



LABORATORIO BOLOGNINA EST

Report passeggiata esplorativa asta metro tranviaria Bolognina Est

Incontro di martedì 20 gennaio, ore 12 presso centro commerciale Minganti - incrocio di via della Liberazione con la ferrovia.

Presenti:

- Ing. Giancarlo Sgubbi – Comune di Bologna Settore Mobilità
- Arch. **xxxx** – progettista del percorso ciclabile
- Arch. Carlo Santacroce – Quartiere Bolognina (quinto da sx)
- Giovanni Maini – Laboratorio Bolognina Est (Autore di questo report)
- Diacono degli Angeli Custodi – Laboratorio Bolognina Est (terzo da sx)
- *Da completare*

Alcuni dei presenti sono contenuti in questa foto.

Avendo solamente alcuni nominativi, non posso essere più preciso.



In occasione del Laboratorio Bolognina Est si era delineata l'idea di un "parco lineare" che costituisca l'infrastruttura di collegamento dei molteplici episodi che si susseguono in questo ambito.

L'arch. Santacroce ha mostrato ai progettisti le suggestioni elaborate dallo staff del comune, nel quale erano rappresentate le viste del percorso pedonale. Queste elaborazioni grafiche condividono gli obiettivi del Laboratorio Bolognina Est e devono servire per indicare la direzione su cui indirizzare gli sforzi.

I progettisti incaricati della realizzazione della pista ciclabile hanno illustrato la bozza di progetto che sinteticamente può riassumersi come segue:

- L'estensione dell'area di progetto è vincolato dai finanziamenti erogati e deve coinvolgere il tratto da via Serlio al pilastro esistente in corrispondenza dell'incrocio con via Arcangeli.

- Creazione di due percorsi asfaltati lungo il percorso dei binari esistenti con la pista ciclabile posta sul binario Ovest
- Tra i binari viene piantumato un filare di alberi (essenza arborea: Mirabolano *Prunus cerasifera*) per ombreggiare i percorsi.
- In base alle disponibilità economiche, saranno realizzate pavimentazioni in masselli in cls autobloccanti per il passaggio da una pista all'altra
- Sono previsti inoltre attraversamenti con isola salvagente e canalizzazione del traffico in corrispondenza di via Donato Creti e via della Liberazione.
- In corrispondenza degli incroci della pista ciclabile con le strade sarebbero collocati dissuasori in maniera tale da impedire l'accesso di auto e moto nei tratti ciclabili e pedonali

Tratti e nodi

Il percorso è stato suddiviso secondo alcuni **tratti omogenei** e **nodi particolari** come esposti in seguito:

1. Tratto adiacente al centro commerciale Minganti / Via Parri (da via della Liberazione al Pilastrino)
2. Tratto adiacente Caserma Sani Fino a Via Ferrarese (dal pilastrino a Via ferrarese)
3. Da via della Liberazione a Via Donato Creti
4. Da via Donato Creti a Via Sebastiano Serlio

- A. Nodo Via Ferrarese
- B. Nodo Asta Metrotranviaria / Via Arcangeli
- C. Nodo di attraversamento Minganti / via Parri
- D. Nodo Asta Metrotranviaria / Via Algardi



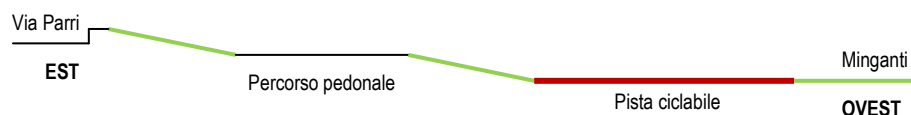
1. Tratto adiacente al centro commerciale Minganti / Via Parri (da via della Liberazione al Pilastrino)



È un tratto molto importante per le relazioni che stabilisce con via Parri. Si è potuto verificare come non esista il binario Est e pertanto alcune considerazioni fatte sulla convenienza economica di non demolire il tratto ferroviario vengono a mancare.

È evidente un salto di quota tra via Parri e la quota dei binari e la rete esistente sarà rimossa quando la proprietà del tratto ferroviario sarà del comune di Bologna.

Maini propone che la pista ciclabile venga mantenuta sul binario esistente e che l'allargamento del percorso (largh. Tot. Pista 2,5 metri) avvenga verso ovest, verso la Minganti per intenderci, in modo da non ridurre la parte a disposizione del percorso pedonale (come già previsto). Il percorso pedonale sarà posto alla quota intermedia tra via Parri e il binario delimitato da due dislivelli trattati a verde.



SEZIONE SCHEMATICA

Il percorso pedonale sarebbe quindi allontanato dal ciglio strada per non sembrare un marciapiede tradizionale ma un "percorso nel verde"

Il percorso pedonale non dovrebbe essere finito ad asfalto e tutti gli interventi, ad esclusione della pista ciclabile e delle piantumazioni, dovrebbero essere reversibili o, perlomeno particolarmente economici, in modo da poter essere modificati durante una progettazione complessiva eseguita in occasione di un concorso di idee.



Annotazione - Durante il sopralluogo è stato interessante notare come alcuni edifici di recente ristrutturazione abbiano posizionati gli accessi proprio sul lato del "Parco Lineare" rifiutando di trattare il percorso ferroviario come un retro.

2. Tratto adiacente Caserma Sani Fino a Via Ferrarese (dal pilastro a Via ferrarese)



Il pilastro posto nell'angolo della muratura perimetrale della caserma è il limite dell'intervento del progetto della pista ciclabile



È stato richiesto, in funzione dei finanziamenti, se possa essere completato il tratto ciclabile sino ad arrivare in via Ferrarese, optando anche per soluzioni estremamente economiche.

Annotazione - Lungo il muro sono visibili le tracce lasciate dalle deflagrazioni delle bombe sganciate durante la Seconda Guerra Mondiale

3. Tratto da via della Liberazione a Via Donato Creti



Il tratto interessato dovrà essere oggetto di definizione durante gli accordi che il Comune stabilisce con i privati. Si richiede che la pista ciclabile e il percorso pedonale trovino in questo tratto uno slargo con affacci e permeabilità dei nuovi edifici.

Annotazione - Attualmente il tratto caratterizzato da avanzato degrado ambientale e cattive condizioni igieniche. Numerose tane di ratti sono presenti a perimetro del fabbricato posto su via Donato Creti



4. Tratto da via Donato Creti a via Sebastiano Serlio



La proposta dei progettisti si applica in maniera ottimale soprattutto in questo tratto.

A. Nodo Via Ferrarese



Il punto di incontro tra l'asta metro tranviaria e via Ferrarese determinano un nodo estremamente complesso ed articolato. Questo nodo non è preso in considerazione dal progetto attuale di pista ciclabile e verrà coinvolto solamente in risistemazioni future.



Annotazione – è presente uno degli ultimi due vespasiani presenti a Bologna. Forse varrebbe la pena Conservarlo

B. Nodo Asta Metrotranviaria / Via Arcangeli



È un nodo secondario ma comunque importante perché trasversale ai percorsi dominanti Sud-Nord.

Da via Arcangeli dovrebbe essere consentito l'accesso alla pista ciclabile, l'attraversamento pedonale. Il particolare dovrebbe essere trattato in modo che da via Arcangeli qualche elemento possa permettere di cogliere l'esistenza di una pista ciclabile e comunque di un percorso.

La sistemazione dei percorsi dovrebbe seguire lo schema identificato del tratto 1, quindi in corrispondenza di tale nodo potrebbe essere prevista una pavimentazione in masselli di cls, posizionate panchine, dissuasori per l'attraversamento carrabile e alberi per garantire l'ombra.

C. Nodo di attraversamento Minganti / via Parri



È un nodo fondamentale perché ricuce l'importante attraversamento trasversale che organizza l'espansione residenziale della Fiera, Minganti, il Parco Zucca. In questo punto infatti il nodo dovrebbe fare incontrare i percorsi della pista ciclabile dell'asta metro tranviaria e di quella ortogonale.

Gli elaborati di progetto mostravano un volume che risulta non essere più presente (sono visibili sul posto parte delle macerie della demolizione)

L'ampia disponibilità di spazio permette la creazione di un nodo-cerniera importante. Il superamento dei dislivelli dovrebbe avvenire sopraelevando tutto (pista ciclabile e altri percorsi) alla quota di via Parri. La pista ciclabile sarebbe raccordata con delle rampe.

Il nodo potrà avere parte pavimentata, alberature, panchine e una fontanina e le predisposizioni per poter accogliere eventuali funzioni come da indicazioni del laboratorio (street food, ...)

Il comune informa che è attiva una convenzione con la Minganti per il completamento di questa area. È importante che questo progetto sia coordinato con quello della pista ciclabile.



La sistemazione è già quasi completa. Il raccordo del margine del "parco lineare" con via Algardi ha già una sua compiutezza. Il completamento potrebbe avvenire con la posa di alcune panchine, la realizzazione di piccole pavimentazioni in corrispondenza di queste ed una fontanella.

Conclusioni

Il progetto in corso di realizzazione da l'avvio alla trasformazione dell'asta metro tranviaria in quello che sarà il parco lineare.

- Gli interventi previsti sino a via della Liberazione (tratto 4 e 3) vanno bene così come pensati originariamente. L'occasione è dare importanza ai nodi, in questo l'intersezione con via Algardi.
- Il tratto (3) sarà oggetto di trasformazioni da coordinare agli interventi delle ex Cevolani
- Il tratto (2) si richiede la realizzazione di un percorso pedonale "da parco" e interventi leggeri in modo da poter essere successivamente trasformati nel caso di una progettazione coordinata del "Parco Lineare"
- Il tratto (1) dovrebbe essere sistemato in modo da poter permettere l'arrivo in via Ferrarese.
- I nodi dovranno essere oggetto di progettazioni puntuali.