



VALUTAZIONI PRELIMINARI

La presente osservazione ha per oggetto la realizzazione della Sottovia stradale prevista in corrispondenza di via Mazza.

Tale intervento, oltre a determinare l'abbattimento di numerose alberature e una significativa mutazione del paesaggio storicizzato della Bolognina, **appare in contrasto con diversi obiettivi e azioni assunte dal Comune di Bologna e dalla Città Metropolitana di Bologna.**

1) Si evidenzia, in primo luogo, il **contrasto con il PUMS**, che prevede uno obiettivo di significativo cambiamento della ripartizione modale a favore del trasporto pubblico e della modalità attiva.

In questo caso, significative risorse pubbliche saranno destinate a una infrastruttura dedicata alla mobilità privata.

Si tratta di un intervento irreversibile che non si può nemmeno inquadrare in un'ottica di riduzione degli attraversamenti veicolari della Bolognina: l'intervento inciderà infatti su un breve tratto, lasciando immutato il resto del tracciato, e costituendo un elemento di consolidamento dei flussi veicolari lungo tale asse, piuttosto che di mitigazione per il quartiere.

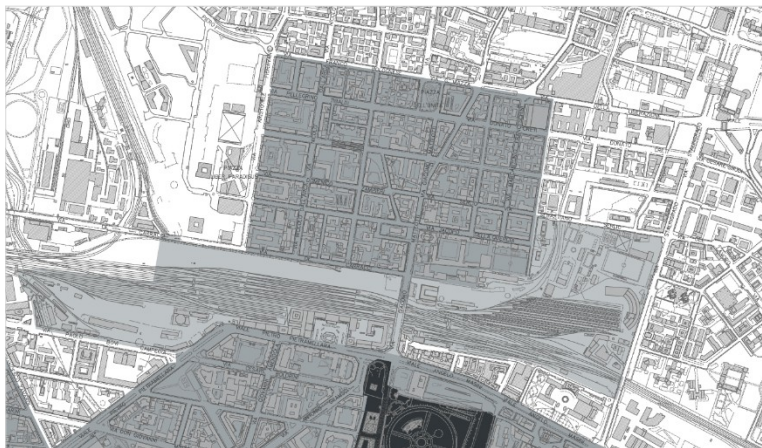


La scelta appare in contrasto con altre azioni dell'Amministrazione indirizzate al depotenziamento degli attraversamenti urbani incongrui con il contesto (quale è l'asse dell'89 in Bolognina) e alla loro ricollocazione su viabilità idonee ai flussi di attraversamento e di distribuzione: l'intervento proposto si pone in un'ottica opposta rispetto a tale obiettivo, andando ad ampliare (pur puntualmente) la capacità di tale asse urbano.

2) l'intervento risulta inoltre **in contrasto con il Piano Urbanistico Generale** e, in particolare, con gli obiettivi della Città Storica, all'interno della quale si inquadra la Bolognina.

L'Azione A.2.4 del PUG "Difendere l'abitabilità e i caratteri della città storica", in relazione agli spazi aperti, prevede infatti che:

"Gli spazi aperti della città storica devono contribuire al miglioramento del microclima urbano conservando la riconoscibilità e l'organizzazione dei vuoti e degli elementi di arredo urbano, anche evitando recinzioni e preservando, qualora presenti, elementi architettonici e scultorei e di specie vegetali rare e/o monumentali."



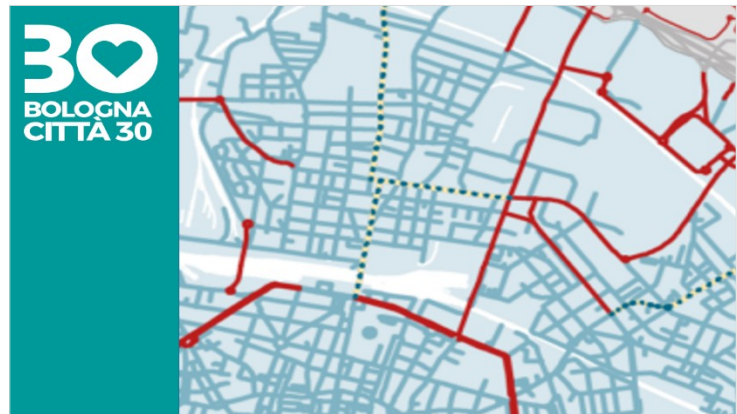
Nei tessuti della città storica, le strade di antico impianto e quelle realizzate sul disegno del Piano regolatore del 1889 che mantengono caratteri storici ancora leggibili devono conservare le caratteristiche storiche e i

progetti di recupero e riqualificazione devono privilegiare l'uso dello spazio per la mobilità pedonale e ciclabile. Per prescrizioni di dettaglio si rimanda al Regolamento edilizio - art.80.

Gli interventi sullo spazio aperto pubblico e quelli sulle pertinenze di edifici privati devono contribuire allo sviluppo dell'eco-rete urbana, secondo quanto previsto dalla Strategia 1.2"

L'intervento proposto altera il microclima urbano, procedendo all'eliminazione di alberature non classificate come monumentali, ma certamente significative e identitarie per il quartiere; altera i caratteri storici dell'asse dell'89, destinando alla mobilità privata motorizzata e non alla mobilità ciclabile tale asse; danneggia l'eco-rete urbana, andando ulteriormente a frammentare la già debole infrastruttura verde locale.

3) Il progetto risulta, infine, in contrasto con il progetto Bologna Città 30, che individua correttamente tale porzione di asse dell'89 quale asse a 30 km/h, tenendo conto del contesto fortemente insediato che attraversa.



OSSERVAZIONE

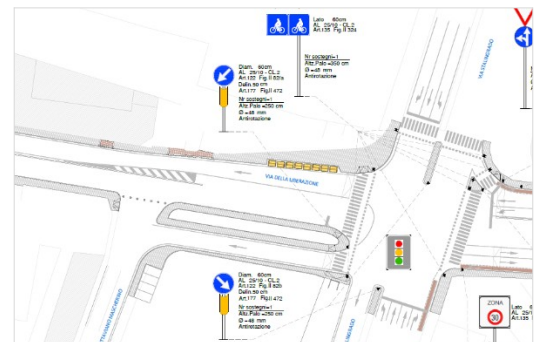
A fronte dei rilevanti elementi di incoerenza evidenziati in premessa, si ritiene che il progetto non abbia valutato tutte le possibili alternative indirizzate ad evitare la realizzazione di un'opera così impattante.

Si avanzano pertanto specifiche richieste e si evidenzia la mancanza di uno specifico studio relativo alla mobilità complessiva del quartiere che si ritiene invece indispensabile per dimostrare l'effettiva eventuale necessità di tale intervento.

RICHIESTE

Nello specifico si chiede di chiarire i seguenti elementi:

1) **se si sia tenuto conto degli scenari di riduzione dei flussi** che, da previsioni, interesseranno il tracciato dell'Asse dell'89, sulla base delle politiche del PUMS, a seguito della realizzazione del progetto Passante di mezzo, ma anche a seguito di azioni di restringimento stradale previsti in altri tratti (vedi Via Liberazione) contestualmente alla Linea Rossa.



2) **Per quale ragione, in corrispondenza di via Mazza, si sia proceduto a inserire due corsie dedicate al tram** (nella medesima direzione), anziché utilizzare un unico binario, e **perché si sia prevista una sola corsia dedicata alla mobilità privata** (determinando di conseguenza l'esigenza del tunnel): si fa a tal fine presente che via Mazza presenta una sezione ben più ampia di via Liberazione, dove il progetto prevede



la collocazione di 2 corsie tram e 2 di mobilità privata a raso, rendendo ancora meno comprensibile tale scelta;

3) Si chiede per quale ragione si sia scelto di non operare, come di consueto si fa nell'introduzione di un nuovo sistema tranviario, alcuno studio complessivo sulla mobilità del quartiere, finalizzato a sfruttare, attraverso modifiche circolatorie, gli spazi già oggi sottoutilizzati, o resi disponibili dalla realizzazione della nuova infrastruttura. **L'elaborazione di tale studio, contestualmente al progetto, risulta a nostro avviso indispensabile** perché solo attraverso tale analisi si può dimostrare l'esigenza o meno di realizzazione del tunnel e perché, e, in caso di esito positivo, si potrebbero perseguire importanti obiettivi di riqualificazione del quartiere, in particolare a favore della mobilità pedonale e ciclabile.

PROPOSTA DI UNO STUDIO URBANO A SCALA DI QUARTIERE

Lo studio dovrebbe tenere conto dei seguenti elementi:

- **il sottoutilizzo degli spazi presenti lungo via Tibaldi:** l'asse stradale è attualmente organizzato in tre corsie di scorrimento. Si tratta dell'unico tratto dell'Asse dell'89 che presenta tale sezione. Anche in conseguenza di ciò, si registrano velocità veicolari molto elevate (assolutamente incompatibili con il progetto Città 30);
- **Il futuro sottoutilizzo della corsia preferenziale lungo via Creti:** tale corsia è destinata oggi ad accogliere prevalentemente le linee destinate alla Fiera e al Quadrante San Donato (21, 35, ecc.) interamente sostituite dalla linea rossa;
- **Il futuro sottoutilizzo della corsia preferenziale posta a ovest di Piazza dell'Unità:** tale asse è destinata oggi ad accogliere prevalentemente le linee destinate a nord (linea 27, 97, 98, ecc.) interamente sostituite dalla linea verde (per le linee extraurbane è previsto l'interscambio a Corticella, nell'apposito punto di interscambio, perché non appare ipotizzabile la sovrapposizione tra una linea tranviaria, forte e veloce, e un sistema di trasporto suburbano).

-
>



Via Tibaldi: attuale sezione stradale

-
>



Via Creti: corsia preferenziale, che verrà parzialmente sostituita dal nuovo tracciato tranviario

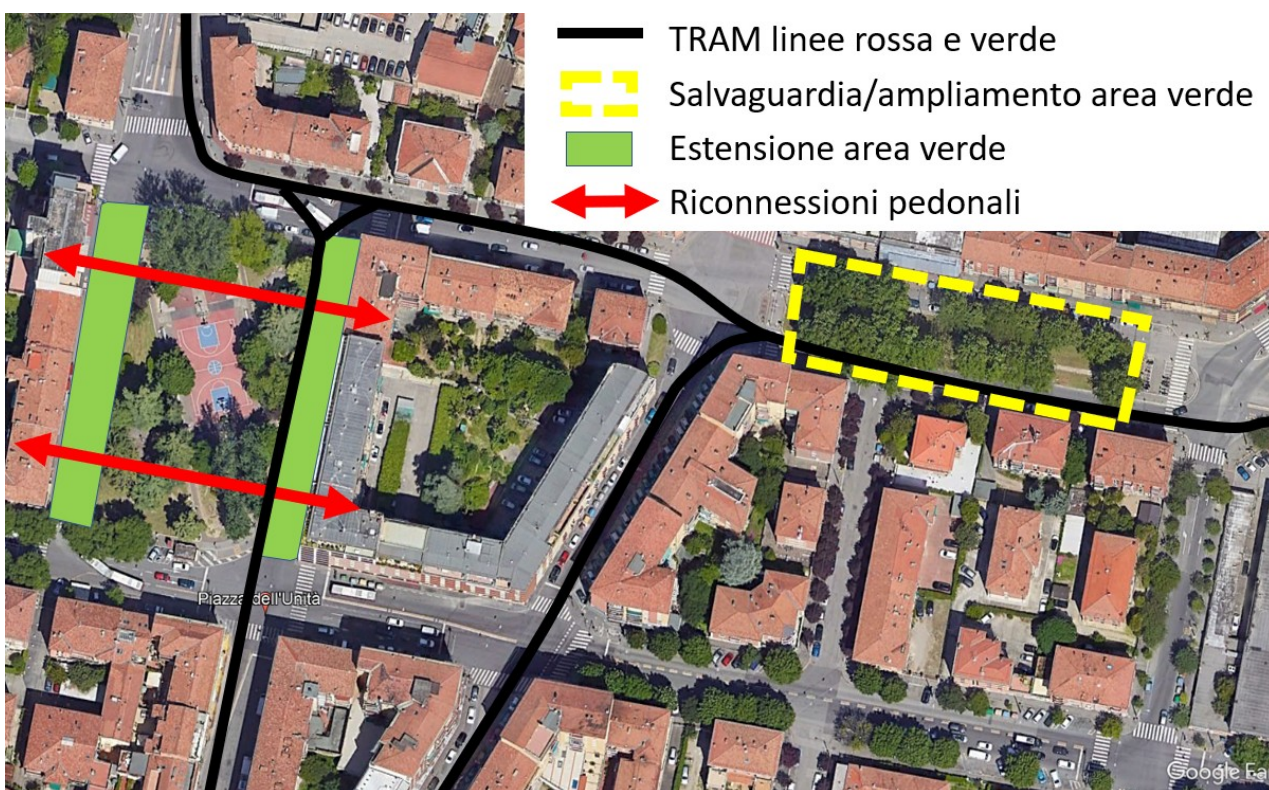
Attraverso la valorizzazione di tali spazi, che possono favorire un utilizzo bidirezionale, almeno locale, dell'asse stradale Tibaldi-Creti, tale **studio potrebbe a nostro avviso conseguire** due importanti obiettivi diversi e complementari:

1. lungo la direttrice est-ovest, **assicurare una riduzione dei flussi che interessano l'asse Liberazione-Mazza-Bolognese**, tale da **rendere non necessaria la realizzazione del sottovia di via Mazza** e consentire quindi la salvaguardia dei 22 platani;



2. lungo la direttrice nord-sud, **assicurare l'aumento della pedonalità e delle aree verdi di piazza dell'Unità**. L'obiettivo è quello di eliminare qualsiasi attraversamento in direzione nord-sud, tranne il tram, pedonalizzando di fatto la piazza.

Tale intervento di pedonalizzazione potrebbe permettere la riqualificazione di piazza dell'Unità, cuore storico della Bolognina, quale centralità urbana, aumentando la permeabilità pedonale dell'area rispetto ai tessuti esistenti. L'intervento, unitamente alla salvaguardia dell'area verde di Via Ferrarese, a sua volta trasformata in un vero parchetto urbano, permetterebbe, anche attraverso connessioni pedonali e ciclabili, di incrementare le dotazioni di verde e la qualità urbana dell'area più centrale del quartiere.



Arch. Carlo Santacroce

Legambiente Bologna

Italia Nostra Bologna

WWF Bologna Metropolitana

Bologna, 14.10.2023