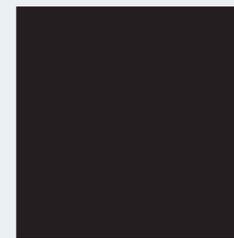




I sottopassi di Bologna



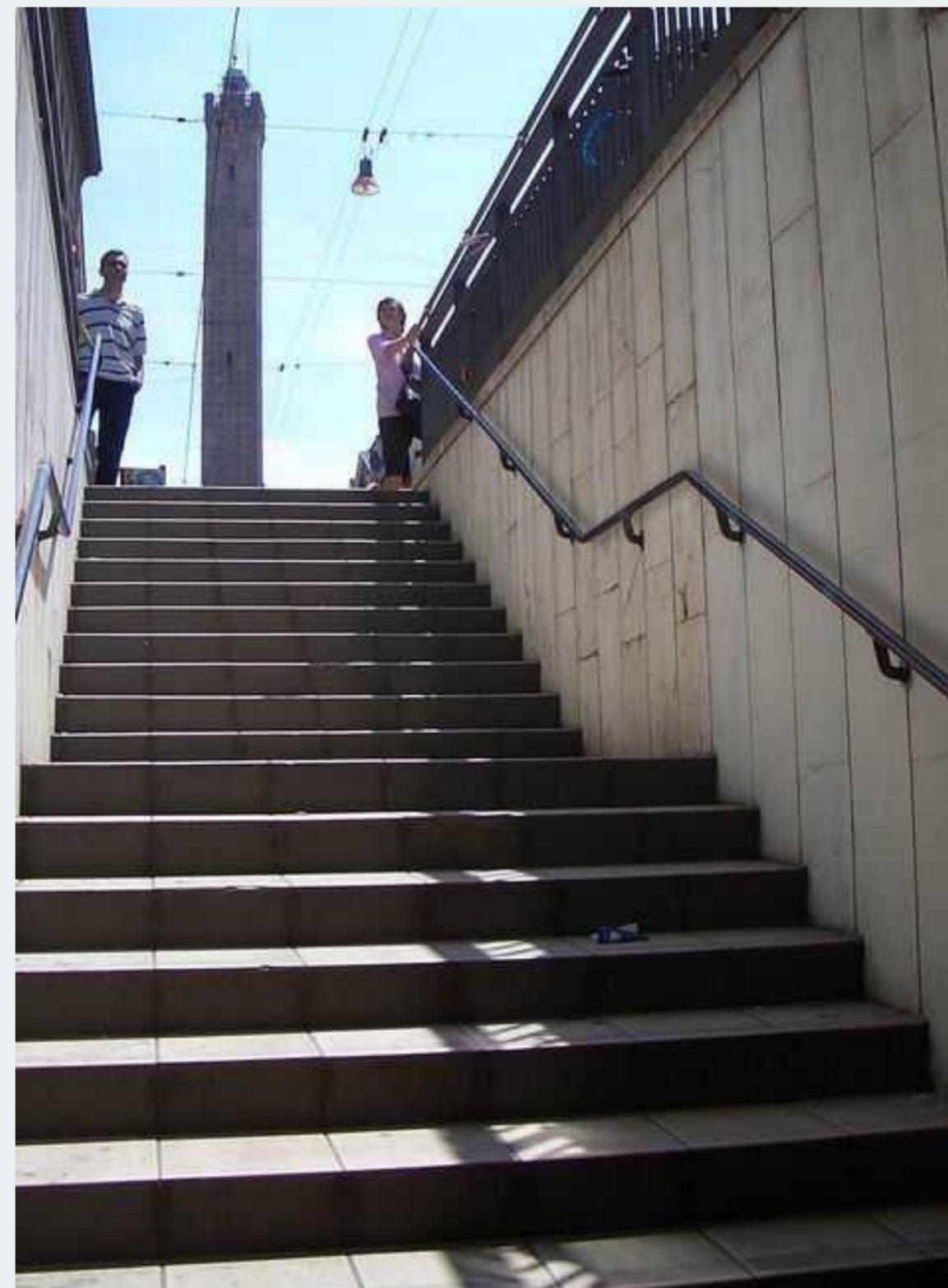
ARGOMENTI

Storia dei sottopassi
I sottopassi oggi
Le nostre proposte

STORIA DEI SOTTOPASSI

Negli anni '50, per gestire il traffico che iniziava a farsi problematico, il Comune di Bologna iniziò la costruzione di alcuni sottopassi pedonali nelle vie Rizzoli e Ugo Bassi, in modo da separare il traffico delle auto dai pedoni.

I sottopassi furono pensati come prolungamenti dei portici e quindi furono dotati anche di negozi, servizi igienici e un albergo diurno.





Il primo sottopassaggio del 1958 aveva la forma di una L aperta che collegava le rampe di accesso all'angolo del Palazzo

"Modernissimo", in piazza Re Enzo e all'imbocco di via Rizzoli e via Caduti di Cefalonia.

Il secondo sottopassaggio del 1960 prevedeva la costruzione di un ampio spazio di m 30x26 circa, nel quale s'intersecarono le rampe d'accesso provenienti dai quattro angoli dell'incrocio: due sui due lati del Palazzo Comunale, due sui lati del Palazzo ex Vignoli, due verso via Indipendenza e verso via Rizzoli, sui due lati del Palazzo Stagni, e l'ultima rampa sul lato di Palazzo Re Enzo

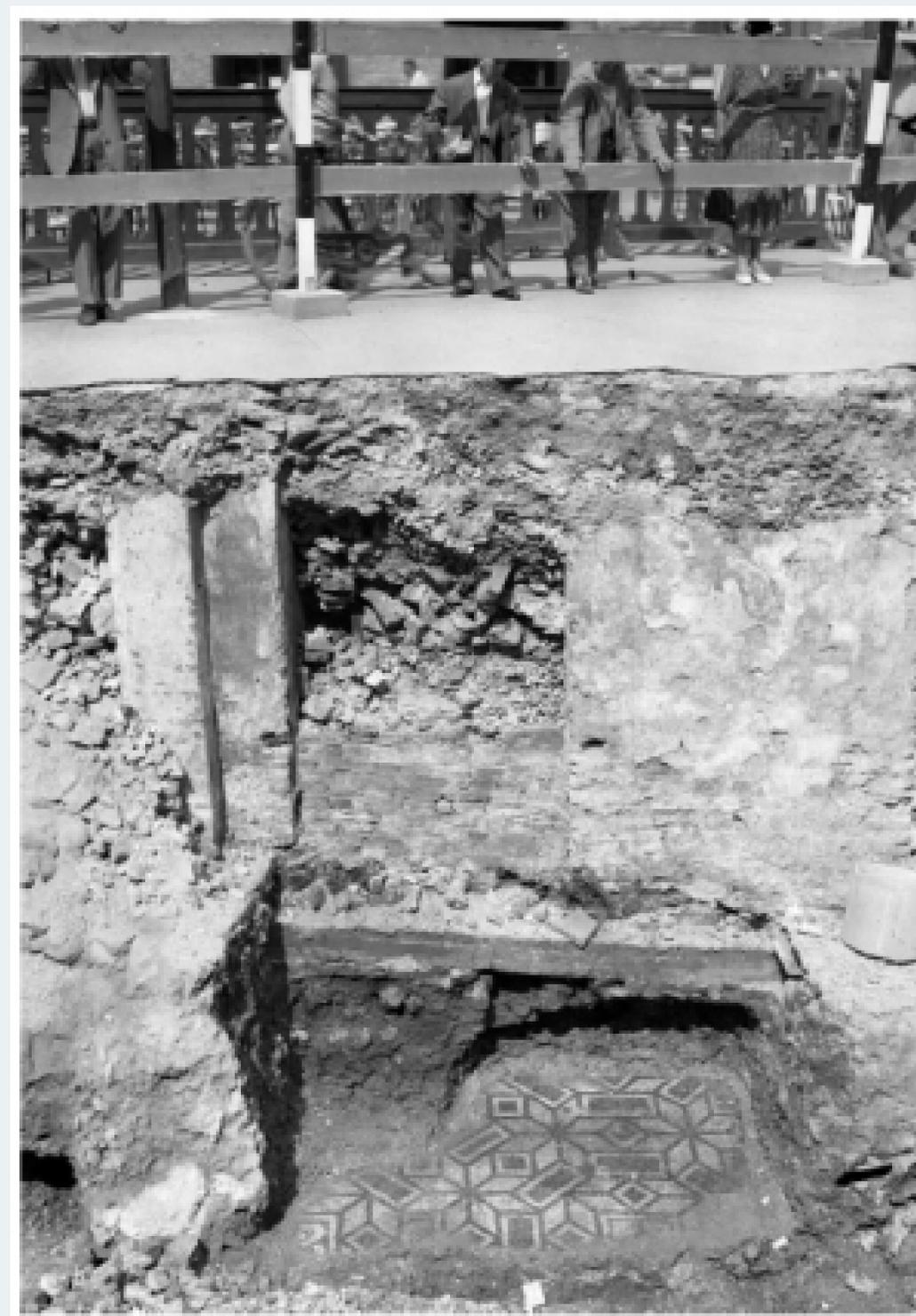
Più tardi, nel 1964, è stato costruito un secondo sottopassaggio nell'incrocio delle vie Marconi, Ugo Bassi, San Felice e Piazza Malpighi



Durante la costruzione vennero alla luce importanti reperti archeologici che Comune, in accordo con la Soprintendenza delle Antichità dell'Emilia Romagna, decise di conservare e renderli visibili.

In particolare, sono stati portati in luce tratti di pavimentazione stradale e di pavimenti a mosaico.

Il mosaico rinvenuto durante i lavori del 1957, a circa 4 metri al di sotto della strada, è realizzato con tessere bianche e nere e presenta decorazioni geometriche.



I sottopassi sono stati costruiti su quella che era (ed è ancora) la via Emilia, che ai tempi degli antichi Romani univa Rimini e Piacenza. Dagli scavi è emersa una parte della vecchia via Emilia e in particolare il cardo, ovvero la strada che va da nord a sud. Oggi quella strada è l'asse via Indipendenza - Via D'Azeglio; al di sotto è stato trovato un canale fognario costruito in laterizi con copertura del tipo "a cappuccina". La sede stradale era larga circa 4 metri e, ai lati, erano presenti marciapiedi costruiti in blocchi dello stesso materiale. La strada era probabilmente situata all'interno del Foro ed era pedonale.



Tratto del decumano massimo con i solchi lasciati dai carri.
(Archivio Fotografico Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna)



Nello scavo del secondo sottopasso è stato rinvenuto il selciato del decumano massimo nei pressi di via Caduti di Cefalonia e sotto via Ugo Bassi. Il decumano massimo, adesso sono le via Galliera e Valdaposa.



I sottopassi divennero per 30 anni dei luoghi molto frequentati. Molti negozi erano aperti: bar, tabaccai, negozi di dischi, e di borse, ricevitorie. C'erano anche dei bagni pubblici molto frequentati. Essendo riscaldati, in inverno molte persone preferivano passeggiare lì piuttosto che fuori.

Poi, tra gli anni 80 e gli anni 90, molti negozi chiusero. Il Comune infatti aveva deciso di limitare il traffico in centro e questo ha reso inutili i sottopassaggi, in quanto ormai era molto più facile attraversare la strada in superficie. I sottopassi inoltre non avevano facile accesso per i disabili. Diventarono dei luoghi di passaggio e non di svago e verso la fine degli anni 90 erano sporchi e frequentati da spacciatori. Molte persone non li consideravano un luogo sicuro in cui entrare. Nel 2000 i sottopassaggi vennero chiusi definitivamente.

Da allora, ci sono state molte proposte di utilizzo dei sottopassi. Nel 2003 è stato creato uno spazio espositivo che, insieme a due strutture simili a gocce di vetro costruite all'esterno si piazza Re Enzo, formavano l'Urban Center, un luogo per mostrare le novità in vista nell'urbanistica di Bologna



Dopo due anni le strutture sono state smontate e il sottopasso ha ospitato i locali della Fondazione Golinelli, fino al 2013. Da allora, il sottopasso di Via Rizzoli è chiuso e inutilizzato.



Nel sottopasso di Via Ugo Bassi, invece, è stata realizzata una cabina elettrica e nel 2015 sono stati murati tutti gli accessi tranne uno, di servizio per la manutenzione della cabina.



LE NOSTRE PROPOSTE

Abbiamo raccolto delle idee sul recupero del sottopasso di Via Rizzoli dai nostri compagni. Tra tutte le idee, ne abbiamo scelte tre.



1 PARCHEGGIO CUSTODITO PER BICI

A Bologna si usano moltissime biciclette ma spesso vengono rubate. Si potrebbe organizzare lo spazio per creare un parcheggio gratuito oppure a prezzo modico per lasciare la bicicletta, oppure per noleggiarne una. Potrebbero esserci anche un'officina per riparare la bicicletta e laboratori per imparare e si potrebbero noleggiare anche i carrellini da attaccare le bici per mettere i bambini o i cani o per portare le buste della spesa.



2 BAGNI PUBBLICI

Quando si pensa ai bagni pubblici vengono in mente luoghi fatiscenti e maleodoranti. Si potrebbe invece organizzare degli spazi moderni e puliti, custoditi, anche a pagamento con prezzi modici, dove trovare bagni e docce, sul modello dei vecchi Alberghi Diurni che c'erano un tempo, anche nel sottopasso di Via Rizzoli. A Milano ci sono progetti simili per il recupero di bagni pubblici con spazi per il relax, bar, ecc.



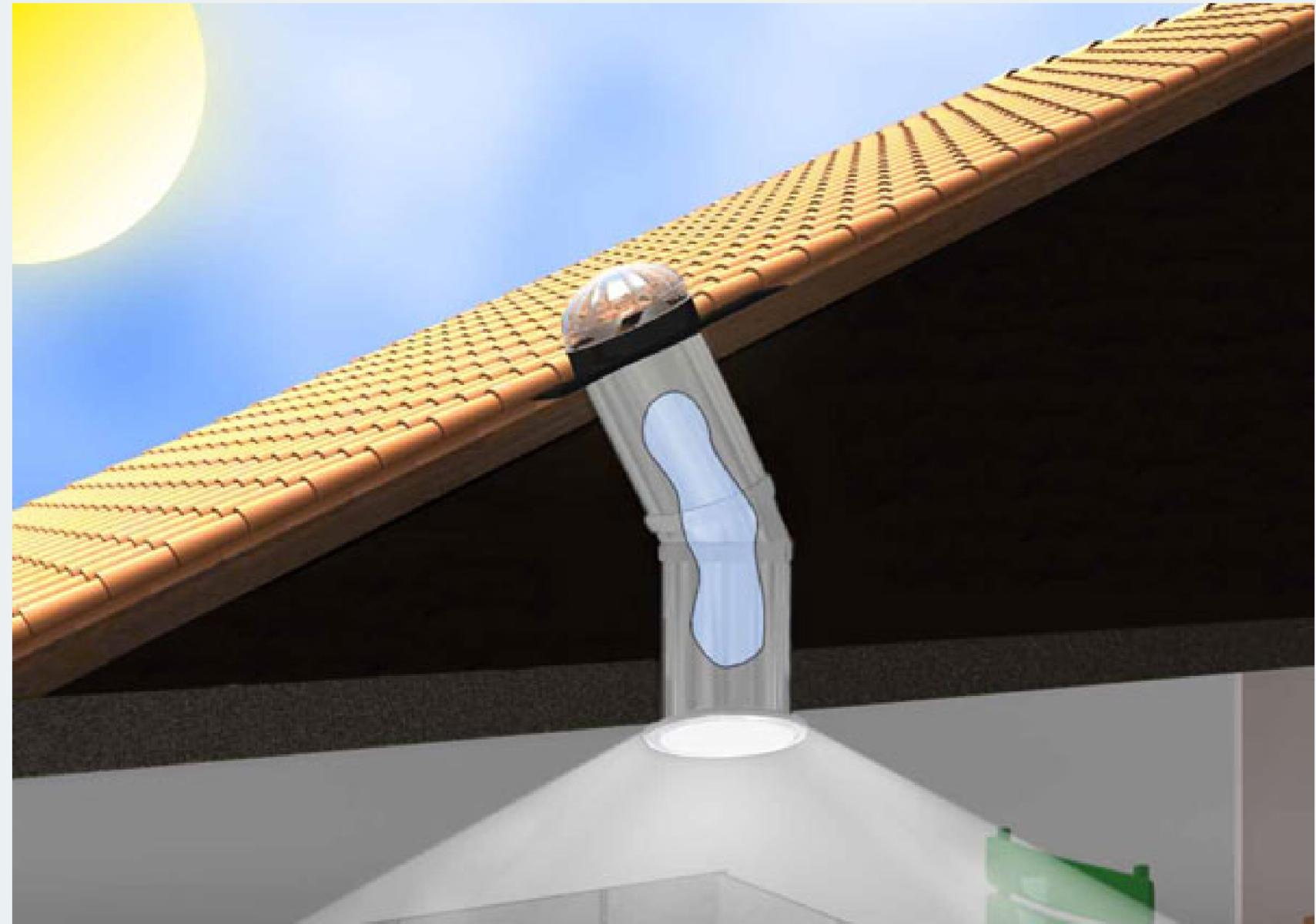
3 SALE PROVA

Il sottopasso è lontano dalle zone abitate e sottoterra, quindi potrebbe essere perfetto per la musica. Si potrebbero organizzare delle sale prova oppure delle sale musica o karaoke, senza che la musica ad alto volume dia fastidio ai residenti.



TUNNEL SOLARI PER ILLUMINARE

In tutti i casi, per illuminare gli spazi sotterranei senza usare elettricità si possono usare i tunnel solari. Sono cupole che raccolgono la luce solare e la incanalano nel condotto rivestito di specchi e infine la diffondono nel locale buio da illuminare. .



A CURA DI

Federica G.
Stefano H.
Valentina L.
Gaia L.
Mohamed S.