negli anni ’90 del Novecento. Questa nuova TV ha sostituito negli utenti certe basi comuni del pensare, con un sentire collettivo, via via manipolato verso il disimpegno, promuovendo un nuovo stile di vita urbana basato sulla grande mobilità individuale nel territorio, la frequentazione dei grandi centri commerciali, intesi e voluti come soli luoghi di incontro e di socializzazione fasulla. Nasce una società individualistica, costituita da persone senza cultura e visione della vita basata sul sociale. È stata una mutazione sociale e culturale fuori controllo, che solo la questione della “sicurezza sociale” nella città ha messo in crisi, in forza soprattutto della retorica usata da una certa destra politica. È stata una scelta politica ed economica che ha fatto saltare gli assetti urbani ed ha operato un consumo del suolo irrazionale e incontrollato, che oggi le grandi città stanno pagando amaramente. Si è così passati – in città come Bologna – dalla città “intercomunale” degli anni ’70 del Novecento, nata da un piano politicamente volontario di coordinamento, che è un piccolo piano intercomunale, alla città “metropolitana” degli anni 2000, politicamente e giuridicamente definita a livello nazionale, ma fisicamente formatasi – nel lungo tempo – dalla meccanica che abbiamo descritta, della formazione in successione delle tre periferie rispetto al Centro storico. Questa meccanica si è replicata nell’ultimo mezzo secolo in scala minore e – sottotono – anche nei comuni limitrofi (ex PIC) ed è entrata in contatto con quella della città matrice di Bologna. Sotto la spinta dell’*Urban Sprawl*, caratteristica della Terza periferia, i singoli comuni (come San Lazzaro, Casalecchio, Castel Maggiore, ecc.) sono divenuti veri satelliti della città matrice di Bologna, e hanno anch’essi realizzato quelle stesse “periferie” che, allargandosi, sono entrate in contatto con quella più ampia della città capoluogo più attraente. Ciò ha determinato un’ampia area urbanizzata che possiamo definire oggi a pieno titolo “città metropolitana”, con una popolazione resi-

dente che supera i 700.000 abitanti. All'interno di questa "vasta area", come veniva definita negli anni '90 del Novecento, un ruolo fondamentale nella sua ricucitura e ricomposizione urbana sarà giocato sia dalle aree interstiziali al costruito diffuso sia dai tre "cunei agrari" che compenetrano ancora oggi l'intera "vasta area" da ovest, da nord e da est, avendo a sud l'intero arco dei colli, salvaguardato nella sua natura appenninica, come area tutta da trattare a rimboschimento e a riproduzione della fauna selvatica, così come documentato nel libro *Bologna verde* di R. Scannavini e V. Cioni (Franco-Angeli, Milano, 2023).

Quelle periferie estreme ed escluse, formatesi nei modi descritti, cominciano oggi a rivendicare quel "diritto alla città" formulato dal filosofo Henri Lefebvre. È quindi l'ora di ripensare la città sotto ogni aspetto: da quello sociale e fisico delle periferie, a quello del dissesto idrogeologico accentuato dal cambiamento climatico, alla riqualificazione delle aree dismesse industriali, alla riforestazione urbana con grandi parchi naturali, alla transizione ecologica ed energetica. E questo è il compito di una *nuova urbanistica* partecipata e rivendicata. Si dice tanto delle periferie tradite – dai politicanti, dagli amministratori incapaci, dalle lobby professionali e da quelle economico-finanziarie speculative degli immobilieristi spietati –, ma non sempre e non da tutti gli urbanisti impegnati si è favorito tanto disordine. C'è il caso opposto, già ricordato di Bologna, del 1985 – che esamineremo – dove si è cercato di pianificare la tutela della Prima periferia, quella storica (1885-1939), e il recupero della Seconda periferia, con i piani di riabilitazione urbana e di risanamento (1985-1990) e con la sua ricucitura alle altre parti della città mediante gli interventi interstiziali, sul modello previsto dalle schede progettuali del 1985. Ma in questi tentativi urbanistici di recupero e di ricucitura degli anni '90, ciò che ha fatto fallire la loro attuazione sono state la mancanza di volontà politica, la precocità dei tempi, la carenza di finanziamenti pubblici, le pressioni interne delle lobby che erano più interessate alle "deroghe" al piano, che non al recupero e alla ricucitura fra le periferie, nelle modalità delle schede progettuali. Le date riportate delle tre periferie non sono solo un riferimento temporale, ma segnano dei passaggi urbanistici fondamentali per cogliere oggi la dimensione della città metropolitana di Bologna.

Il 1885 vede l'adozione da parte del Comune, dopo l'Unità d'Italia e Roma Capitale, del suo primo Piano regolatore. C'è l'avvio della pianificazione e dello sviluppo urbanistico moderno, che tuttavia si rifà alla Forma Urbis – al piano disegnato – fino nei minimi dettagli delle varie tipologie edilizie residenziali, così come degli spazi urbani, con i viali e le piazze-giardino, con specifiche schede progettuali e tipologiche. Certo, purtroppo, anche con gli "sventramenti" nel Centro storico del 1887, 1902 e 1937.

Il 1939, al contrario, con la dichiarazione dell'entrata in guerra dell'Italia, segna di fatto l'interruzione dello sviluppo urbano previsto dal Piano disegnato del 1885, che verrà così abbandonato incompiuto, soprattutto nelle parti pubbliche.

Il 1945, anno della fine della Seconda guerra mondiale, vede la ripresa dell'azione urbanistica pubblica del Comune attraverso (1946) l'adozione di un Piano di Ricostruzione del Centro storico, seguito dal secondo Piano regolatore generale della città nel 1950. Questo secondo Piano ha una previsione faraonica di una città di un milione di abitanti in vista di un'espansione della città industriale basata sullo sviluppo quantitativo, quello che sarà alla base del boom economico fra il 1950 e il 1965. Il piano del 1950, basato sullo *zoning* e lo sviluppo a macchia d'olio (addio quindi a forma, disegno e Matrix!...), sarà variato a più riprese per correggere le devianze di sviluppo solo quantitativo: nel 1969-70, a tutela del Centro storico, della collina, dello sviluppo-zero e della politica degli Standards; e sarà variato ancora – nel 1985 – per migliorare la forma urbana con le ricuciture e il controllo qualitativo delle schede progettuali, presto negate dalla politica urbanistica pressata dalle Lobby.

L'anno 2000 infine – con l'avvio del Terzo millennio – vede soprattutto una complessa rivoluzione culturale, data dai Media televisivi e informatici e da una rivoluzione tecnologica (AI o intelligenza artificiale) che hanno forti influssi sociali: aumentano le differenze e le diseguaglianze fra le persone e “atomizzano” ancor più l'individuo. Si avvia intanto una transizione ecologica dovuta alla crisi climatica e ambientale, mentre l'economia accentua i caratteri della sua globalizzazione, con conseguente trasformazione del lavoro, anche in *smart working*. Cambia la politica per via della fluidità dell'elettorato, dell'antipolitica, del “non-voto”, ecc., e tanti effetti rivoluzionari si traducono – sul piano del territorio e degli spazi urbani – nella formazione di quella che si è già definita “Terza periferia diffusa”, anche, in sintesi, ricomprendendo il tutto, in quell'aggregato molteplice che si può delineare come città metropolitana. Non sono quindi le date solo un orientamento, ma segnano ciascuna la città di Bologna nel suo formarsi e determinarsi in area metropolitana. Certo nulla di nuovo, le date da sempre – nella storia di una città – non sono solo un riferimento temporale, ma marcano anche oggi gli accadimenti che ne hanno determinato lo sviluppo, la crescita, le trasformazioni, senza le quali non ci sarebbe oggi quella città. Le date non spiegano i fatti, non rispondono ai perché, ma, se correttamente correlate agli accadimenti di trasformazione, ne marcano i passaggi dell'evoluzione.

In questa prospettiva, ripensata e attualizzata dalla problematica della “transizione verde” della città, l'esperienza di Bologna può essere un mo-

dello di riferimento, un possibile esempio di pianificazione della ricucitura urbana e sociale delle periferie di un'area metropolitana. La storia urbana delle Tre periferie di Bologna e la loro ri-abilitazione possono essere un modello probabilistico di cucitura metropolitana.

Per ciascuna delle tre periferie (che esamineremo in dettaglio nei capitoli seguenti) si interverrà con analisi e metodiche differenti e con proposte progettuali di ricucitura mirate.

La Prima periferia, quella storica, post-unitaria, disegnata dal primo piano regolatore (del 1885-1889) come “addizione” al centro antico, sul modello dell'Addizione Erculea rinascimentale aggiunta alla Ferrara medievale dall'architetto Biagio Rossetti, è caratterizzata da una forte armatura viaria, articolata in assi urbani, *boulevard*, viali alberati e strade e piazze che organizzano variamente le zone di edilizia popolare cooperativistica, con edilizia a corte, e le zone destinate alla residenzialità della cosiddetta “città-giardino”, ma questo solo in zona est e ovest (L. Alberti-Audinot), con edilizia “mono” e “plurifamiliare” a villette, ecc. In questa periferia storica si continuerà a procedere con la tutela e la salvaguardia del tessuto esistente, nelle modalità sperimentate per la conservazione del Centro storico. Così come si confermerà la conservazione della matrice urbana nelle sue diverse tipologie. Ciò per tutelare la popolazione residente e le attività anche di vicinato e di quartiere, al fine di evitare il fenomeno della *gentrification*.

Nella Seconda periferia, quella industriale, nata dallo *zoning* del Piano regolatore del 1950, caratterizzato dallo sviluppo dell'Industrialismo fra gli anni '50 e gli anni '80 del Novecento, e dall'urbanizzazione “a macchia d'olio” con i tipici quartieri residenziali “dormitorio”, a varie tipologie edilizie, alte e basse, scarsamente dotati di spazi urbani verdi e di servizi, nonostante la politica degli *Standards*, a partire dal 1970, vi saranno interventi interstiziali di ricucitura interna di collegamento con la Prima e la Terza periferia. Gli interventi interstiziali forniranno nuovi spazi urbani e servizi di forte riconoscibilità, anche architettonica.

Nella Terza periferia, quella post-industriale, fortemente differenziata, polverizzata, formatasi al di là della Tangenziale del 1960, soprattutto tra gli anni '90 del Novecento e i primi decenni del 2000 – e “sfuggita” alla pianificazione, totalmente priva di una visione della Città Futura –, si procederà con una ricucitura che avverrà soprattutto attraverso il rimboschimento urbano e la dotazione di servizi. Con la realizzazione di parchi e servizi si costituirà quella nuova città detta dei “15 minuti”, concetto messo a punto dall'architetto Carlos Moreno, per il quale tutto deve essere a portata di mano dei cittadini per quanto riguarda almeno il verde boscato, i parchi attrezzati e i servizi di base. Certo questa operazione urbana avrà

un costo, ma anche la concentrazione della ricchezza in aree specifiche ha un costo, così come l'inquinamento, le diseguaglianze sociali, la mancanza di servizi, il tempo sprecato nel traffico, le aree povere, ecc., hanno costi. Costi non solo finanziari certamente. Non si tratta infatti – come si dice da parte di alcuni – di ghettonizzare nel verde, con “muri arborei”, gli abitanti della Terza periferia, ma al contrario di riconnetterli fra di loro, cioè di ricucire gli insediamenti sparsi, vecchi o più recenti, attraverso il rimboschimento urbano e la dotazione dei servizi necessari. Stiamo parlando di una periferia estrema, dissociata, che occupa mediamente il 60% del territorio urbanizzato metropolitano, un territorio lasciato indietro, dove c'è poco, da dove si cerca di venire via se ce la si fa economicamente...

Come il piano del 1885 ha legato la nuova periferia al Centro storico, attraverso strumenti di progettazione – dagli sventramenti interni (figli dei tempi) alle connessioni con il tessuto storico ottocentesco di viali alberati e di *boulevard* (che erano i nuovi modelli urbani previsti dal piano, accompagnati dalle nuove tipologie edilizie) – così oggi bisogna elaborare strumenti progettuali idonei per la ricucitura della Seconda e Terza periferia. Questi possono essere – come già ricordato – interventi architettonici interstiziali al già costruito e percorsi verdi pedonali atti a ricucire gli spazi urbani e dotarli di servizi.

Per quanto riguarda la Terza periferia, sarà il verde attrezzato, dotato di servizi, e soprattutto la Natura, cioè il rimboschimento urbano, a connotare la nuova connessione metropolitana. Saranno queste tipologie di intervento a realizzare le necessarie connessioni tra le tre periferie, unitamente – ai fini della transizione ecologica – ai nuovi modelli di trasporto pubblico elettrico e di circolazione pedonale e ciclabile, cioè una nuova mobilità urbana, ecologica e compatibile. È giunto infatti il momento di ripensare la città nel suo insieme complessivo, avendo bene in mente che l'ultima ancora di salvataggio è un certo ritorno alla Natura e una diffusione dell'alberatura in particolare. Abbiamo – da subito – un assoluto bisogno di alberi per contrastare la crisi climatica della città. Perché le piante, se ben piantumate e in forma boschiva, producono tutta una serie di effetti benefici sulle aree urbane a cominciare dalla riduzione degli estremi termici. Una città così “alberata” e “boscata” è meno calda di una città segnata dal cemento e dall'asfalto. Le città sono oggi in media 2 gradi centigradi più calde della campagna circostante. I boschi e gli alberi urbani nelle aree metropolitane aiutano a contenere il formarsi di isole di calore tra i palazzi dei quartieri periferici e i casermoni di cemento nelle zone più speculative, in quanto assorbono grandi quantità di energia solare (che poi utilizzano al 70% per risucchiare l'umidità del terreno e per traspirare). L'effetto è che le piante così si rinfrescano e rinfrescano a loro volta l'ambiente urbano circo-

stante. Gli alberi sono poi fondamentali anche per il benessere dei cittadini e per la loro salute. Si tratta allora di definire sia politiche che progetti di verde urbano, sia per la ricucitura delle periferie estreme che per la crisi climatica che ormai attanaglia la città. Di fatto saremmo dentro il più grande e più rapido cambiamento climatico della nostra storia, e non stiamo assistendo a episodi climatici scollegati fra di loro. Non è sempre stato così, almeno in termini temporali, e tutto avviene in decenni e non in ere geologiche, come un tempo. Per affrontare questo cambiamento, per quanto riguarda la nuova urbanistica, bisogna attingere alla progettualità, cioè a una nuova progettualità urbana che non rimanga più sulla carta e nelle intenzioni, ma sia immediatamente operativa e soprattutto rivendicata e partecipata dai cittadini. È necessario quindi attraverso una nuova progettualità urbana, promuovere una reciprocità tra le tre periferie, innescando quasi una competitività nelle diverse funzioni socio-economiche, culturali e naturali fra le tre periferie stesse. Così la Terza periferia, quella diffusa, offrirà alla futura città metropolitana – oltre a un'equilibrata intensificazione volumetrica dell'esistente – boschi, parchi, parchi agrari pubblici, acquitrini, fiumi, canali, piste ciclabili, oltre a percorsi pedonali e servizi, garantendo salute, clima migliore, più umido e meno secco.

La Seconda periferia, quella industriale, vedrà una riqualificazione e un potenziamento delle attività direzionali terziarie e quaternarie, in particolar modo quelle relative ai dipartimenti scientifici universitari, con dotazioni di ulteriori servizi e residenze – pubbliche e non – per studenti, utilizzando Piani di Recupero delle aree dismesse, militari e industriali, e gli interventi interstiziali per servizi di ricucitura fra le zone residenziali, accompagnati da percorsi verdi perdonali di collegamento con le aree di rimboschimento. La Prima periferia di Bologna, quella storica, di buona qualità architettonica e di forma urbana, si sta già riqualificando attraverso la tutela e il restauro promosso dal PRG del 1985, con la rigenerazione delle piazze pubbliche, come piazza dell'Unità (la “piazza Maggiore” della Bologna), offrendo – da un lato – una sponda al Centro storico in termini di residenzialità e di funzioni socio-ricreative e – dall'altra – un aggancio alla Seconda periferia, nei termini di circolazione, di mobilità e di servizi. Su questo modello di sviluppo qualitativo – di riqualificazione urbana e di ricucitura – dovremo confrontarci e anche conformarci con i poli comunali limitrofi a Bologna, già ricordati, dando così forma alla Città Metropolitana di oggi.

Per quanto riguarda il già costruito in generale, e l'architettura residenziale in particolare – a parte la Prima periferia, quella storica – nella Seconda, quella industriale e nella Terza, quella diffusa, si dovrà intervenire sulla “bruttezza” architettonica delle parti più gravate dalla speculazione

edilizia, con interventi promozionali sia di intensificazione volumetrica che di dis-intensificazione compensata urbanisticamente, cioè con demolizioni a seconda delle situazioni previste dai programmi di ricucitura urbana. Sono due decenni che nella Terza periferia si notano come nuovi interventi solo “le rotonde” – sempre più grandi e monumentalizzate – oppure nuovi centri commerciali anonimi, attornati da parcheggi desolati, spesso realizzati in cemento prefabbricato, catrame e plastica, ora in via di degrado. E anche qualche parco e centro sportivo – pubblico o privato – è così isolato, come se ognuno avesse pensato per sé.

In queste “inter-zone” della Terza periferia da “meta-vita”, si è senza alberi e servizi di base, con vie trafficate solo da auto in transito, camion e furgoni. Attorno a queste brutte zone sono sorte poi case brutte e spesso con mediocri servizi di bar e negozi, e con scuole dequalificate, quando ci sono: quindi la vita non è aiutata dal bello o almeno dal gradevole ed è duro abitare questi luoghi dimenticati. Quali conseguenze negative sociali e culturali si possono prevedere? E c'è l'esigenza di una buona urbanistica e di un'architettura dignitosa, per una città bella! Questo mentre insiste una emergenza urgente come quella per il cambiamento climatico. La responsabilità dell'urbanistica per quanto riguarda la degenerazione della Terza periferia, quella diffusa, e delle conseguenti diseguaglianze socio-culturali è certa. E non è la sola! Il campo nel quale oggi ci si deve confrontare in urbanistica non è solo quello degli obiettivi generali di un piano per la città, ma quello delle tecniche e dei dispositivi progettuali da definire per affrontare e risolvere tutti i problemi inerenti il progetto della città stessa. Quali sono i problemi? Li abbiamo individuati nelle diseguaglianze sociali (con la conseguente “ingiustizia spaziale”, come è stata definita dall'economista-sociologo Bernardo Secchi), nelle conseguenze del cambiamento climatico, nella rivendicazione dei diritti di cittadinanza, nella mobilità sostenibile, nella casa, negli studentati e nei servizi negli spazi urbani, oltre che nel diritto alla salute, ecc., cioè in tutti quegli aspetti rilevanti che le emergenze della questione urbana metropolitana ha ingenerato e che richiede politiche e progetti immediati per la città. Fra le tante diseguaglianze verso il basso va sottolineata quella della *omogeneità sociale* delle zone ricche della città (colline, ZTL, città-giardino, ecc.), da una parte, cui si contrappone la *diversità sociale* delle periferie povere (come il quartiere Pilastro, quello della Uno Bianca), costituite da abitanti non integrati, differenti per origine, cultura, religione, istruzione, ecc. Da qui uno dei tanti conflitti sociali interni, perché non siamo di fronte certo a un cosmopolitismo culturale positivo ma a una insofferenza reciproca. La diffidenza verso l'altro, il diverso, sviluppa l'intolleranza, rompe la solidarietà e disgrega i rapporti sociali e si deve riuscire a ricomporre la città anche socialmente.

Bisogna adottare una politica urbanistica nuova che non si affidi a grandi opere spettacolari a firma di archistar, ma a interventi urbanistici riequilibratori: questi, in modo diffuso, garantiranno nuovamente permeabilità, mobilità, accessibilità alle persone dei vari insediamenti umani, aperti verso l'urbano come verso la Natura. In una parola bisogna ricucire, ricomporre le diverse parti del territorio per dare forma alla città metropolitana di domani. Urbanisti ma anche economisti, architetti e sociologi, dovranno tornare a discutere e progettare con i geografi, i botanici, gli ingegneri idraulici ed energetici, per determinare i vari progetti che dovranno comporre la Città Futura Metropolitana.

In sintesi, la città e le aree metropolitane dovranno con urgenza adattarsi al cambiamento climatico, al “meteo estremo”, senza pensare a opere importanti come ponti, autostrade, passanti, dighe, ecc., per questioni sia di tempo che economiche. Si dovranno adeguare da subito le infrastrutture esistenti, usando strategie diverse, cominciando dall'assetto idrogeologico del territorio, proseguendo poi con piantumazioni boschive, arrestando l'uso del suolo agricolo per ulteriori sviluppi quantitativi. Le città dovranno diventare più “spugnose” in ogni loro parte per assorbire e far defluire più lentamente le acque piovane, e far calare la febbre da cementificazione, così come dovranno far calare la febbre della Terra (surriscaldamento terrestre) con una rapida transizione ecologica ed energetica.

Vi è – in questa visione – solo un futuro urbano da immaginare concreto e fattibile. Si tratta di definire un nuovo paradigma (un “modello”), fondato su una sinergica relazione tra sociale e Natura, fra economia ed ecologia, aree urbanizzate e aree rurali (come i cunei agrari, appunto). È ciò che è mancato all'evoluzione urbana, non solo di Bologna. Si tratta di definire linee progettuali per la Città Metropolitana che la trasformino non seguendo le vecchie linee di sviluppo lineare e quantitativo, energivore e consumistiche, ma principi circolari caratteristici degli ecosistemi naturali. Questa operazione dovrebbe dare vita a quella che è stata definita dagli studiosi “bio-città”. La mobilità rinnovata privilegerà quella pubblica e i servizi di base (come vedremo nei capitoli 2 e 3). Dovranno essere localizzati in aree raggiungibili in bici o a piedi in tempi brevi, favorendo l'integrazione di diversità, anche culturali, e la salute dei cittadini. Ma nel frattempo è necessario attivare azioni di tutela e di gestione del verde storico esistente, come abbiamo cercato di proporre in *Bologna verde* (2023), e non alterare con interventi volumetrici fuori luogo, per esempio, il primo parco urbano storico (del 1802!) della Montagnola... come già si sta facendo.

1. La periferia storica: 1885-1940

1. La formazione della Prima periferia storica: 1885-1940

Qui si vuole mettere a fuoco il processo di formazione della città post-unitaria, la nascita della periferia e il rapporto di questa con il Centro storico attraverso un'analisi morfologica – a scala urbanistica e architettonica – al fine di individuare i codici di lettura utili alla sua tutela. Questo con l'intento di documentare una continuità formale fra Centro e periferia che, fino agli anni '40, ha determinato la nascita e la crescita di una città che comunque si è mantenuta nella logica di un disegno ordinatore su grande scala, che ancor oggi riesce a conferire alla periferia storica una sua riconoscibilità di forma e di struttura. Ordine che non ha avuto però alcun riscontro nelle espansioni a macchia d'olio della “non-città” industriale degli anni '50 e '60. In questo mare di cemento e di relitti di aree dismesse che è oggi la città, la periferia storica è rimasta però incompiuta nel suo disegno originale, alterata in alcune sue zone per via di interventi recenti. Tuttavia ha retto al tremendo impatto, conferendo alla città, così dilagata, un “argine” che – insieme al Centro storico – permette un'ipotesi di recupero di una *forma urbis* ancora riconoscibile e ordinata.

Per complesse ragioni (economico-politiche), la nascita di questa periferia storica, secondo il disegno ordinatore del Piano regolatore del 1884-1889, tardò a prendere forma, se è vero che la “Nuova pianta di Bologna e dintorni” – del 1902 – rilevava ancora il persistere di ampie zone libere all'interno dei viali di circonvallazione, realizzati in quegli anni sul perimetro esterno delle Mura abbattute, e registrava gli irrilevanti effetti di incentivazione urbanistico-edilizia prodotti dal piano del 1889 fino a quel momento.

Ciò è dovuto a diverse cause, e al fatto che l'espansione urbana prevista riguardava soprattutto l'aspetto residenziale. E questo a sua volta era diviso

in due settori separati: la residenza della nuova borghesia, bisognosa di codificare una propria immagine abitativa fuori dal Centro storico, e la residenza della classe operaia che andava insediandosi nelle nuove aree esterne. Mentre la borghesia si localizzava prevalentemente nella città-giardino fuori porta, a ovest e a est del Centro storico, oltre che ai piedi della collina, la classe operaia – organizzata in cooperative – trovava dei terreni a nord, oltre alla Stazione Ferroviaria, una soluzione d'obbligo per organizzare i casamenti, le schiere e le corti.

Il grande disegno di morfologia urbana predisposto dal primo Piano regolatore trovava altri impedimenti nella sua realizzazione, oltre alla tendenza dell'Amministrazione pubblica a non creare le piazze e i giardini pubblici previsti. Infatti a nord-ovest e nord-est la grande armatura del Parco Ferroviario bloccava ogni illusione di completare il disegno unitario e di conseguenza i grandi isolati di contatto a questa struttura mutavano le destinazioni che da residenziali divennero prevalentemente a uso artigianale e industriale, contribuendo ad aumentare l'effetto di sgretolamento della forma e dell'uso urbano della nuova città. La realizzazione, allo scendere del secolo, dei primi impianti tecnologici e di servizio della nuova città, quali il Mercato Ortofrutticolo a nord della Bolognina, gli impianti dell'Azienda Municipale del Gas a nord-est, e l'Ospedale del Sant'Orsola a est, contribuirono ad alterare la continuità morfologica urbana prevista dal piano.

Nel centro antico della città assistiamo invece a due processi contemporanei di trasformazione urbanistica ed edilizia, profondamente diversi però nei modi e nei contenuti sempre promossi dal PRG del 1889. Il primo processo riguarda l'aggancio della periferia storica con il tessuto del centro antico quando, abbattute le Mura di città nel 1902, la matrice per la periferia basata sui *boulevard* viene calata, in continuità col tessuto esterno, nel tessuto urbano storico. Il secondo processo è quello di trasformazione del cuore del Centro storico attraverso la tipica operazione degli sventramenti di cultura haussmanniana. A queste pesanti trasformazioni della morfologia urbana e architettonica storica si sovrappone la realizzazione della Città Universitaria fra le vie Irnerio e Zamboni del cosiddetto Piano Cappellini, a conclusione del quadro delle trasformazioni della fine dell'Ottocento e dei primi decenni del Novecento. Oggi che il concetto di "città storica" viene inteso comprendendo tutte le trasformazioni morfologiche che i diversi momenti hanno prodotto fino al 1940, queste possono considerarsi essenziali quali "trait d'union" fra centro antico e periferia storica, senza il quale sarebbe improponibile la riqualificazione e una riconnessione futura di gran parte della periferia attuale.