



Bolognina 30: fare del Tram un'occasione di riqualificazione del Quartiere

PREMESSA:

Il presente documento si collega al mio articolo, comparso su La Repubblica-Bologna in data 30 Agosto 2023, con l'obiettivo di andare oltre le critiche in tale sede evidenziate e suggerire alcune possibili soluzioni, che si riterrebbe opportuno vengano valutate e approfondite da parte degli Enti competenti.

È in tale ottica che vanno intesi i ragionamenti di seguito illustrati, che non costituiscono, pertanto, una proposta progettuale, proposta che richiederebbe tempi e competenze specialistiche non nelle disponibilità dello scrivente.

OGGETTO DELLA PROPOSTA:

Rispetto alle tematiche sollevate nell'articolo, il presente documento si concentra nello specifico sulla realizzazione del previsto **sottopasso carrabile di via Mazza**, con i conseguenti noti pesanti impatti ambientali e sociali sul Quartiere.

Nell'elaborazione del presente documento si è scelto di assumere la proposta progettuale tranviaria quale invariante, non proponendo modifiche al progetto delle due linee proposte, anche laddove fossero magari ipotizzabili (vedasi comunque la Nota tecnica posta al termine del documento), ma ragionando a scala più ampia, su una complessiva riorganizzazione degli spazi del Quartiere.

Tale proposta è quindi finalizzata a evidenziare come, ragionando ad una scala più ampia e modificando alcuni elementi circolatori presenti, esistano **ragionevoli alternative progettuali** che si ritengono in grado di evitare la realizzazione di tale opera e di assicurare, nel contempo un intervento più coerente con le Strategie di qualità urbana dichiarate dalla Amministrazione comunale.

OBIETTIVI DELLA PROPOSTA

La proposta è finalizzata a coniugare due tra le principali politiche proposte dalla Amministrazione comunale: la realizzazione della rete tranviaria e la realizzazione di Bologna Città 30 nell'ottica di evitare una pericolosa contraddizione tra tali impegnative progettualità.

Alla base del progetto Città 30, insieme agli obiettivi di ridurre velocità e incidentalità stradale, l'Amministrazione ha posto l'altrettanto importante obiettivo di incrementare la qualità degli spazi pubblici, tutelando e incrementando le dotazioni di verde e aumentando la pedonalità e la ciclabilità.

È in tale ottica che si è predisposta la presente proposta.

CARLO SANTACROCE
ARCHITETTO

Via dei Rosaspina 3b – 40129 Bologna

cell.: +39 347 0397442

mail: arch.carlo.santacroce@gmail.com – PEC: carlo.santacroce@archiworldpec.it

CRITICITA' PRESENTI NEL PROGETTO DEFINITIVO:

Si richiamano di seguito le principali criticità che paiono caratterizzare il progetto definitivo, così come predisposto, e che si propone di affrontare con la proposta avanzata, distinguendo le criticità direttamente legate all'intervento e quelle presenti nel contesto.

Criticità dirette legate all'intervento:

- La realizzazione del tunnel e, soprattutto, delle impattanti rampe richiede l'abbattimento di numerose alberature (di dimensione minori in via Bolognese e Mazza, ad alto fusto in via Ferrarese). Tale abbattimento viene compensato da alcuni piccoli alberi che si propone di ripiantare in via Ferrarese: si tratta tuttavia di modeste alberature d'arredo, che si svilupperanno in una piccola aiuola di 3 metri di larghezza, situazione completamente differente rispetto all'attuale. L'impatto in termini di paesaggio urbano sarà rilevante e visibile da notevole distanza (le alberature sono oggi un elemento caratteristico visibile da entrambi gli estremi dell'asse dell'89). Significativo sarà anche l'impatto micro-climatico in un'area, la Bolognina, particolarmente carente di infrastrutture verdi;
- Lo spazio urbano che si verrà a realizzare in corrispondenza delle due rampe risulterà particolarmente "povero", a seguito della necessità di ricavare gli spazi per i flussi superficiali e quelli per l'accesso al tunnel. Il tratto di via Ferrarese su cui si svilupperanno 7 corsie parallele (2 di tram, 2 per le rampe e 3 per i traffici locali), risulterà particolarmente squalificato, in un quartiere già oggetto di fenomeni di degrado e costituirà una pesante cesura urbana;
- La realizzazione del tunnel, a senso unico e a due corsie, costituirà necessariamente un "acceleratore" dei flussi: difficile pensare che il traffico scorra al suo interno a velocità inferiori ai 50 Km/h. In ogni caso, tale intervento appare del tutto incoerente con l'idea di riduzione delle dimensioni degli assi stradali e di rallentamento fisico che dovrebbe caratterizzare il progetto Città 30 (un esempio virtuoso di moderazione è presente, già oggi, in via della Liberazione, all'ingresso del Parcheggio Minganti: qui si opera al contrario).

Criticità di contesto, evidenziabili analizzando gli assetti circolatori previsti:

- In Piazza dell'Unità, viene mantenuta la corsia (non è chiaro se riservata al TPL) sul lato ovest della Piazza, la cui eliminazione era stata prevista con il progetto PIMBO, rinunciando in quel modo a un importante obiettivo di riqualificazione ambientale di quello che è un vero e proprio cuore ambientale e sociale del Quartiere;
- Sempre in Piazza dell'Unità, si procede addirittura a reintrodurre la mobilità privata sul tratto est (oggi riservato al TPL) andando così ad aumentare la pressione sull'area a Parco, che viene ancora più decisamente isolata dal contesto;
- Quest'ultima soluzione rischia inoltre di incrementare i flussi di mobilità individuale anche nel tratto nord di Via Matteotti (direzione periferia), da via Algardi a Piazza dell'Unità: si tratta di un tratto già oggi accessibile alla mobilità individuale, che domani

CARLO SANTACROCE
ARCHITETTO

Via dei Rosaspina 3b – 40129 Bologna
cell.: +39 347 0397442

mail: arch.carlo.santacroce@gmail.com – PEC: carlo.santacroce@archiworldpec.it

risulterà però particolarmente critico (la presenza del tram permette infatti di realizzare una sola corsia in direzione nord, all'interno della quale si concentreranno le linee bus residue - direzione ovest e nord-est - e la circolazione privata);

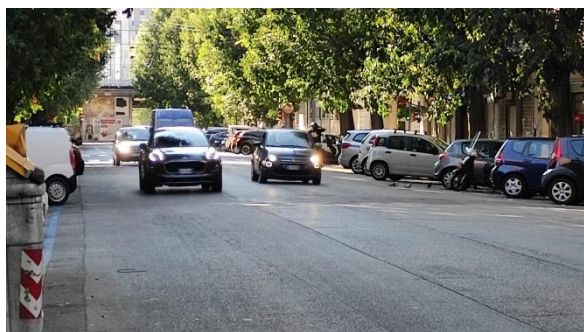
- Non viene superata, infine, l'interferenza stradale presente tra via Matteotti e l'asse Algardi-Albani: si tratta già oggi di uno degli incroci caratterizzati da maggiore incidentalità stradale e la presenza del tram rischia di peggiorare la situazione (il tema non è di facile soluzione ed è stato posto da tempo all'attenzione del Quartiere da parte degli Uffici comunali competenti).

OPPORTUNITÀ' NON COLTE DAL PROGETTO DEFINITIVO

Si elencano di seguito alcune opportunità di scala urbana che non appaiono colte dal progetto: si tratta in particolare di spazi attualmente sottoutilizzati, o che si libereranno a seguito dell'entrata in funzione del tram.

Si evidenzia in particolare:

- **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 ad accogliere prevalentemente le linee destinate alla Fiera e al Quadrato San Donato (21, 35, ecc.) interamente sostituite dalla linea rossa;
- **Il futuro sottoutilizzo della corsia preferenziale posta a ovest di Piazza dell'Unità:** tale linea è destinata 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*

CARLO SANTACROCE
ARCHITETTO

Via dei Rosaspina 3b – 40129 Bologna
cell.: +39 347 0397442

mail: arch.carlo.santacroce@gmail.com – PEC: carlo.santacroce@archiworldpec.it

Quanto descritto è ciò che, peraltro, sempre avviene in occasione dell’inserimento di una linea tranviaria: il nuovo asse forte assorbe tutta la domanda lungo l’asse percorso e richiede la riorganizzazione del restante sistema di TPL e auspicabilmente degli spazi: lasciare delle corsie preferenziali senza autobus appare difficilmente giustificabile.

DESCRIZIONE SINTETICA PROPOSTA

La proposta che si avanza, suggerisce di utilizzare gli spazi attualmente o in futuro sotto utilizzati per perseguire due 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**;
2. lungo la direttrice nord-sud, **assicurare l’aumento della pedonalità e le 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 e valorizzandola come cuore verde della Bolognina.

DESCRIZIONE DI DETTAGLIO DELLA PROPOSTA

Si ipotizzano le seguenti azioni:

1. **Riorganizzazione dell’asse Tibaldi-Creti**
2. **Pedonalizzazione di Piazza dell’Unità**
3. Conseguente modesta **riorganizzazione degli assetti circolatori**

Per quanto riguarda l’**Asse Tibaldi-Creti** si propone:

- Di confermare l’attuale utilizzo come asse di scorrimento, in direzione est, da via Fioravanti a Via Stalingrado;
- Di inserire il doppio senso di marcia nel tratto da via Matteotti a via Nicolò dell’Arca, riducendo la sezione stradale e limitando di conseguenza le velocità coerentemente con il progetto città 30;
- Di usare in maniera differenziata la nuova corsia, che sarà a quel punto presente lungo quasi tutto l’asse in direzione ovest, prevedendo alcuni tratti destinati ai traffici locali (per alleggerire l’asse Liberazione-Mazza-Bolognese) ed altri riservati al solo TPL.

In particolare, si ritiene che l’**utilizzo per la mobilità individuale privata** dei seguenti tratti di via Creti potrebbe risultare particolarmente utile:

- da via Stalingrado a via Bigari: la apertura di tale tratto alla mobilità individuale eliminerebbe i traffici locali accedenti alla parte est della Bolognina da via Liberazione, nel tratto ristretto dalla presenza del tram;

**CARLO SANTACROCE
ARCHITETTO**

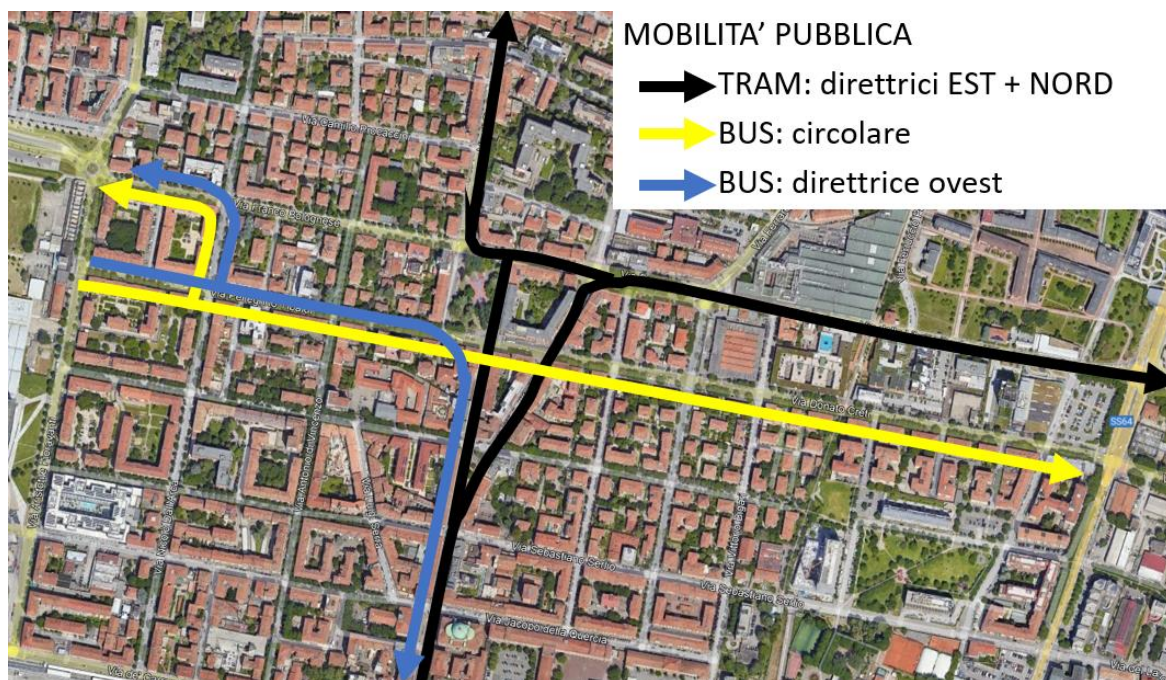
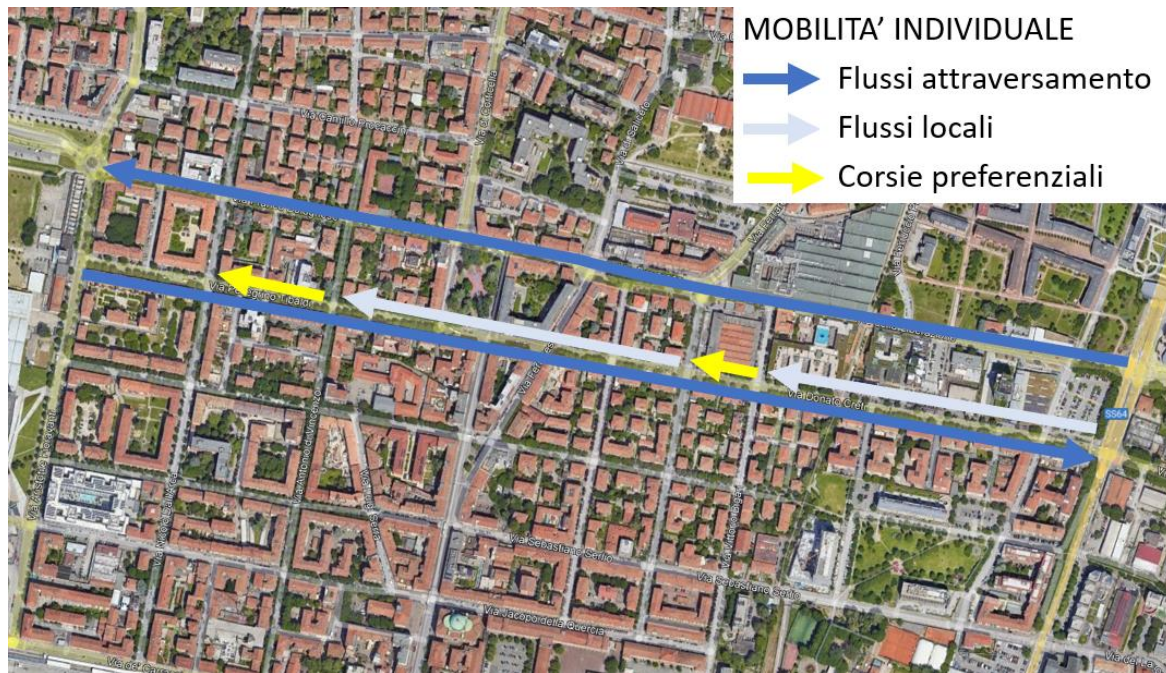
Via dei Rosaspina 3b – 40129 Bologna

cell.: +39 347 0397442

mail: arch.carlo.santacroce@gmail.com – PEC: carlo.santacroce@archiworldpec.it

- da via Franceschini a via Di Vincenzo: liberalizzando/realizzando tale connessione si eliminerebbero i flussi locali di contatto tra le due parti della Bolognina e quelli di accesso alla parte ovest;

Gli altri tratti, potranno rimanere riservati al TPL: in questo modo **l'asse Tibaldi-Creti viene individuato come asse di attraversamento del TPL della Bolognina**, sia in direzione est, sia in direzione ovest: su quell'asse si ipotizza di indirizzare, di conseguenza anche le linee provenienti da Via Matteotti e dirette in direzione est (11, 34, ecc)



-> *Ipotesi riassetto circolatorio Asse '89: Mobilità individuale e pubblica*

Sede legale: via Ferrarese 24/2, 40128 Bologna

P. IVA 02623971203 – C.F.SNTCRL74A16A944C

Polizza Assicurativa ASSINTEL N. IPD0001102

CARLO SANTACROCE
ARCHITETTO

Via dei Rosaspina 3b – 40129 Bologna

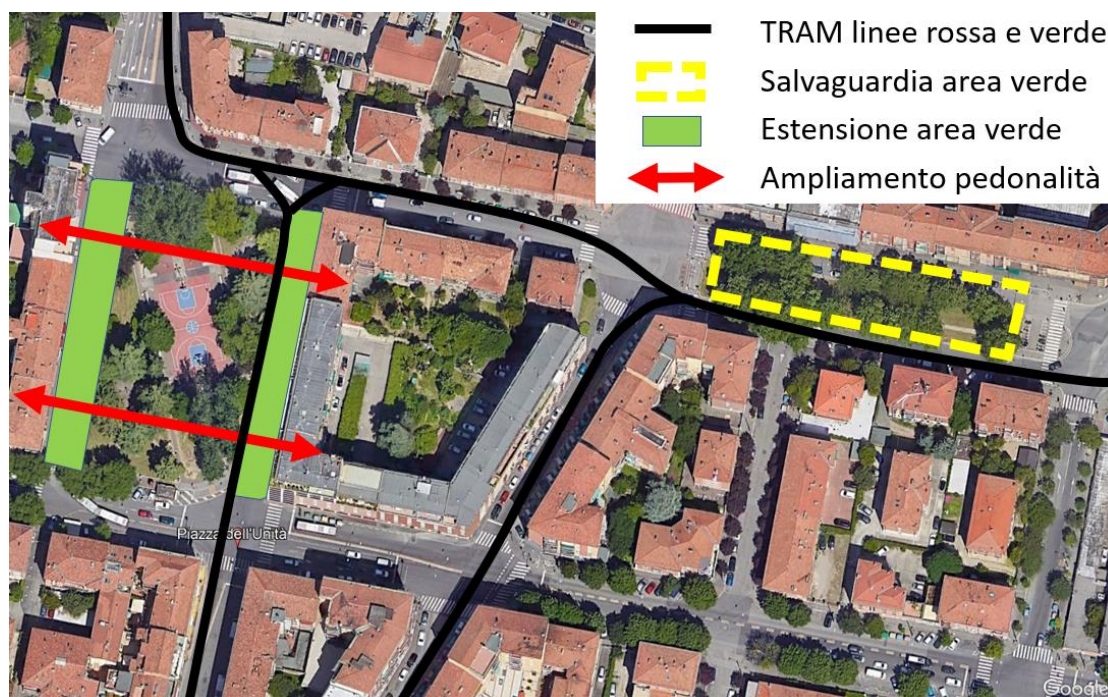
cell.: +39 347 0397442

mail: arch.carlo.santacroce@gmail.com – PEC: carlo.santacroce@archiworldpec.it

A seguito delle modifiche derivanti dalla realizzazione del progetto Tram e di quest'ultima proposta progettuale, non è più necessario prevedere alcuna corsia preferenziale sui lati est e ovest di **Piazza dell'Unità**.

Sarà in quel modo possibile trasformare in aree verdi le attuali ampie corsie carrabili, determinando un sensibile incremento degli spazi verdi e valorizzando l'area come un grande parco, attraversato solo marginalmente dal tram.

A ovest e a est la Piazza-Parco sarà direttamente connessa agli edifici prospicienti, favorendo la sua permeabilità pedonale e ciclabili, con conseguenti prevedibili benefici in termini di riduzione del degrado (grazie al superamento dell'effetto "rotatoria").



-> *Salvaguardia aree verdi / Valorizzazione di Piazza-Parco dell'Unità*

La proposta illustrata si completa con un modesto, ma necessario **riassetto circolatorio**, di seguito descritto:

- **Inversione dei sensi marcia su via Di Vincenzo**, da via Tibaldi a Carracci: nuovo percorso di accesso al quadrante ovest della Bolognina;
- Inversione del senso marcia su via Serra, da via Zampieri a via Albani: scelta conseguente;
- Inversione del senso di marcia di Via De Maria scelta conseguente;
- **Interruzione della continuità del tracciato Algardi-Albani.**
- **Inversione del senso di marcia di Via Algardi:** necessario in sostituzione della connessione con via Albani (che creava interferenza su via Matteotti);
- Inversione del senso di marcia di Via Raimondi tratto nord: scelta conseguente;

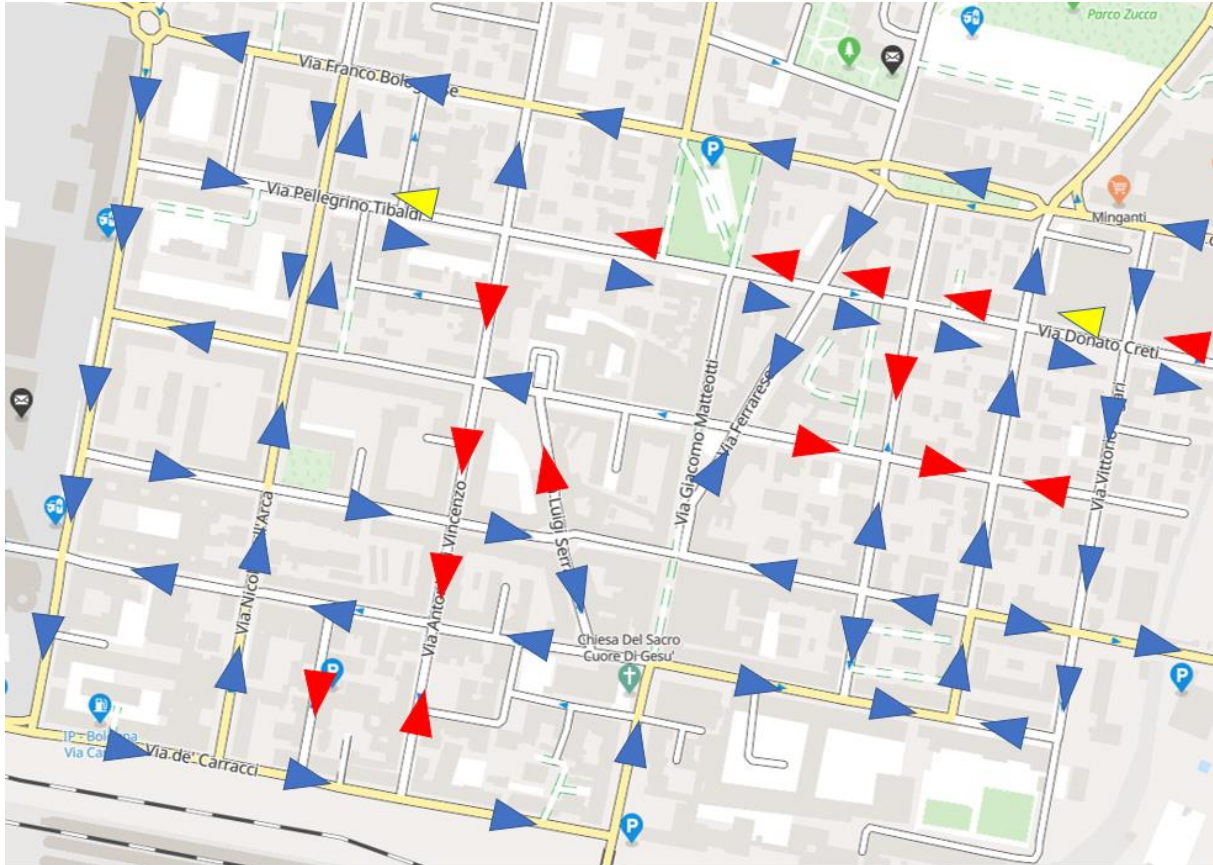
**CARLO SANTACROCE
ARCHITETTO**

Via dei Rosaspina 3b – 40129 Bologna

cell.: +39 347 0397442

mail: arch.carlo.santacroce@gmail.com – PEC: carlo.santacroce@archiworldpec.it

Si riporta di seguito l'ipotesi, che può trovare anche soluzioni alternative, ma che si è elaborata solo per evidenziare la fattibilità della proposta.



-> *Ipotesi riassetto circolatorio: BLU sensi confermati / ROSSO Sensi modificati / GIALLO Nuove corsie preferenziali TPL gomma*

CONCLUSIONI

Si ritiene che la proposta avanzata determini l'auspicato alleggerimento dell'asse Liberazione-Mazza-Bolognese:

- creando nuove opportunità di spostamento lungo l'asse Creti-Tibaldi, tali da attrarre una pluralità di traffici locali, che attualmente si localizzano su tale asse;
- fluidificando significativamente i flussi lungo tale asse stradale, grazie alla eliminazione delle due corsie preferenziali poste a est e ovest di Piazza dell'Unità e quindi delle relative interferenze: da un punto di vista della viabilità ordinaria, l'incrocio a nord di Piazza dell'Unità verrebbe di fatto trasformato in una confluenza, in via Bolognese, dei flussi provenienti da est e quelli provenienti da nord (ciò semplifica notevolmente l'intersezione, rendendo ancora più immotivato il ricorso a un sottovia).

Evidenti appaiono anche gli effetti positivi attesi in termini ambientali e di incidentalità stradale:

CARLO SANTACROCE
ARCHITETTO

Via dei Rosaspina 3b – 40129 Bologna

cell.: +39 347 0397442

mail: arch.carlo.santacroce@gmail.com – PEC: carlo.santacroce@archiworldpec.it

- si evita la necessità di attraversare Piazza dell'Unità con i mezzi su gomma in direzione nord-sud, grazie alla creazione di una asse fruibile al TPL su gomma bidirezionale lungo lo stesso asse bus Tibaldi-Creti, e riducendo gli impatti sulla Piazza-Parco;
- si riducono velocità e incidentalità, comprimendo le dimensioni degli assi stradali eccessivamente ampi;
- si sostituisce l'attuale percorso Albani-Serra-Tiarini, con il percorso Tibaldi-Di Vincenzo-Tiarini, determinando l'utilizzo di strade con sezioni stradali più idonee e superando la pericolosa interferenza con via Matteotti;
- non si rende più necessario l'utilizzo per la mobilità privata del tratto nord di via Matteotti (escluso accesso alle proprietà private), potendolo dedicare al tram e al TPL in un tratto di particolare congestione;
- si migliorano diverse intersezioni critiche.

L'alternativa proposta, che deve necessariamente essere oggetto dei necessari approfondimenti tecnici, appare pertanto più economica, meno impattante, più efficiente e più coerente agli obiettivi di sostenibilità ambientali dichiarati dalla Amministrazione Comunale.

Bologna, 05/09/2023

CARLO SANTACROCE ARCHITETTO

Via dei Rosaspina 3b – 40129 Bologna

cell.: +39 347 0397442

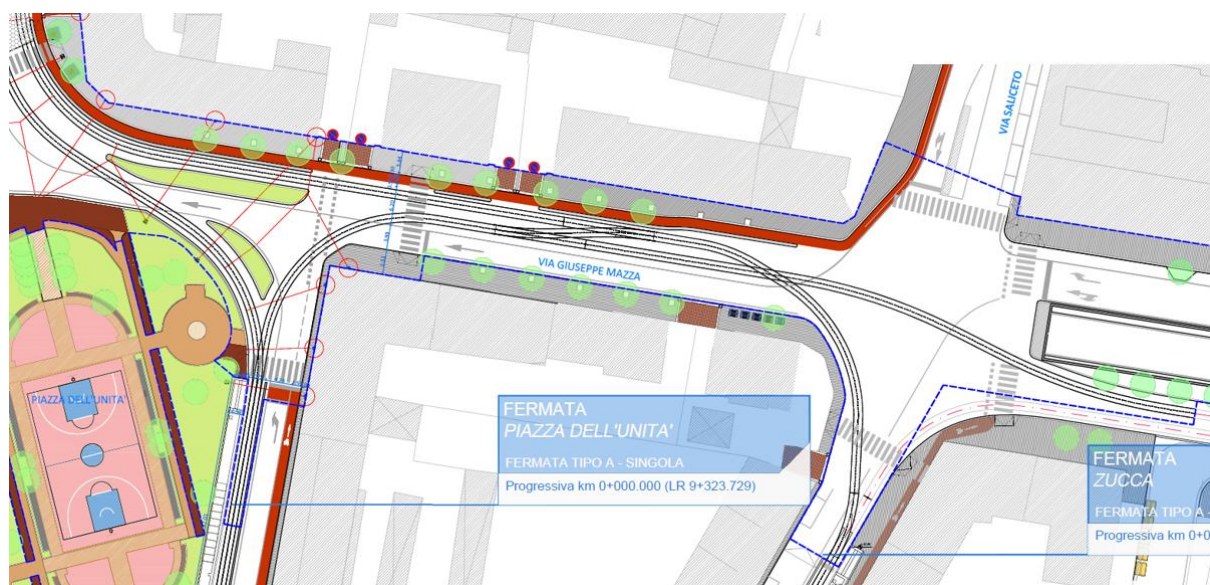
mail: arch.carlo.santacroce@gmail.com – PEC: carlo.santacroce@archiworldpec.it

NOTA TECNICA A MARGINE

Come evidenziato, il presente documento non affronta, nello specifico, le soluzioni tecniche adottate nella progettazione delle due linee tranviarie, assumendo tali progetti quali invarianti.

Appare comunque opportuno sottolineare un unico aspetto, legato alla puntuale soluzione progettuale specificamente adottata in via Mazza: in tale posizione, il Progetto definitivo ha ritenuto di affiancare, e non di sovrapporre, le due linee tranviarie: la linea rossa in direzione centro e la linea verde in direzione Corticella (entrambe le linee percorrono via Mazza in direzione ovest).

In conseguenza di tale scelta, l'asse stradale di via Mazza verrà fortemente ridotto di sezione, passando a una sola corsia (situazione, peraltro, comunque propria di altri tratti in affiancamento alla tranvia): è anche da tale "strozzatura", oltre che dalla scelta di non operare una revisione più complessiva della mobilità pubblica e privata del quartiere, che deriva la "necessità" di procedere alla realizzazione dell'impattante tunnel.



La soluzione progettuale avanzata nasce naturalmente da precise valutazioni tecniche, che non è possibile comprendere: non è in particolare chiaro se tale opzione derivi da specifici obblighi normativi o, invece, da una valutazione indirizzata a massimizzare l'efficienza dell'infrastruttura tranvia.

Tenendo conto degli impatti derivanti da tale scelta, appare certamente auspicabile esplicitare le valutazioni che hanno portato a tale formulazione, dichiarando in particolare che la opzione dell'"affiancamento" in alternativa alla "sovrapposizione" deriva da precisi e oggettivi obblighi o, in alternativa, che la stessa è frutto di una specifica analisi costi-benefici e che tale analisi ha debitamente tenuto conto degli impatti ambientali e sociali sul tessuto della Bolognina.