

RTI Progettisti:



## PROGETTO DEFINITIVO DELLA SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD LINEA VERDE)

### ELABORATI GENERALI INQUADRAMENTO DELL'OPERA

Relazione tecnica - interventi sul muro storico di via Bassanelli

COMUNE DI BOLOGNA  
SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE

IL DIRETTORE DEL SETTORE  
ING. CLETO CARLINI

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
ING. GIANCARLO SGUBBI

IL DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO  
ING. MIRKA RIVOLA

SEGRETERIA TECNICA

ing. Barbara Baraldi  
arch. Virginia Borrello  
ing. Giulio Cimbali  
geom. Agnese Fero  
ing. Stefania Guadagnini  
geom. Luciano Notte  
ing. Lisa Ombra  
ing. Marco Pesare

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

RESPONSABILE DI COMMESSA  
ING. PAOLO MARCHETTI

COORDINATORE TECNICO  
ING. ALESSANDRO PIAZZA

SISTEMA TRANVIARIO  
ING. SANTI CAMINITI

ARCHITETTURA E INSERIMENTO URBANISTICO  
ARCH. SEBASTIANO FULCI DE SARNO

OPERE A VERDE  
ARCH. NICOLA CANTARELLI

OPERE STRUTTURALI  
ING. STEFANO TORTELLA

SEGNALAMENTO E TELECOMUNICAZIONI  
ING. ANGELA TORTORELLA

AMBIENTE  
PROF. MATTEO MATTIOLI

SICUREZZA  
ARCH. SERGIO MOSCHEO

ARCHEOLOGIA  
DOTT. CRISTINA BIGAZZI

BIM MANAGER  
GEOM. MIRKO CASAROLI

RESP. INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE  
ING. SANTI CAMINITI

IMPIANTI TECNOLOGICI  
ING. SIMONE VILLA

STUDI TRASPORTISTICI  
ING. ANDREA SPINOSA

VIABILITA' INTERFERENTE E SOTTOSERVIZI  
ING. PIETRO CAMINITI

IDRAULICA E IDROLOGIA  
ING. ANDREA BENVENUTI

DEPOSITO  
ING. GIORGIO COLETTI

ARMAMENTO  
ING. MAURIZIO FALZEA

GEOLOGIA E GEOTECNICA  
DOTT. GEOL. ANTONIO PAONE

TRAZIONE ELETTRICA  
ING. DOMENICO D'APOLLONIO

IMPIANTI MECCANICI  
ING. SALVATORE GIUA

COMMESSA	FASE	LOTTO	WBS	DISCIPLINA	TIPO	NUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B381	C	D	X00	EGG	XXX	RG 03	B		B381C-D-X00-EGG-XXX-RT01B

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
A	Ott. 2023	PRIMA EMISSIONE	G.COLOMBO	FULCI	S. CAMINITI
B	Nov. 2023	SECONDA EMISSIONE	G.COLOMBO	FULCI	S. CAMINITI
C					
D					



## Indice

---

1. PREMESSA.....	2
2. ANALISI STORICA.....	4
2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE .....	4
2.2 RELAZIONE STORICA.....	6
2.3 MURI PERIMETRALI.....	9
2.4 LE SCUDERIE.....	17
2.5 MURO DI RECINZIONE SU VIA BASSANELLI.....	18
3. PROGETTO PARCHEGGIO BASSANELLI .....	21

## 1. PREMESSA

Il presente Documento ha lo scopo di supportare la Richiesta di Demolizione di porzioni del muro di cinta, insistente su via Bassanelli, dell'Immobile denominato Ippodromo Arcoveggio, sito in via di Corticella 102 Bologna distinto al N.C.T. al foglio 73, particelle 26 (di proprietà del Comune di Bologna) e 64 (per la quale il Comune di Bologna risulta solo proprietario dell'area) a seguito del progetto di riqualificazione urbana derivante dalla Progettazione Definitiva della seconda linea tranviaria di Bologna (Linea verde).

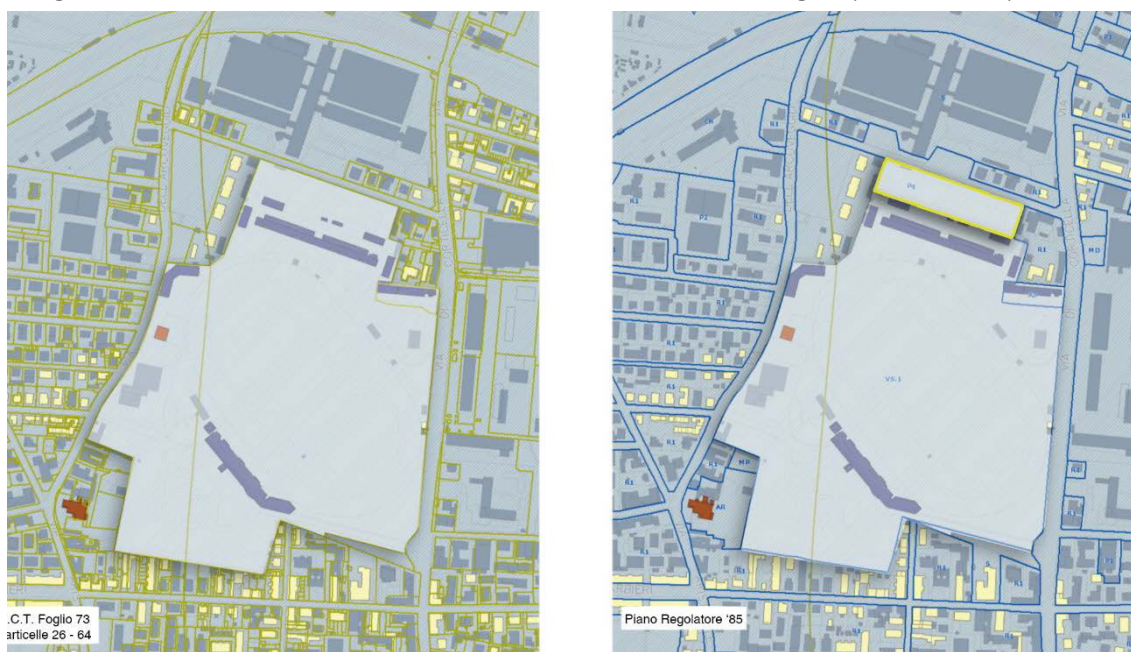


Figura 1.1 – Inquadramento generale della linea tramviaria – Stralcio

La Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna, richiamato il parere della competente Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le provincie di Bologna e Reggio Emilia espresso con nota prot. N. 915 del 23/01/2008 pervenuta il 24/01/2008 prot. N. 924, e vista l'integrazione presentata dalla proprietà in data 09/05/2008, prot. N. 6455 del 13/05/2008 dichiara che il bene denominato Ippodromo Arcoveggio "riveste l'interesse culturale di cui agli artt. 10, c. 1 e 12 del Codice dei Beni culturali" e, come tale, rimane sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto legislativo.



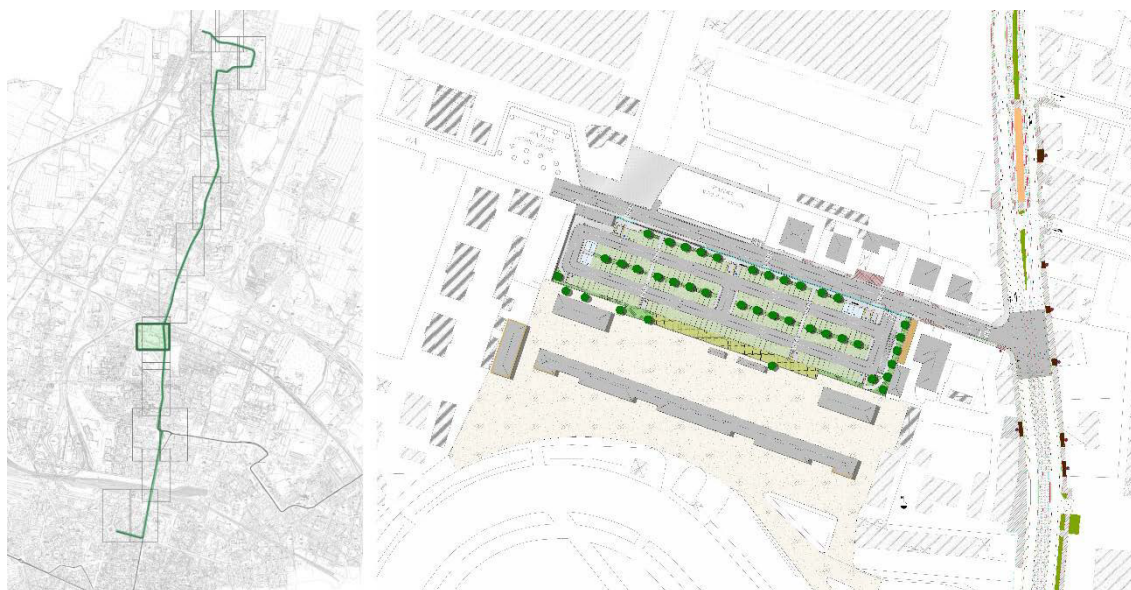


Figura 1.2 – Inquadramento generale della linea tramviaria – Stralcio

Il progetto di riqualificazione urbana, previsto all'interno del Progetto Definitivo per la Linea Verde di Bologna, prevede la realizzazione di un parcheggio pubblico a raso su via Bassanelli, di 7000 mq per una capienza di 211 auto, nell'area nord dell'Ippodromo Arcoveggio oggi utilizzata come area di stoccaggio e movimentazione della sabbia; la realizzazione del progetto ha nelle sue finalità pragmatiche quella di riequilibrare la quota dei parcheggi nel tessuto limitrofo, ma soprattutto diviene l'occasione per la valorizzazione del nucleo originale delle Scuderie dell'Ippodromo, risalente agli anni '30, composto da cinque fabbricati disposti a corte a nord della pista, oltre che a dotare il contesto urbano di un nuovo servizio di sosta auto, motocicli e bici in un 'area in cui gravitano servizi scolastici.

In merito al progetto del parcheggio, si rimandano alle tavole tecniche presentate in "Prima emissione" [B38\_C\_D\_X00\_P01\_URB\_PP\_01\_A - B38\_C\_D\_X00\_P01\_URB\_DR\_01\_A - B38\_C\_D\_X00\_P01\_URB\_DR\_02\_A].

## 2. ANALISI STORICA

### 2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La comparazione storica delle carte e delle foto aiutano a leggere l'iter che ha portato alla definizione odierna il sito in esame.



CARTA 1941



CARTA 1949



CARTA 1958

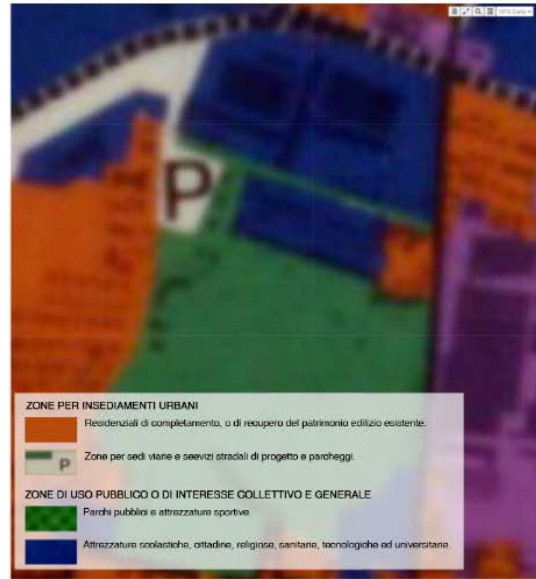


FOTO 1964





FOTO 1971



CARTA 1979



CARTA 1985



FOTO 1989

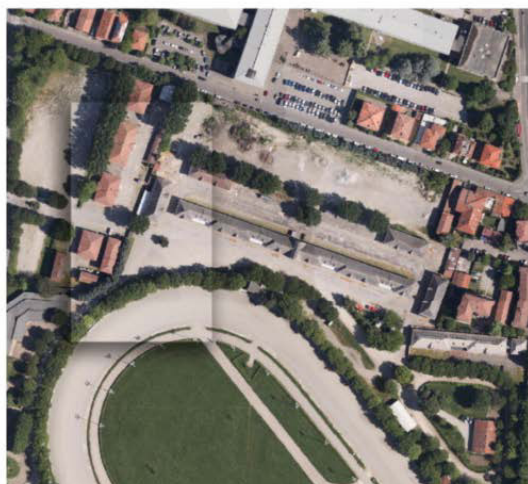


FOTO 2014



FOTO 2015

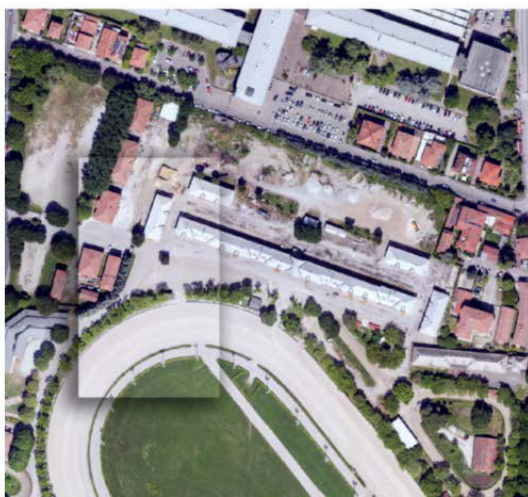


FOTO 2016

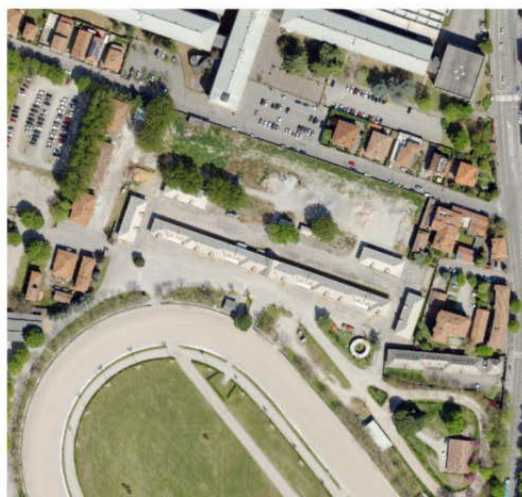


FOTO 2022

## 2.2 RELAZIONE STORICA

L'ippodromo Arcoveggio, realizzato dal Comune di Bologna, fu inaugurato il 5 Giugno del 1932 dopo quattro anni di sosta, seguiti alla demolizione dell'ippodromo Zappoli, uno dei primi d'Italia. Il progetto fu seguito dai progettisti Ing. Umberto Costanzini e Arch. Paul Vietti-Violi.



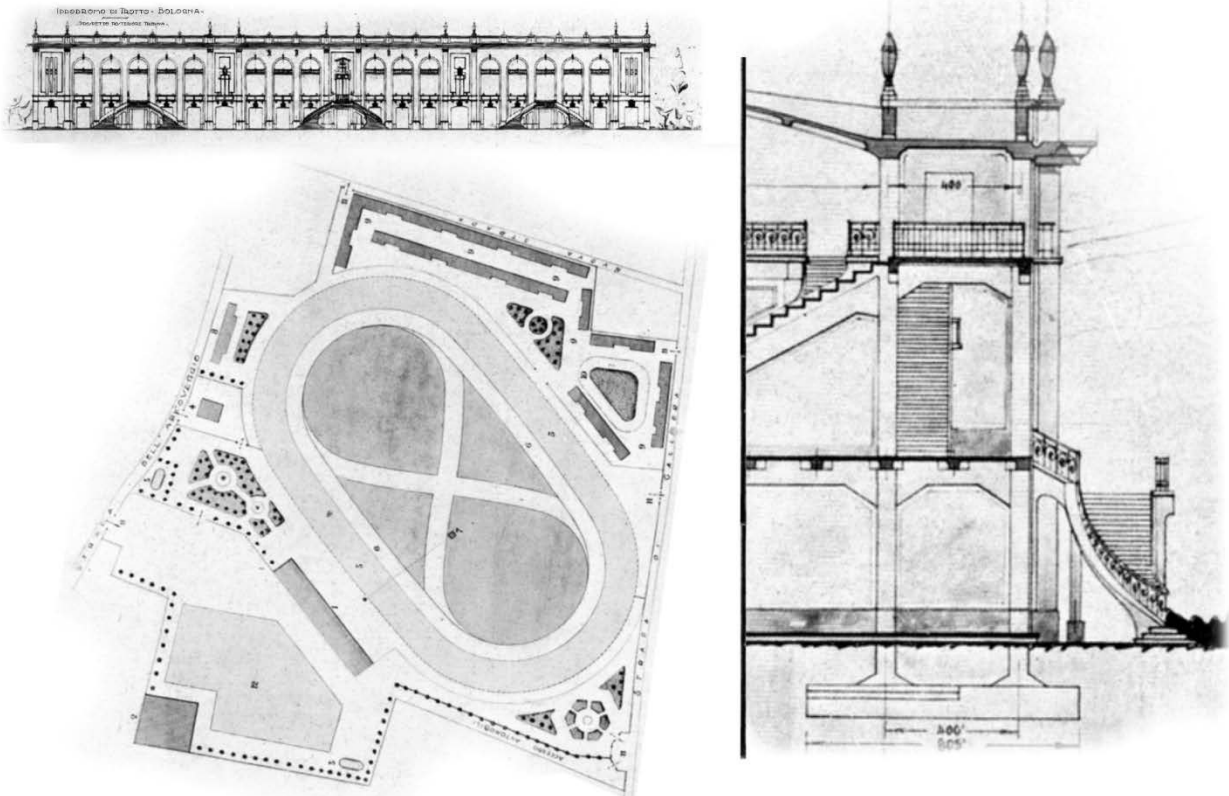


Figura 2.1 – Disegni del nuovo Ippodromo - [rivista mensile Lo sport fascista n.10 ottobre 1929]

L'ippodromo è localizzato all'interno del quartiere della Bolognina e occupa un'area di 15 ettari di terreno contenuti tra via di Corticella e via dell'Arcoveggio; nell'assetto attuale del compendio l'Ovale della pista, sistemato con l'asse maggiore secondo la direttrice est-ovest occupa la maggior parte dell'area e i fabbricati del complesso originale, anche se in parte rimaneggiati, sono tutt'ora presenti. Dal 1950 al 1963 fu costruito un edificio con il ristorante panoramico a lato est della Tribuna, da 1967 al 1969 fu effettuato il rifacimento della pista e furono costruiti i nuovi Box; in questi anni e per poco tempo si è deciso di aprire al pubblico l'area verde ed il parco giochi. Negli anni '80-'81 il complesso annota il restauro del fabbricato Colónico e la costruzione di una Palazzina polivalente e l'edificio ospitante gli uffici della Società Cesanate.



Figura 2.2 – Vista aerea del Complesso dell'Ippodromo

Il complesso conserva ancora l'impianto originario nella definizione funzionale degli spazi e degli accessi; comprende numerosi edifici che nonostante gli adeguamenti e le trasformazioni, costituiscono una importante testimonianza culturale. In particolare la Tribuna, la ex mascaliata, la mensa, le scuderie, la biblioteca, l'ex casa del custode, le recinzioni su via di Corticella con la cabina ENEL presentano rilevanti caratteristiche di interesse storico architettonico.



Muro di cinta e Portale di ingresso Biblioteca su via di corticella



Facciata esterna Tribuna



Finitura architettonica Scuderie

Figura 2.3 – Alcuni dettagli degli elementi architettonici di pregio del Complesso dell'Ippodromo



## 2.3 MURI PERIMETRALI

In relazione agli interventi previsti nel progetto di cui in premessa, il presente documento indaga specificamente la cinta muraria che perimetra l'ippodromo, e la qualità architettonica delle Scuderie, rimandando all'approfondimento dell'intero complesso a studi allo scopo dedicati in modo da restituire un quadro storico/culturale adeguato al valore del complesso nelle sue diverse componenti.

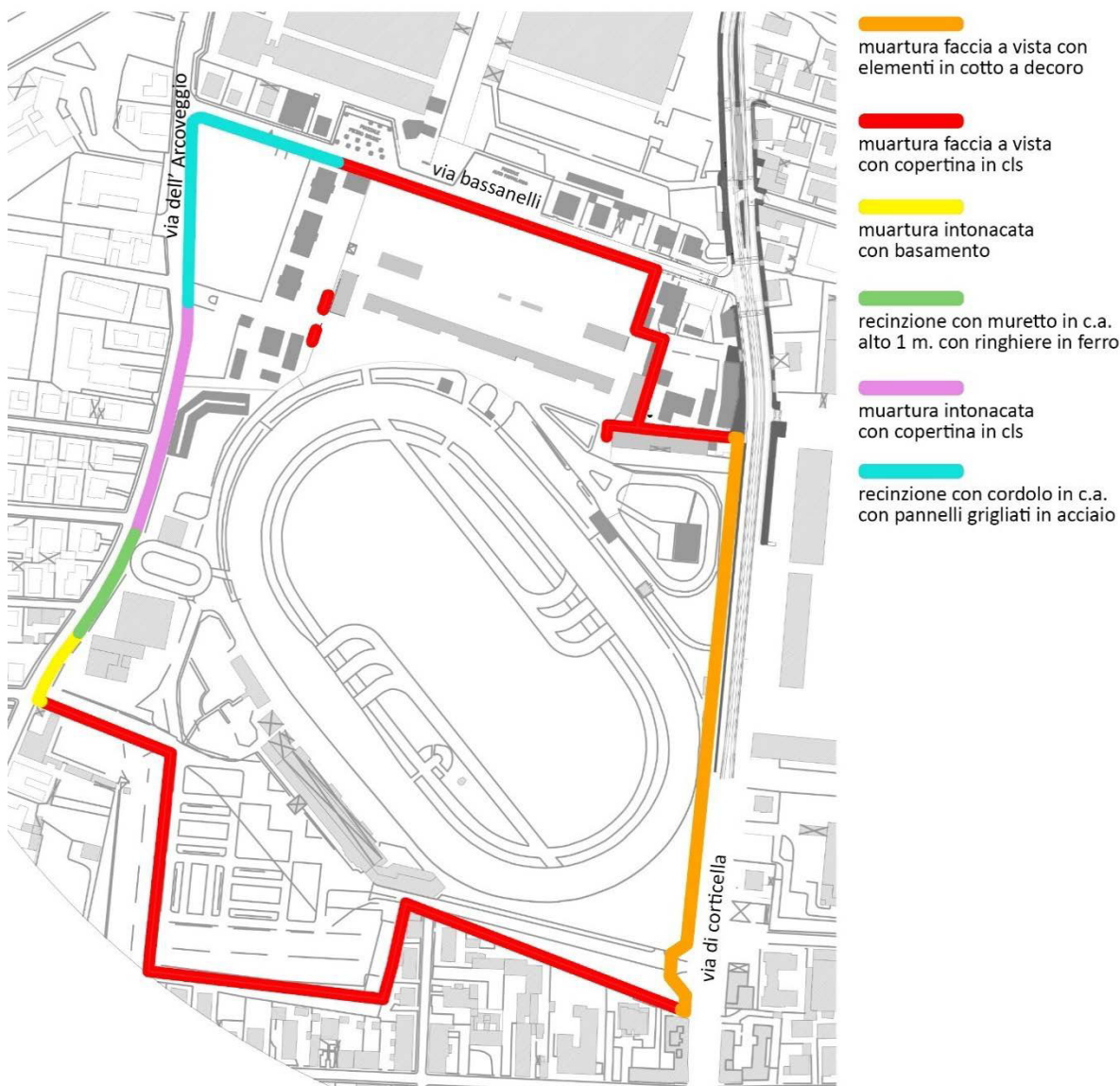


Figura 2.4 – Schema planimetrico del Perimetro del Complesso

Su via di Corticella sono presenti tre cancelli; l'ingresso principale, al n. 102, è caratterizzato da tre grandi arcate che inquadrano la cancellata d'ingresso, carrabile al centro, e i due accessi pedonali. Le tipiche linee degli anni '30 sono evidenziate dall'uso della muratura faccia vista con elementi di cotto a decoro delle arcate, dei pilastri e delle murature laterali, nonché elementi di pietra bianca per le colonne, i capitelli e gli altri apparati decorativi che caratterizzano i pilastri che affiancano il cancello principale in ferro battuto arricchita da decori con volute e foglie.



Figura 2.5 – Vista interna del Cancellone Principale

Proseguendo verso nord si incontra l'ingresso del Popolo, con dimensioni più contenute e composto da un cancello principale e da uno secondario, entrambi in ferro battuto, caratterizzati entrambi dai medesimi decori in cotto e dalle colonne in pietra già presenti nell'ingresso principale.

Ancora più a nord, al n. 104, c'è il vecchio ingresso delle Scuderie, oggi ingresso alla Biblioteca "Pelagalli", che architettonicamente segue il modello dei cancelli precedentemente descritti.

Il muro di recinzione lungo tutta via di Corticella è caratterizzato dagli elementi in cotto e dai pinnacoli in muratura che già decorano i tre cancelli; lungo questo tratto troviamo alcune strutture tecnologiche, entrambe a sud del cancello del Popolo, di cui una è la

cabina elettrica degli anni '30 che denuncia la stessa matrice culturale del complesso; l'intero fronte su via di Corticella è stato ristrutturato negli anni '90.



Figura 2.6 – Vista del muro di recinzione su via di Corticella

Il fronte chiuso a Sud del Complesso mantiene nella sua totalità la tipologia di muratura in mattoni faccia in vista sormontati da una copertina in cls.





Figura 2.7 – Vista aerea del muro di recinzione a Sud del complesso

Il lato della recinzione su via dell'Arcoveggio è stato, nel tempo, modificato ed è caratterizzato per la sua eterogeneità. Il cancello a sud è caratterizzato da due pilastri in muratura intonacati e tinteggiati di colore giallo con pinnacoli e basamenti in grigio e da un cancello in ferro battuto dalle forme semplici con lance verticali dalle volute tridimensionali.

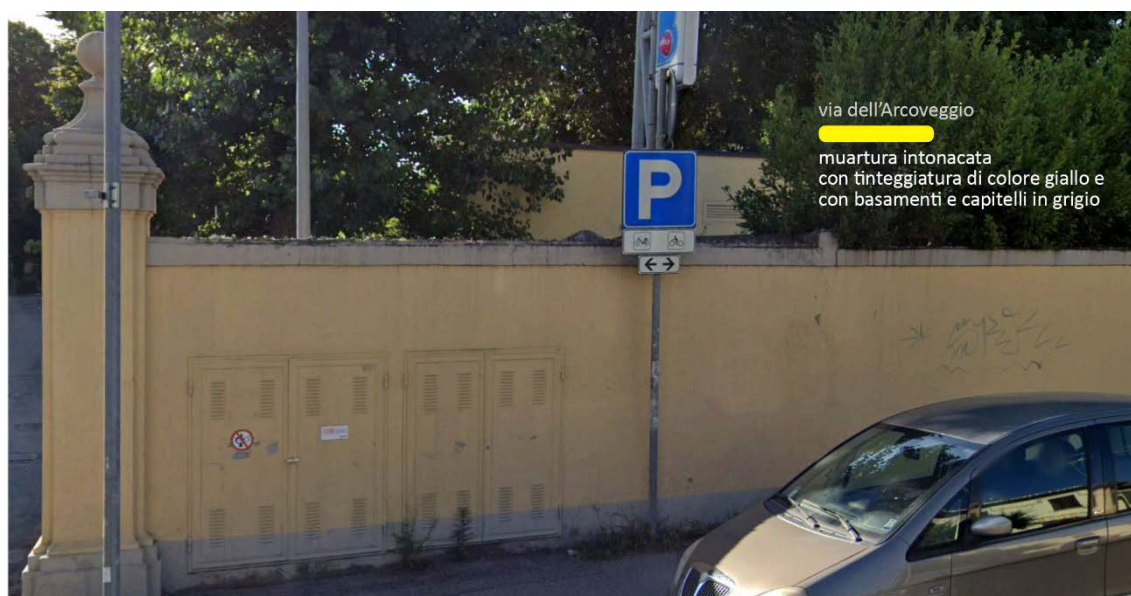


Figura 2.8 – Vista del muro di recinzione su via dell'Arcoveggio

A sud del suddetto cancello la recinzione in muratura presenta altre due colonne simili a quelle del cancello (probabilmente un vecchio ingresso che è stato murato), mentre sul lato nord la recinzione, realizzata negli anni'80 al momento della costruzione della palestra, ha un muretto in c.a. alto circa 1 m sormontato da una ringhiera in ferro con punte a lancia.

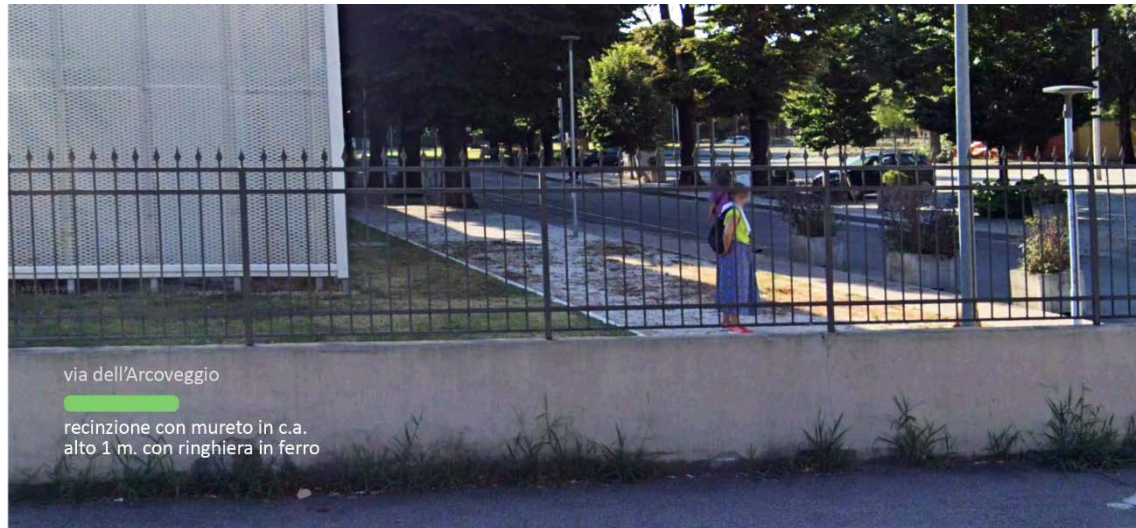


Figura 2.9 – Vista della recinzione su via dell'Arcoveggio

Proseguendo verso nord, sempre su via dell'Arcoveggio, permane il muro di recinzione originario, caratterizzato però da un rivestimento in intonaco tinteggiato (coperto da graffiti), che termina in corrispondenza dell'area U.N.I.R.E.



Figura 2.10 – Vista del muro di recinzione su via dell'Arcoveggio



Da qui fino all'incrocio con via Bassanelli, l'area è delimitata da una recinzione in pannelli di grigliato d'acciaio preverniciato, con un cancello utilizzato per il passaggio di automezzi per raggiungere le Scuderie.

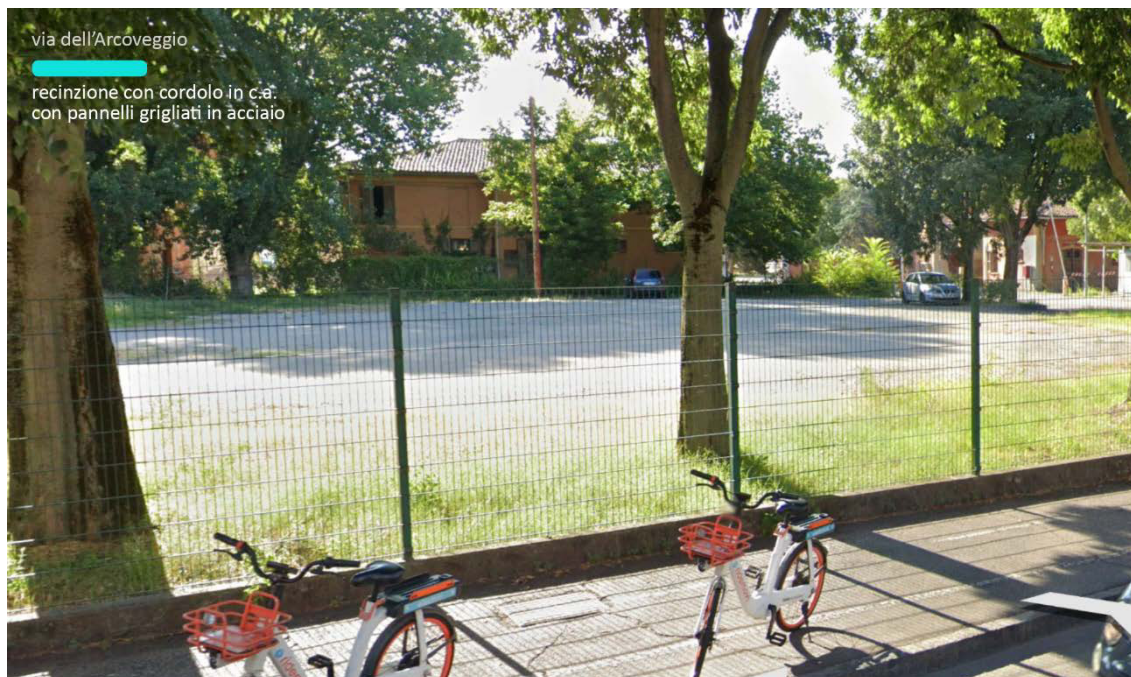


Figura 2.11 – Vista della recinzione su via dell'Arcoveggio

Nel 1999, a seguito della costruzione del Centro di Allenamento "Ippocampus", si assiste ad una ridefinizione dell'area con demolizione di alcuni Box posti a nord/ovest, a cui seguiranno demolizioni di porzioni di muro di cinta originario lasciando traccia di quest'ultimo in prossimità dell'accesso alla zona delle Scuderie da via dell'Arcoveggio.





2015  
Vista aerea lato Ovest Scuderia - dettagli del muro di cinta in mattoni a faccia in vista



2016 - vista Ovest  
Demolizione di porzione del muro di cinta lato Ovest

Figura 2.12 – Vista aerea di confronto

La recinzione del sedime dell'ippodromo rigira su via Bassanelli mantenendo la stessa tipologia che presenta nell'ultimo tratto di via dell'Arcoveggio, con pannelli di grigliato d'acciaio preverniciato su basamento in cls.



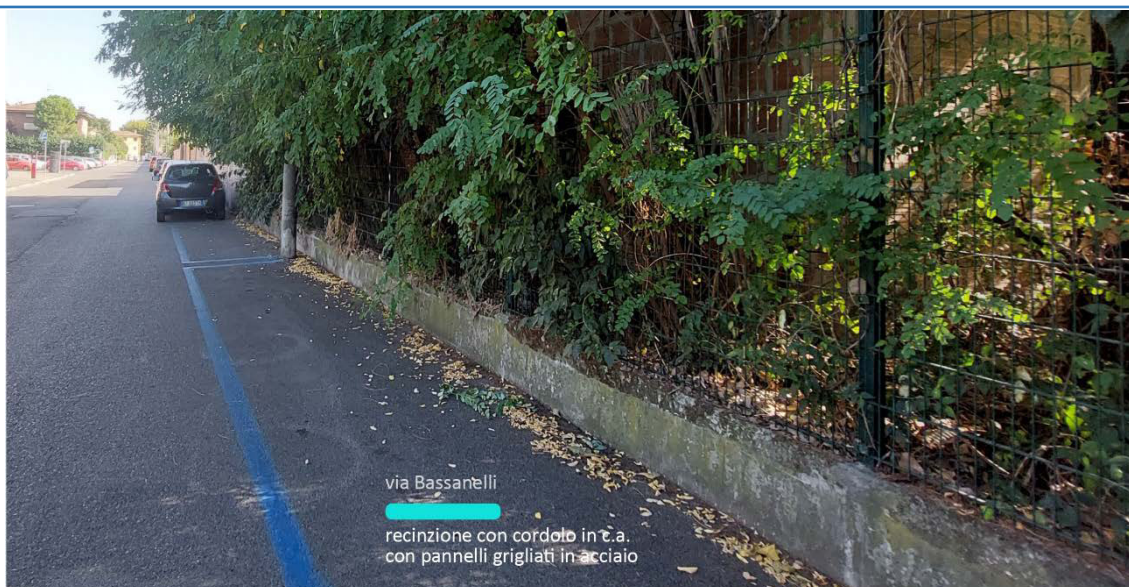


Figura 2.13 – Vista della recinzione su via Bassanelli

Proseguendo lungo via Bassanelli in direzione di via di Corticella, in corrispondenza del limite del parcheggio interno, riprende la recinzione originaria qui caratterizzata da una muratura in mattoni faccia vista con copertina in cls, direttamente a contatto con l'asfalto dei parcheggi lungo strada.

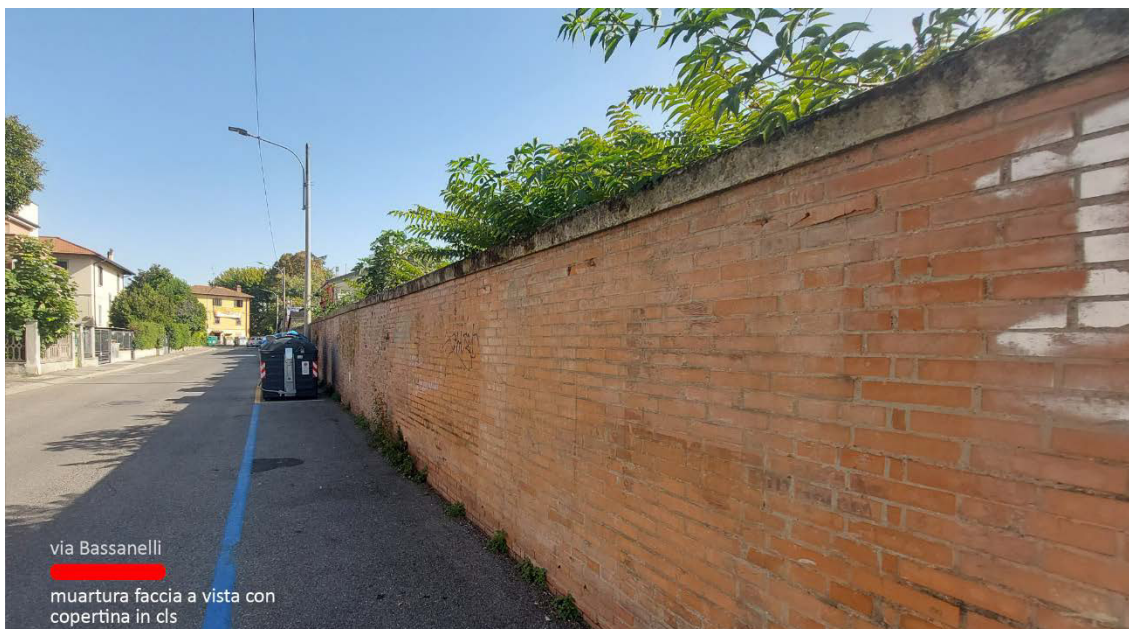


Figura 2.14 – Vista della recinzione su via Bassanelli

All'estremità ovest di tale porzione di muro è presente una cabina ENEL in c.a. di lunghezza 14.60 m; essa è stata costruita sul sedime del muro, con conseguente

demolizione di porzione di esso, ed è caratterizzata, sul fronte strada, da un paramento in mattoni per mimetizzare e dare continuità alla cortina muraria.

La muratura in mattoni continua in maniera omogenea e rigira a sud/est in corrispondenza del limite fisico dell'area dell'ippodromo fino a ricongiungersi in prossimità dell'odierna Biblioteca "Pelagalli" con accesso diretto su via di Corticella.

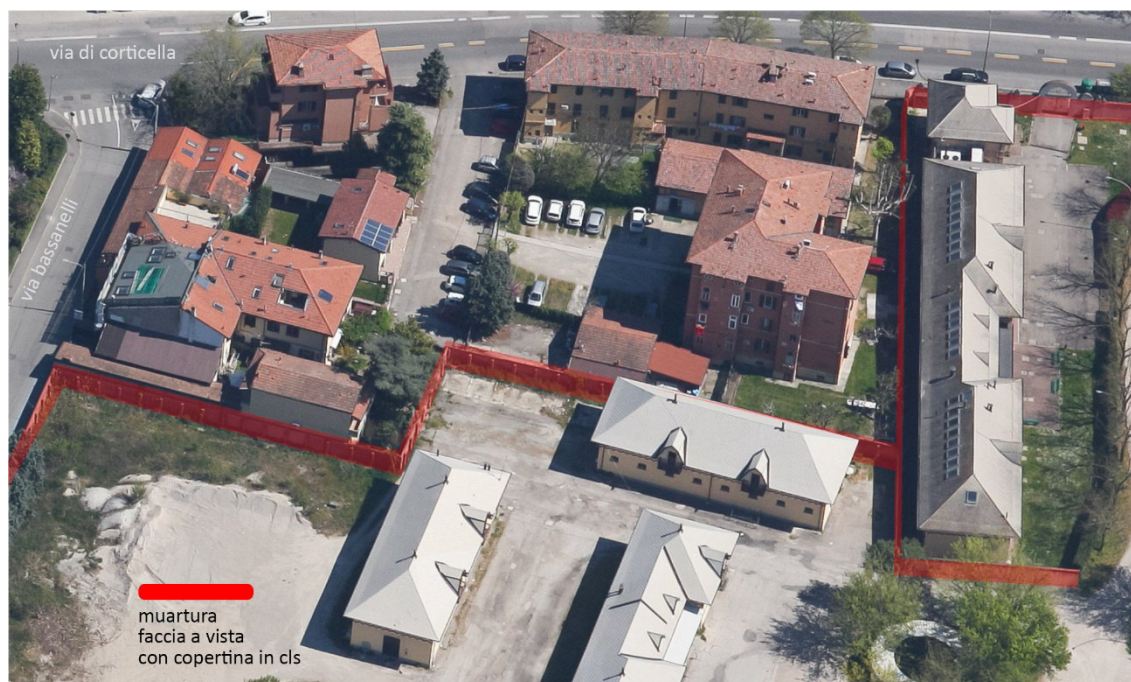


Figura 2.15 – Vista del muro di recinzione lato Est

## 2.4 LE SCUDERIE

Nel progetto originario dell'Ing. Costanzini la zona posta a nord della pista e adibita a Scuderia, comprendeva 5 corpi di fabbrica atti a contenere 300 box, divisi in gruppi da cinque a tredici, ognuno di misura 3.20 x 3.20; tali corpi si rifanno ai modelli architettonici dell'Ippodromo di Vienna, ai quali pregi estetici di indubbio valore si uniscono le comodità occorrenti, con fienile sovrastante, locale sulky e finimenti.



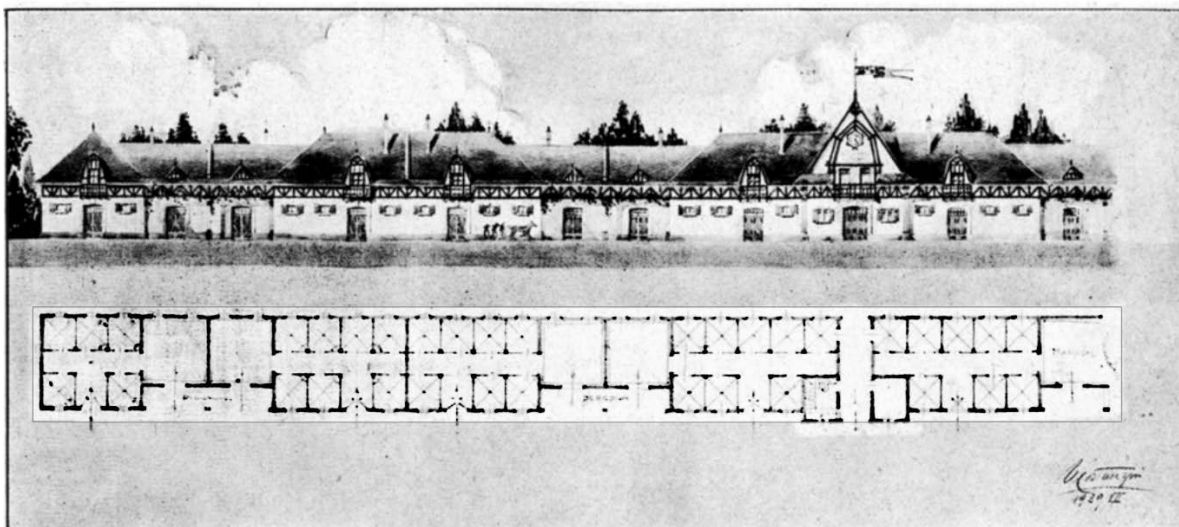


Figura 2.16 – Planimetria e Prospetto della Scuderia - [rivista mensile Lo sport fascista n.10 ottobre 1929]

Le caratteristiche principali di queste Scuderie sono date dalla forte pendenza delle coperture, con abbaini triangolari, piccoli terrazzini in legno e l'originale greca gialla e rossa che decora tutti i fronti esterni.



Figura 2.17 – Vista aerea dell'area delle Scuderie

## 2.5 MURO DI RECINZIONE SU VIA BASSANELLI

Come già anticipato in premessa, il progetto di che trattasi riguarda la riqualificazione dell'area a nord dell'ippodromo, lungo via Bassanelli, con contestuale parziale demolizione del muro di confine attuale su tale strada.



Figura 2.18 – Vista del muro confine di stato di fatto in muratura in mattoni a faccia in vista

Allo stato attuale la muratura originaria in mattoni a faccia vista sormontati da una copertina in cls gettato in opera si presenta direttamente a contatto con l'asfalto della corsia di parcheggio in linea presente per tutta la sua estensione pari a 150 m circa. La muratura, come evidenziato dalla documentazione fotografica presenta in diverse parti patologie come efflorescenze, muffe, distacchi per effetto del gelo, macchie, piante infestanti.

Al degrado materico sopra descritto si aggiungono ulteriori nocuenti derivanti dalla presenza dei contenitori per la raccolta dei rifiuti, di pali dell'illuminazione pubblica, e del manto bituminoso che causa la formazione di pozzanghere a ridosso della muratura (e conseguente infestazione da piante). In più, la prossimità delle auto in sosta è presumibilmente causa di ulteriori problemi per il paramento murario (legati a urti da parte dei veicoli).

Di certo la situazione attuale non valorizza la qualità testimoniale del muro di recinzione originario su via Bassanelli, che oltretutto non presenta le medesime caratteristiche di pregio di quello ancora oggi visibile in via di Corticella.



Figura 2.19 – Vista del muro confine di stato di fatto, con dettaglio sulla sosta in linea





patologie riscontrate



patologie riscontrate



vista della cabina ENEL in sovrapposizione al muro di cinta



vista lato interno alle scuderie



Figura 2.20 – Documentazione fotografica della cortina muraria su via Bassanelli



### 3. PROGETTO PARCHEGGIO BASSANELLI

La soluzione progettuale proposta mira alla riconoscibilità dei luoghi, anche intesa come senso di appartenenza ad un territorio; l'apertura di uno spazio, anche se trattasi come nel caso in esame di un parcheggio pubblico, contribuisce alla lettura di una testimonianza storica, culturale e testimoniale della città e delle variabili che su di essa hanno gravitato e determinato le trasformazioni del tessuto urbano.

L'abbattimento del muro di cinta su via Bassanelli crea un'apertura prospettica verso le Scuderie dell'Ippodromo, in un gioco di quinte che ne svela alla città le consistenze ed il valore.



Figura 3.1 - vista del nuovo parcheggio

Il muro di cinta su via Bassanelli, indagato nelle pagine che precedono, ha subito nei decenni numerosi rimaneggiamenti e demolizioni parziali (*come da esempio riportato nella fig. 2.12*); il suo valore prevalente è quello testimoniale, differentemente da quello di via di Corticella che denota di certo una maggiore qualità ed attenzione architettonica. L'abbattimento del muro, con la riproposizione della stessa metodologia costruttiva per la definizione del nuovo perimetro più a sud, è una scelta ponderata e giustificata dalla valorizzazione del contesto che l'intervento porta in sé.

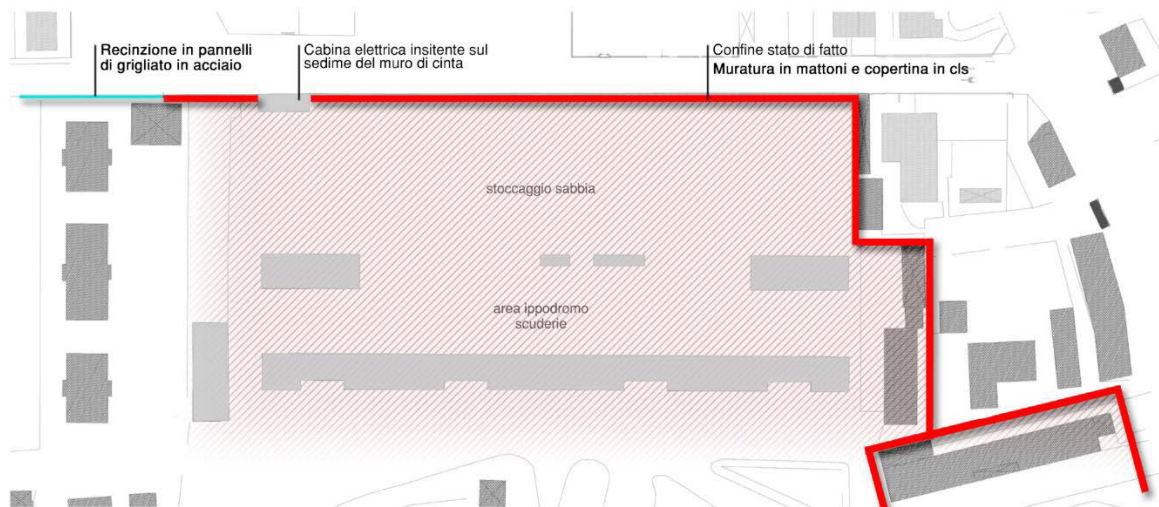


Figura 3.2 - Schema del confine di stato di fatto e inquadramento dell'area di progetto

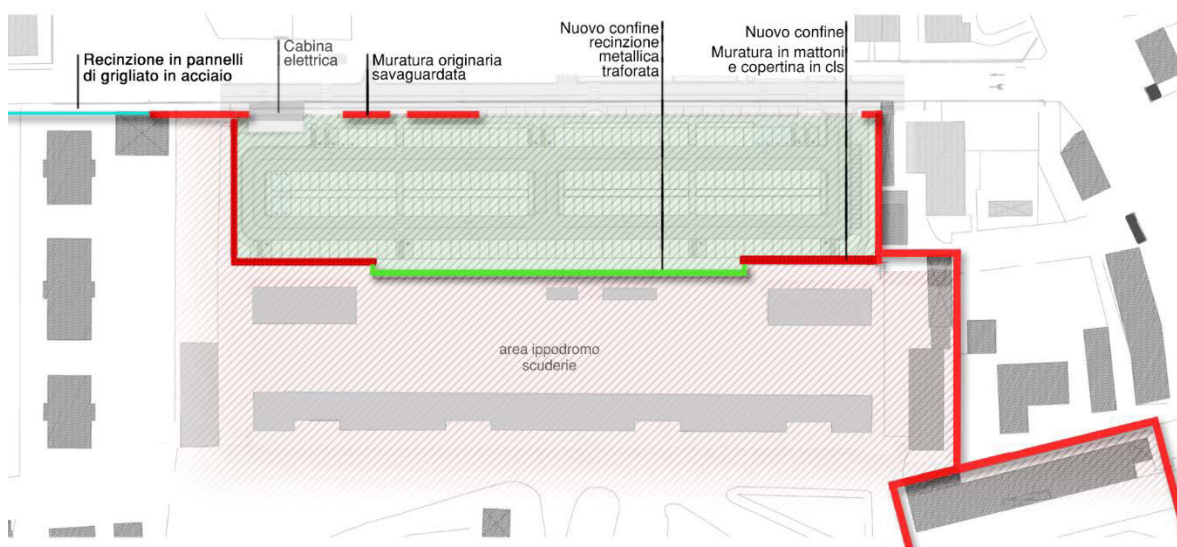


Figura 3.3 - Schema del nuovo confine di progetto

Al fine di lasciare una traccia storica, porzioni del muro oggetto dell'intervento verranno mantenute e valorizzate. Si prevede, infatti, di intervenire, previa verifica di stabilità, con il taglio a sezione della muratura mediante elettrosega a catena diamantata, e conseguente ripristino delle testate oltre a eventuali interventi di manutenzione e consolidamento.

La porzione di muro da demolire è pari a 118.85 m, mentre le porzioni da mantenere, come sintetizzato dallo schema che segue, sono quelle a ovest della cabina ENEL, due porzioni rispettivamente da 17,50 m e 12,90 m in corrispondenza del nuovo attraversamento pedonale di fronte al plesso scolastico, oltre la piccola porzione di 1,20 m che viene mantenuta in corrispondenza del confine est, per dare continuità testimoniale al perimetro originario (che rigira poi verso sud).

La lettura dell'originaria ubicazione è sottolineata da un apposito sistema che stacca la muratura dalla pavimentazione dei marciapiedi e dell'asfalto stradale. Tale sistema, ulteriormente rafforzato dall'inserimento di fasce di mattoni posti di taglio e a raso con la pavimentazione, è caratterizzato da una pavimentazione drenante.

La recinzione dell'Ippodromo viene quindi arretrata verso sud; essa sarà quindi costituita da una porzione muraria sul lato nord-ovest avente un'estensione pari a 34,20 m e, sul lato sud, da ulteriori porzioni murarie aventi lunghezze pari a 34,25 m e 37,00 m; Tali porzioni murarie manterranno la medesima altezza del muro demolito.

La parte centrale del fronte sud, che presenta le Scuderie come sfondo, è caratterizzata da una ringhiera traforata (h 1,80 m) posta su muretto in mattoni a faccia vista alto 44 cm, per un'altezza complessiva di 2,24 m.

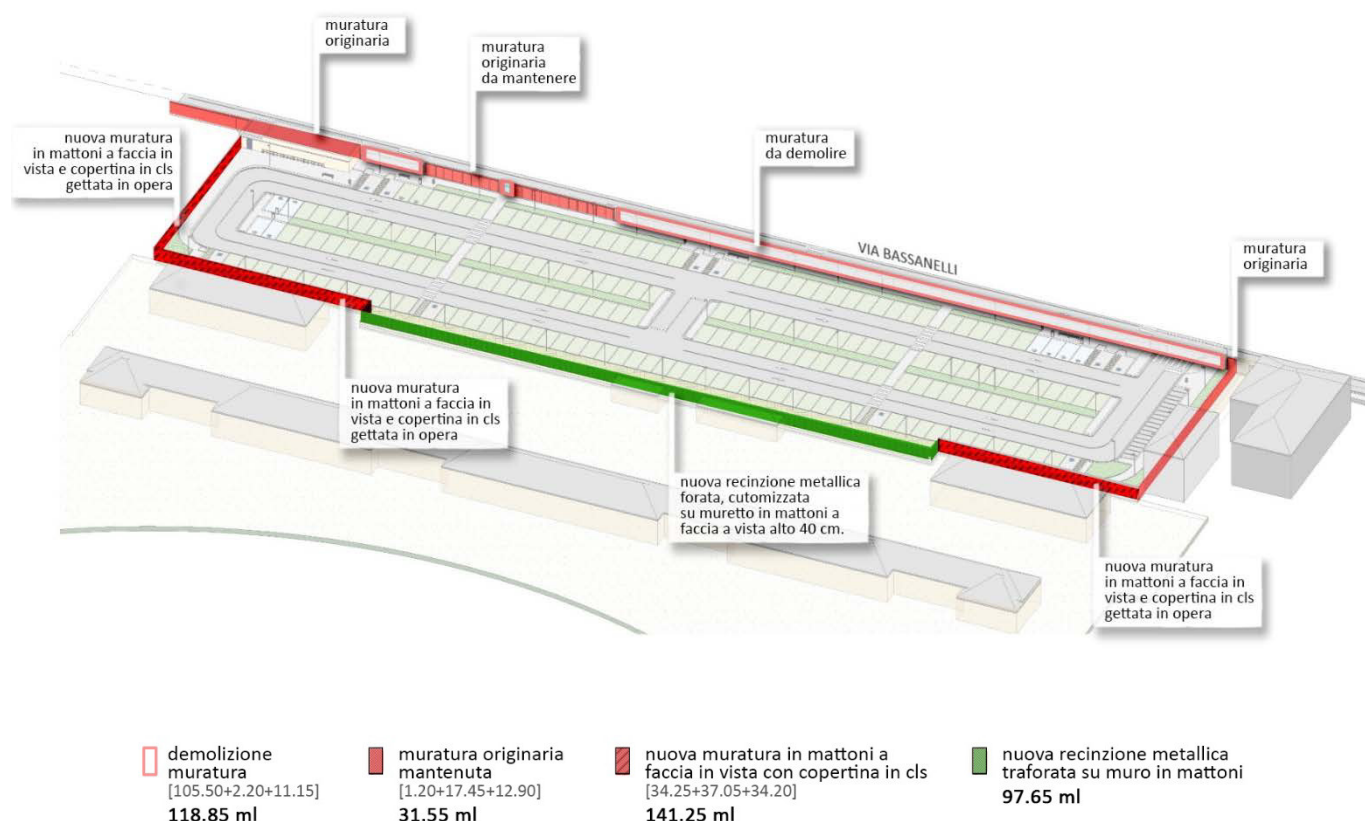


Figura 3.4 - Ideogramma del nuovo confine di progetto



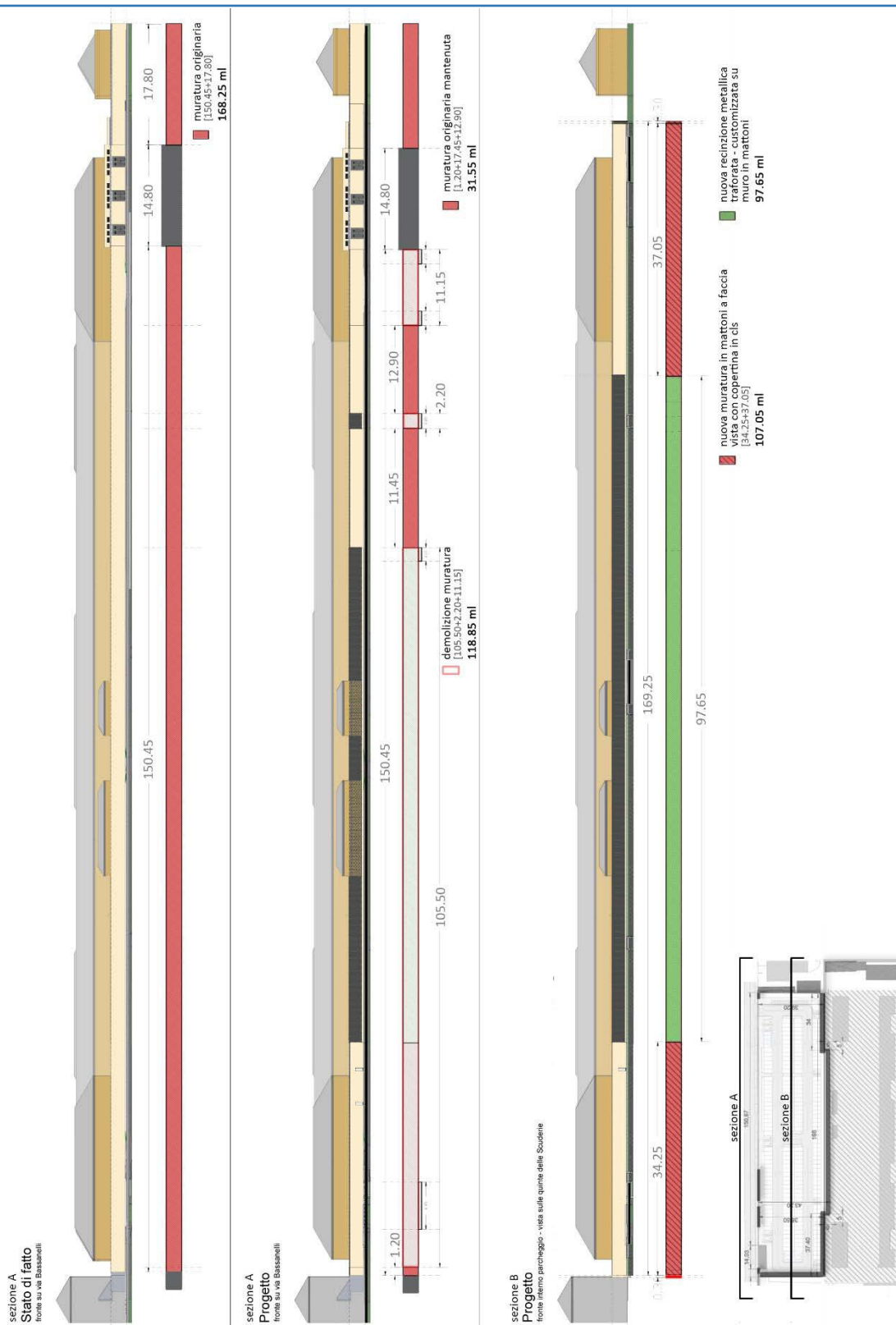


Figura 3.5 Profili e schemi della muratura di via Bassanelli – sezioni A / B

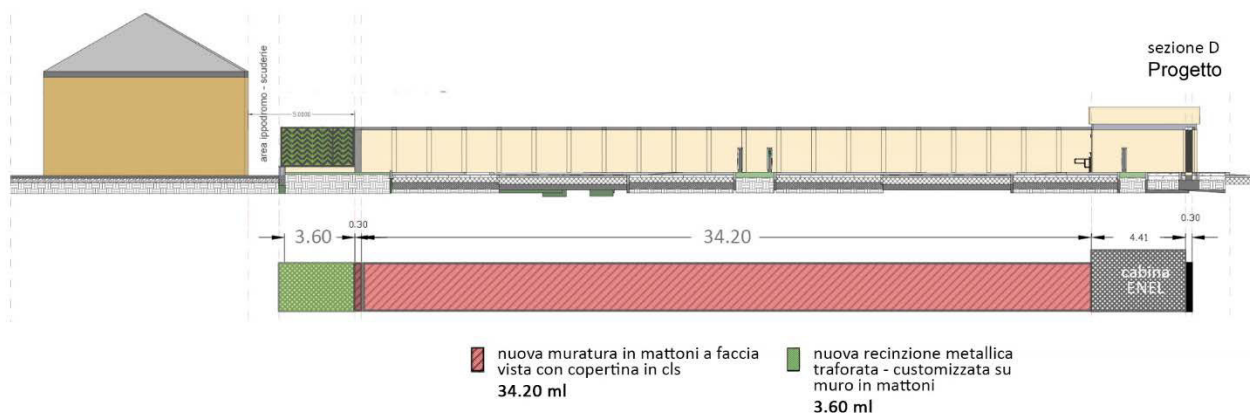
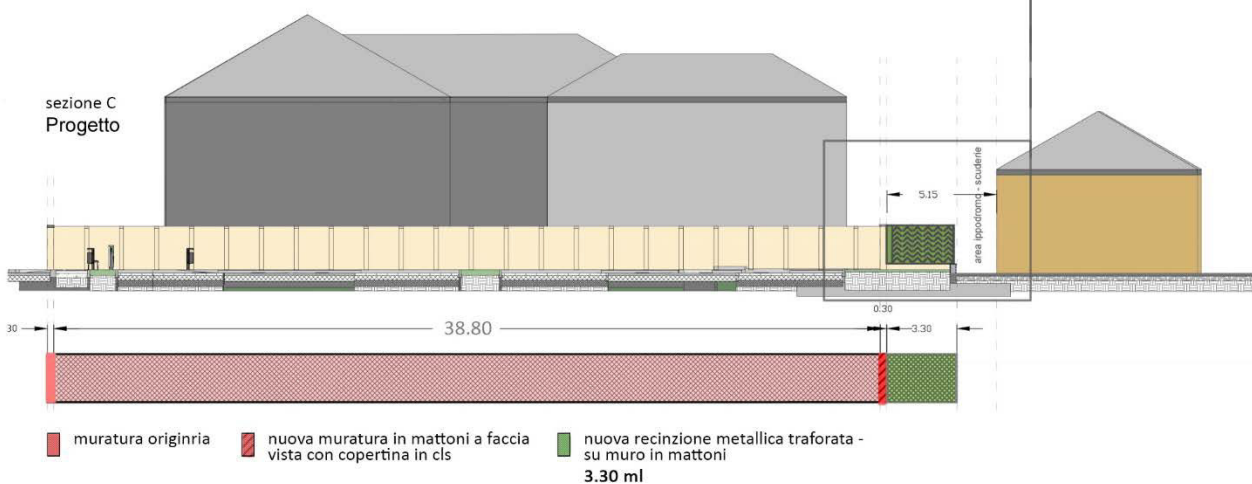
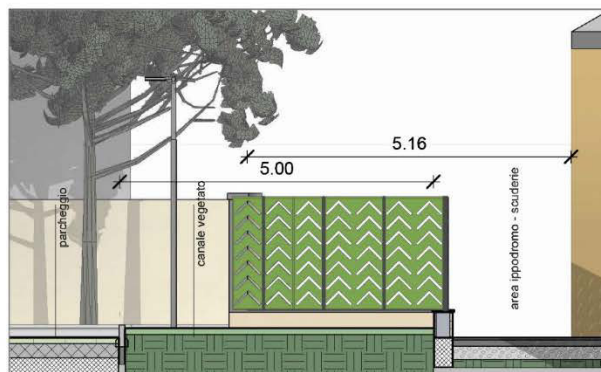
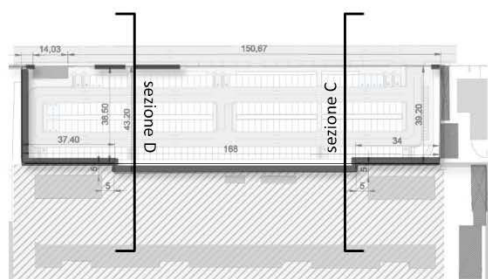


Figura 3.6 Profili e schemi della muratura di via Bassanelli - sezioni C / D





Figura 3.7 - stralcio planimetrico e prospetti della porzione di muratura mantenuta

Le parti di muratura esistente, salvaguardate, vengono mantenute all'interno di specchiature di pavimentazione in asfalto drenante bordate con un cordolo a raso in granito, quest'attenzione deriva dal non perfetto allineamento con il filo del marciapiede e dall'esigenza di dotare la muratura originaria di un adeguato sedime di "alloggio" costituito da una fascia di pavimentazione drenante ecologica effetto "calcestre" di colore chiaro con granulometria fina, ove saranno installati dei corpi illuminanti su entrambe i lati, il tutto contornato da un cordolo in granito a raso di 10 cm che raccorda l'intervento conservativo della muratura originaria e la pavimentazione del marciapiede in autobloccanti in cls.



Figura 3.8 - vista dell'ingresso su via Bassanelli

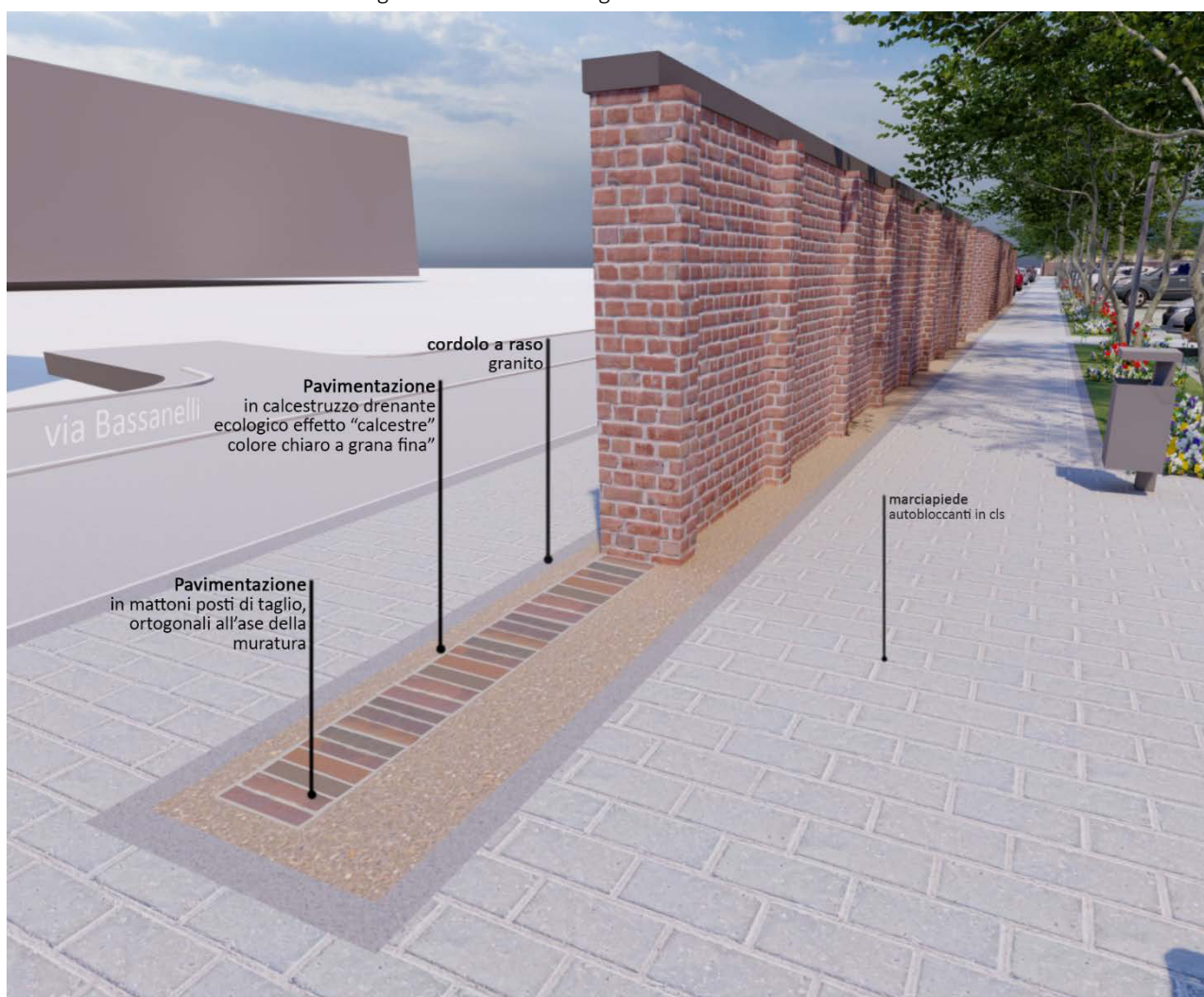


Figura 3.9 - vista della muratura mantenuta - dettaglio finiture architettoniche



Il muro salvaguardato adesso acquisisce una rilevanza nuova: l'isolamento e insieme la sua valorizzazione come "testimone" lo rendono, paradossalmente, "presente" se rapportato allo stato attuale.



Figura 3.10 - Vista del nuovo attraversamento pedonale a seguito della demolizione del muro.

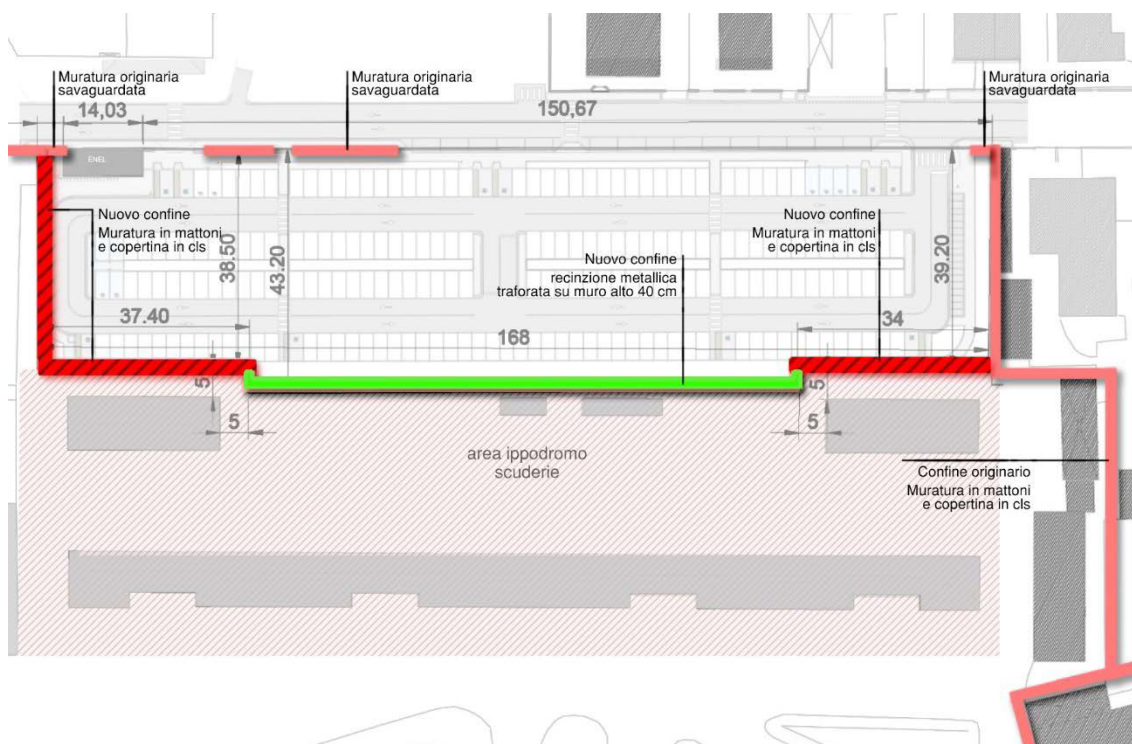


Figura 3.11 - Stralcio planimetrico del parcheggio con, in evidenza le parti di muro mantenute e la giacitura della nuova recinzione a sud.

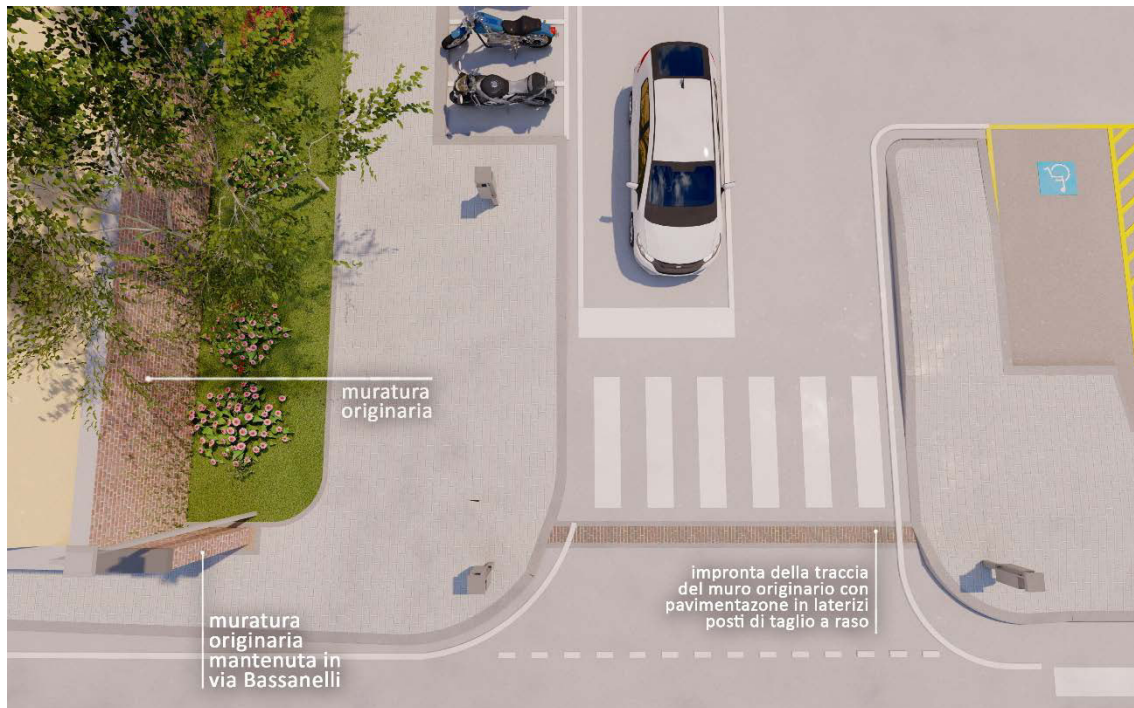


Figura 3.12 – Vista dall’alto dell’ingresso al parcheggio

Il nuovo confine a sud è delimitato da un muro in mattoni a due teste sormontato da un cordolo non armato in cls cm. gettato in opera con copertina in cls, sormontato da una recinzione metallica traforata che perimetra un “canale vegetato” atto a soddisfare esigenze idrauliche.

La finitura del pannello in metallo, inteso come un diaframma semitrasparente, che dialoga con le quinte delle scuderie, è stata pensata in Corten, o materiali con finiture che si avvicinino all’effetto materico voluto per armonizzare l’inserimento della recinzione all’interno del contesto storico cercando di dissimulare la sua contemporaneità.







Figura 3.13 - nuova recinzione Sud con le Scuderie sullo sfondo; in primo piano il canale vegetato



Figura 3.12 - vista della nuova recinzione in pannelli metallici traforati secondo motivo triangolare, su muro in mattoni a faccia in vista