

Sostenibilità  
è Bologna



Comune di Bologna

fondazione  
innovazione urbana

# Presentazione del Progetto definitivo della prima linea tranviaria Incontri informativi 2020 Quartiere Borgo Panigale - Reno

**B** UN TRAM  
PER BOLOGNA

# *Il percorso di informazione e di ascolto #untramperbologna*

1

## **ATTIVITÀ DI PROSSIMITÀ**

**Punti informativi e di ascolto**

**Incontri pubblici**

**Feste di quartiere**

**Incontri con stakeholder e studenti**

**Presenza alle commissioni**

**Conferenze ed eventi con esperti sulle tranvie**

**B UN TRAM  
PER BOLOGNA**

2

## **ATTIVITÀ E STRUMENTI DIGITALI**

**Sito web dedicato alla tranvia di Bologna:**

**[www.untramperbologna.it](http://www.untramperbologna.it)**

**Questionari**

**Sportello informativo digitale**

**Mail dedicata per informazioni e/o appuntamenti:**

**[trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it](mailto:trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it)**

**Materiali e campagne informative digitali anche  
durante il periodo del lockdown:**

**[#IoSonoilTram](#) [#ilTramperilMondo](#)**

**B**



**Finalità e modalità di  
svolgimento dell'incontro**

# *Le finalità dell' incontro*

- **8 incontri** informativi - **8 zone** attraversate dalla linea rossa
- **Obiettivo dell'incontro**
  - **Informare i cittadini relativamente allo stato di avanzamento e agli sviluppi del progetto** della prima linea tranviaria di Bologna - la linea rossa
  - Fare emergere le **evoluzioni che il progetto nella sua versione definitiva ha acquisito**, anche a seguito della fase di informazione e di ascolto dei cittadini, avviata in affiancamento allo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica.

# *Le modalità di svolgimento dell'incontro*

● **Roberto Corbia** (moderatore) - Fondazione per l'Innovazione Urbana,

## ○ 18.30 **Illustrazione del Progetto definitivo della Linea Rossa**

Intervengono

● **Claudio Mazzanti**, Assessore alle politiche per la Mobilità, Comune di Bologna

● **Vincenzo Naldi**, Presidente del Quartiere Borgo Panigale - Reno

● **Giancarlo Sgubbi**, R.U.P. Progetto Prima linea tranviaria di Bologna, Settore Mobilità sostenibile, Comune di Bologna



# Le modalità di svolgimento dell'incontro

## ○ 19.15 Richieste di chiarimento ed approfondimento sul progetto

Si può intervenire attraverso due modalità:

- **Scrivendo direttamente la richiesta sulla chat**
- **Facendo richiesta di intervenire a voce** (sempre attraverso la chat)

Gli interventi potranno essere di **3 minuti max. / intervento**

Le risposte saranno date da parte dei tecnici e della parte politica per blocchi di interventi

Le risposte saranno date nell'ordine a:

- Domande pervenute attraverso il form sul sito web
- Domande pervenute attraverso la chat

A seguire sarà data la parola alle persone che ne avranno fatto richiesta.

## ○ 20.45 Fine dell'incontro

# Le modalità di svolgimento dell'incontro

L'incontro sarà registrato e sarà reso pubblico nella sezione  
“CONFRONTO CON I CITTADINI” del sito web [untramperbologna.it](http://untramperbologna.it)

**B** UN TRAM  
PER BOLOGNA



fondazione  
innovazione urbana



STRATEGIA

PROGETTO

DOMANDE FREQUENTI

CONFRONTO CON I CITTADINI

RICERCA

CONTATTI

## Confronto con i cittadini

[Home](#) | [Confronto con i cittadini](#)

Confronto  
con i cittadini

Appuntamenti

Mediateca

Resoconti

Informati sul progetto  
e dai la tua opinione.  
Ti ascoltiamo!

Il percorso di informazione e coinvolgimento dei cittadini, a cura della



**Claudio Mazzanti,**  
Assessore alla Mobilità,  
Comune di Bologna



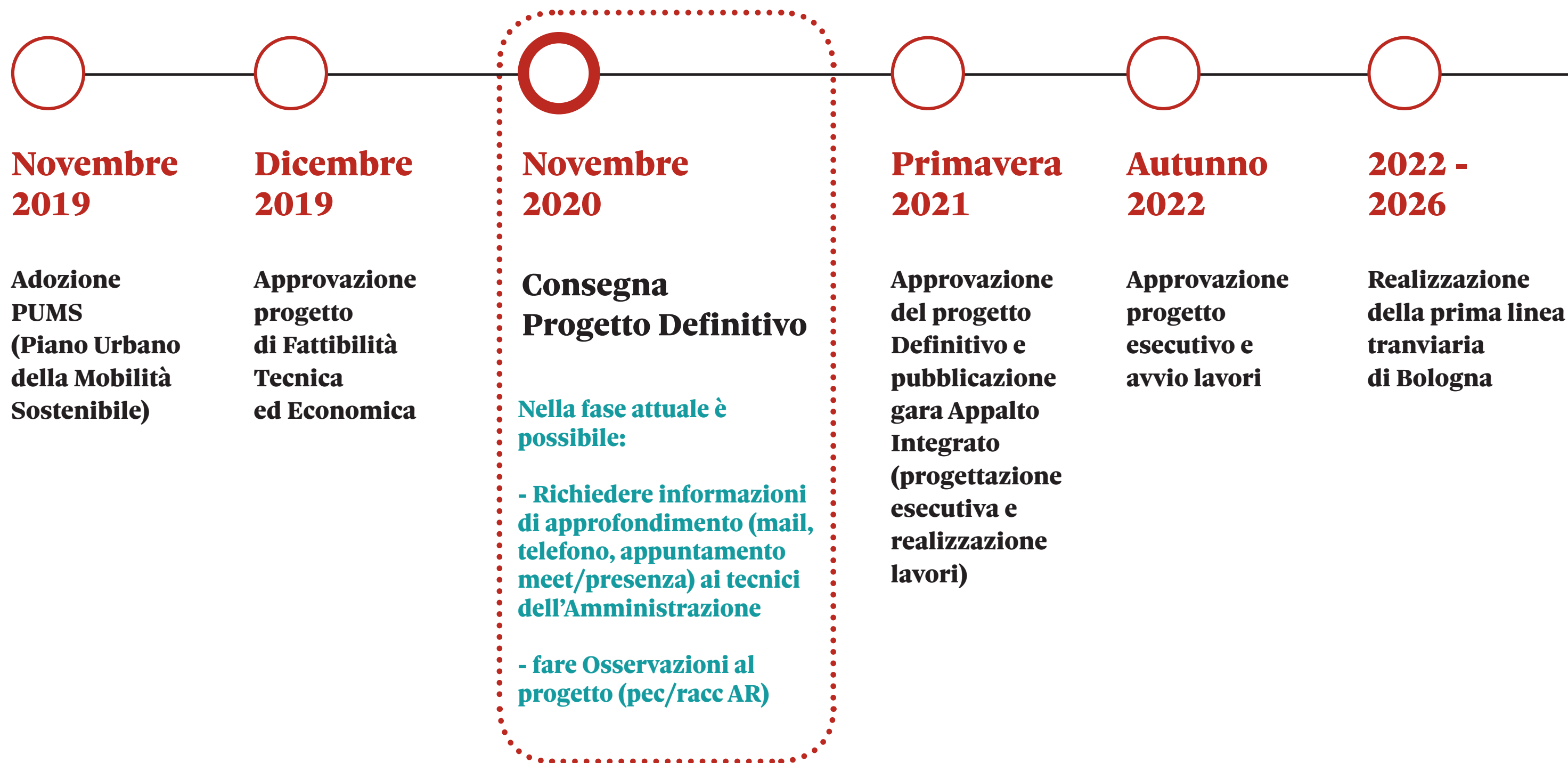
**Vincenzo Naldi,**  
Presidente del Quartiere  
Borgo Panigale - Reno,  
Comune di Bologna

**Giancarlo Sgubbi,**  
R.U.P. Progetto Prima linea  
tranviaria di Bologna,  
Settore Mobilità sostenibile,  
Comune di Bologna

# Il progetto della prima linea tranviaria di Bologna



# Fasi del progetto della prima linea tranviaria di Bologna



# Come consultare il Progetto



Comune di Bologna

**iperbole** rete civica

## Mobilità e strade

Zone con limitazioni

Permessi e autorizzazioni

Sosta e parcheggi

Muoversi a piedi e in bici

Trasporti pubblici

Qualità dell'aria

Agevolazioni e incentivi

Strade

Mobility management

**Piani e progetti per la mobilità**

Regolamenti

Domande ricorrenti

cerca nel sito



Stampa PDF

Condividi:

### Prima linea tranviaria di Bologna: Linea Rossa

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Bologna, approvato nel mese di novembre 2019, ha previsto una rete portante del trasporto pubblico metropolitano basata sul Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e su un nuovo sistema di trasporto rapido di massa di tipo tranviario per l'area urbana di Bologna, integrato con il trasporto pubblico su gomma.

La nuova rete tranviaria di Bologna è stata organizzata su quattro linee tra loro interconnesse. La prima che è stata progettata e che verrà realizzata è la Linea Rossa, grazie anche al contributo ministeriale ottenuto di circa 509 milioni di euro. Successivamente verranno messi in attuazione i rami delle altre linee. La Linea Rossa si svilupperà dal capolinea, posto all'estremità ovest di Borgo Panigale, lungo l'asse della via Emilia, servendo l'Ospedale Maggiore e transitando per il centro storico della città, per poi proseguire verso la Stazione centrale, la Bolognina e la Fiera. Qui la linea si biforcherà: un ramo arriverà al capolinea nei pressi del casello autostradale della Fiera e del parcheggio Michelino mentre l'altro ramo percorrerà viale della Repubblica e via San Donato proseguendo verso la zona del Pilastro, per arrivare al capolinea in via Fanin

# Come consultare il Progetto

The screenshot shows a Google Drive interface for a folder named "Progetto Definitivo Linea Rossa". The browser address bar shows the URL: <https://drive.google.com/drive/folders/1d17T7nPzeIvPSBeCKoUZAFc5RsJyF3>. The Drive logo and an "Accedi" button are visible in the top right. The folder name "Progetto Definitivo Linea Rossa" is displayed at the top of the content area, with a "SCARICA TUTTO" button and a menu icon to its right. Below the folder name, the view is set to "Cartelle" (Grid) and sorted by "Nome" (Name) in ascending order. The content area displays two rows of folders and one file:

- Row 1: 01\_PARTE GENERALE, 02\_STUDI SPECIALIST..., 03\_OPERE CIVILI, 04\_INGEGNERIA DI SI..., 05\_DEPOSITI
- Row 2: 06\_PROGETTO FERRO..., 07\_IMPIANTI DI SISTE..., 08\_PROGETTO URBANO, 09\_CANTIERIZZAZION...
- File: A PDF file titled "ELENCO ELABORATI B..." with a thumbnail showing logos (SVSTRA, SOTECNI, AEGIS, FSC) and project details: "PROGETTO DEFINITIVO DELLA PRIMA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (LINEA ROSSA)" and "ELABORATI GENERALI INQUADRAMENTO DELL'OPERA".



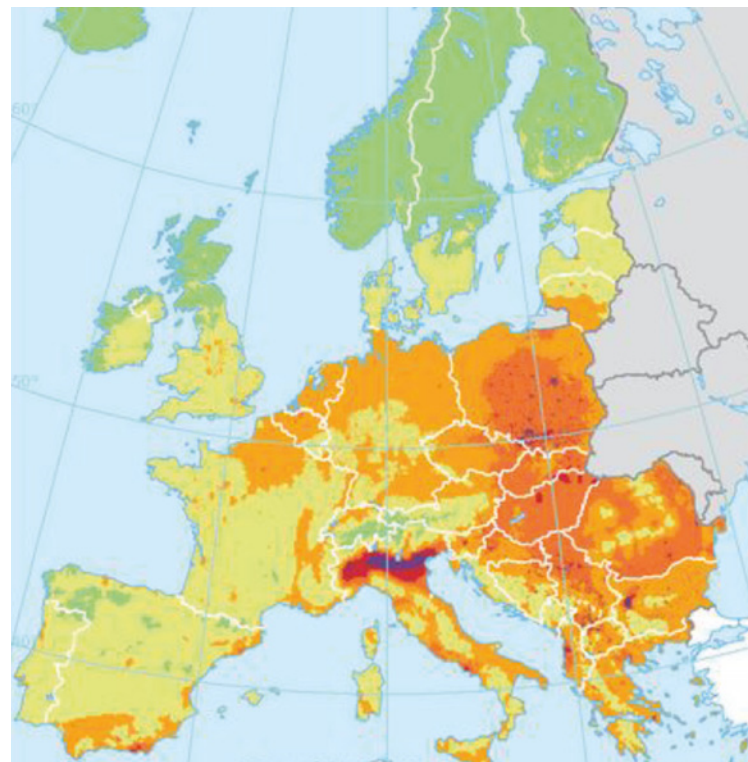
**Quali  
obiettivi?**

# PUMS (2019)

## Piano Urbano Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Bologna

### Obiettivi generali

- Aumento dell'accessibilità
- Tutela del clima e della salubrità dell'aria
- Aumento della sicurezza stradale
- Miglioramento della vivibilità e della qualità urbana



#### PIÙ TEMPI DI VITA PIÙ ARIA PULITA

- 3.900.000 cittadini europei vivono in zone con inquinamento (PM, NO<sub>x</sub> e O<sub>3</sub>) sopra i limiti, di questi 3.700.000 solo nel nord Italia
- 520.000 morti premature da inquinamento in Europa, 84.000 in Italia e 340 in Città metropolitana
- 25.000 morti per incidenti stradali in Europa, 3.400 in Italia e 82 in Città metropolitana

Obiettivi PUMS e mappa dell'inquinamento dell'area in Europa - Fonte: PUMS



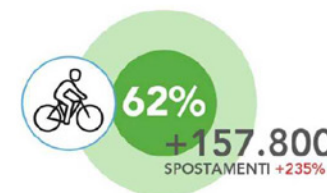
EMISSIONI DI GAS SERRA DA TRAFFICO ATTRAVERSO

-28% DA RIDUZIONE TRAFFICO AUTO E MOTO

-12% DA EMISSIONI PER RINNOVO PARCO CIRCOLANTE

**meno 440.000** spostamenti da orientare  
a trasporto pubblico e bici

**-255.700 SPOSTAMENTI in auto**  
-37% VS ATTUALE



+785.000 km  
IN BICI



+1.285.000 km  
IN BUS TRENO E TRAM



+11.000 km  
A PIEDI

Obiettivi PUMS specifici per Bologna e per il Trasporto Pubblico Locale



# Come?

## Rete portante del Trasporto Pubblico Metropolitano

- superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico
- offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata

## Unico sistema tariffario integrato metropolitano

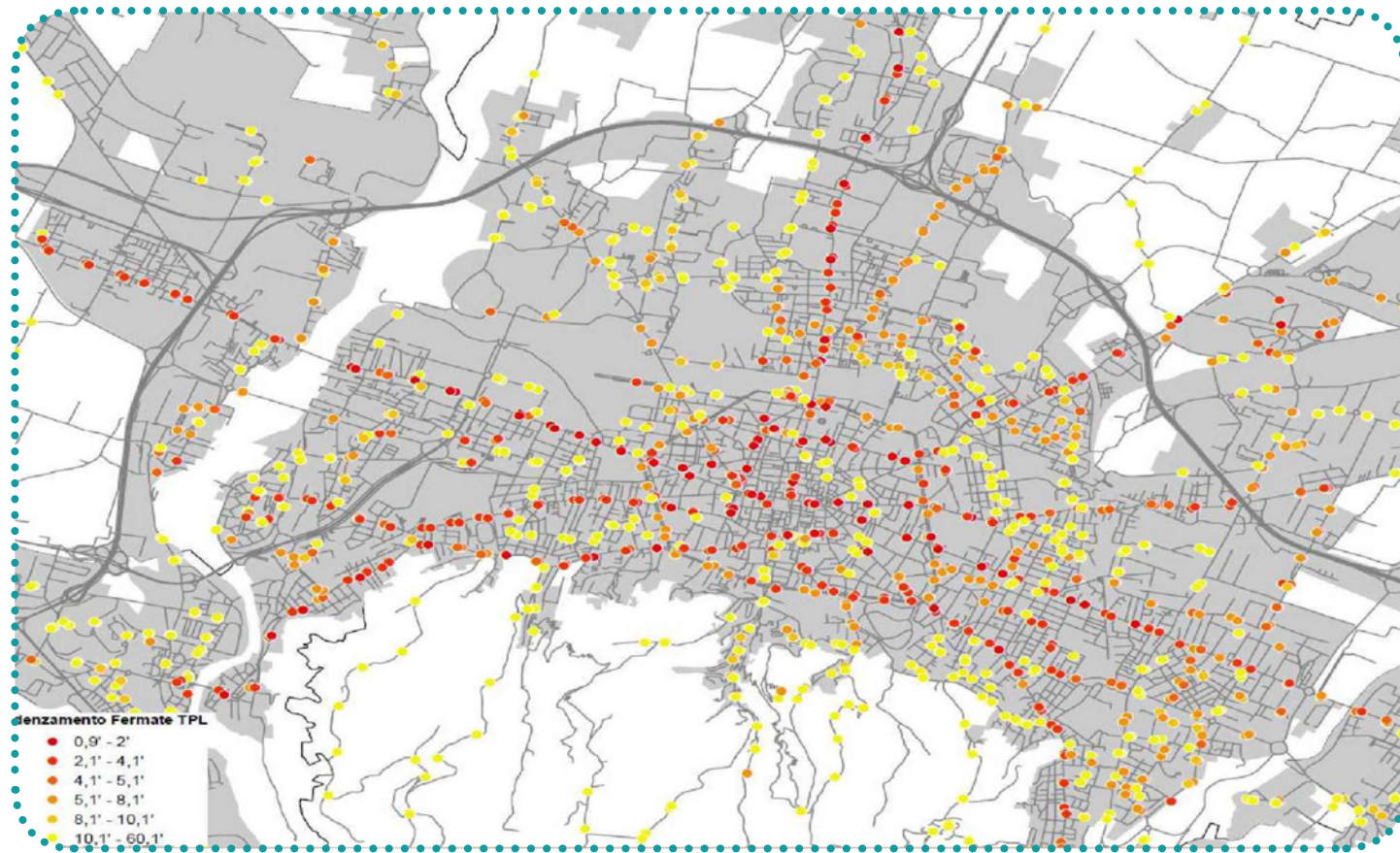
# PUMS (2019)

## Piano Urbano Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Bologna



**Perché scegliere  
il tram a Bologna?**





Analisi carico linee esistenti - capitolo 6.2 del Quadro Conoscitivo del PUMS

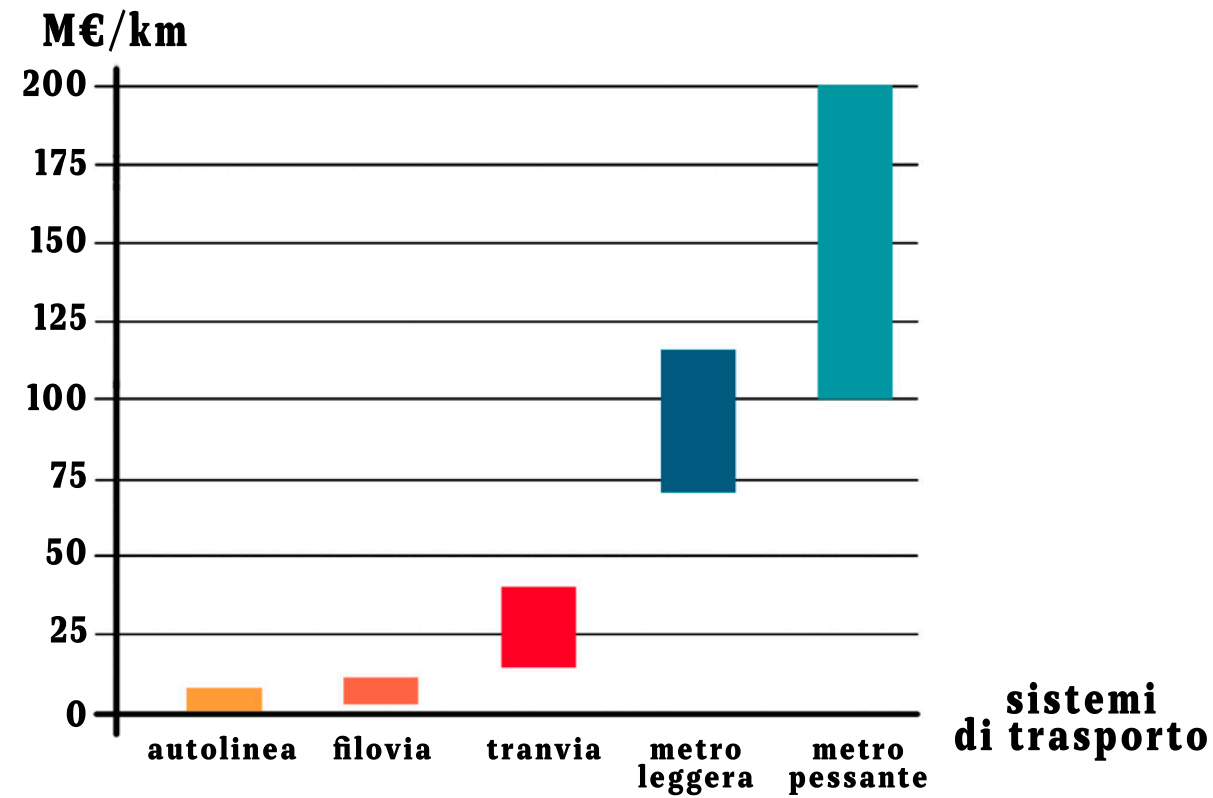
Linee urbane	pax/die
27	39.679
14	33.856
13	33.082
20	30.048
19	29.555
11	24.958
25	19.865
33	4.881
32	4.755
BLQ	3.250

Tabella con i passeggeri/giorno delle linee portanti urbane

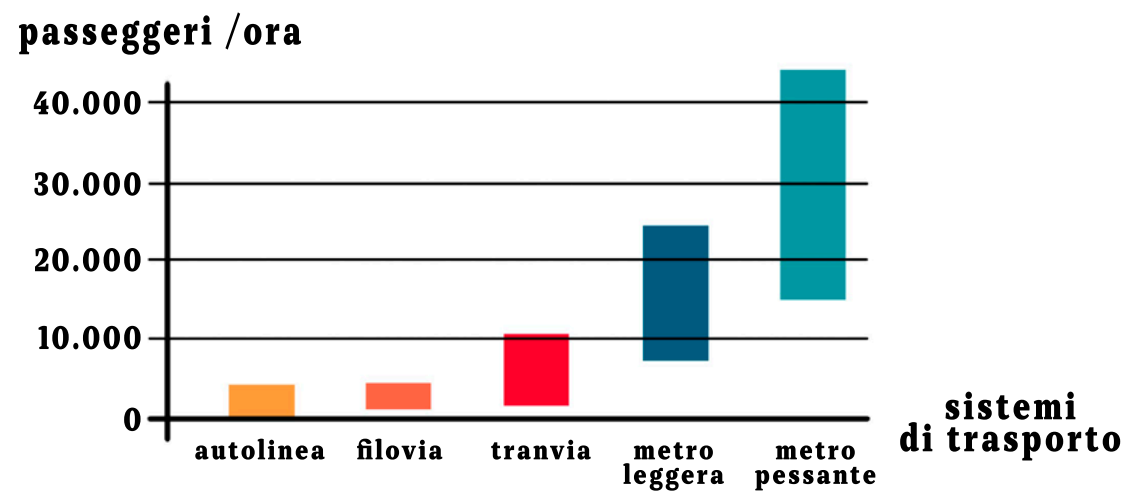
## Perché il tram?

- Maggiore capacità di carico del mezzo rispetto al filobus e autobus:** un comune veicolo tranviario di lunghezza pari a 32-33 metri, con un affollamento di 4 passeggeri per metro quadrato, ha invece una capienza di **200/220 passeggeri**. Un filobus ha una capienza di circa 140/150 passeggeri.
- Rapporto ottimale costi - passeggeri / ora
- Qualità e regolarità del servizio
- Accessibilità al mezzo e comfort
- Riqualificazione urbana, più spazi per i pedoni

## COSTI DI REALIZZAZIONE PER I DIVERSI SISTEMI DI TRASPORTO PUBBLICO



## CAPACITÀ PER I DIVERSI SISTEMI DI TRASPORTO PUBBLICO



Tavole di rapporto Passeggeri / ora - costi - sistemi di trasporto

## Perché il tram?

- Maggiore capacità di carico del mezzo rispetto al filobus e autobus
- Rapporto ottimale costi - passeggeri / ora
- Qualità e regolarità del servizio
- Accessibilità al mezzo e comfort
- Riqualificazione urbana, più spazi per i pedoni





Fotografia della tranvia di Lione ©archivio FIU



Fotografia della sede riservata della tranvia di Lione ©archivio FIU

## ○ Perché il tram?

- Maggiore capacità di carico del mezzo rispetto al filobus e autobus
- Rapporto più adatto costi - passeggeri / ora
- Qualità e regolarità del servizio: sede riservata, priorità semaforica
- Accessibilità al mezzo e comfort
- Riqualificazione urbana, più spazi per i pedoni completamente accessibili, più spazi per le biciclette, più spazi verdi





## ACCESSIBILITÀ



## FERMATA ACCESSIBILE pavimentazione continua senza interruzioni

- Perché il tram?
- Maggiore capacità di carico del mezzo rispetto al filobus e autobus
- Rapporto più adatto costi - passeggeri / ora
- Qualità e regolarità del servizio
- Accessibilità al mezzo e comfort
- Riqualificazione urbana, più spazi per i pedoni





Fotografia della tranvia di Nizza ©archivio FIU



Fotografia della tranvia di Saragozza ©archivio FIU

## ○ Perché il tram?

- Maggiore capacità di carico del mezzo rispetto al filobus e autobus
- Rapporto più adatto costi - passeggeri / ora
- Qualità e regolarità del servizio
- Accessibilità al mezzo e comfort
- Riqualficazione urbana, più spazi per i pedoni completamente accessibili, più spazi per le biciclette, nuovi spazi verdi

# La linea Rossa

## Il progetto Definitivo



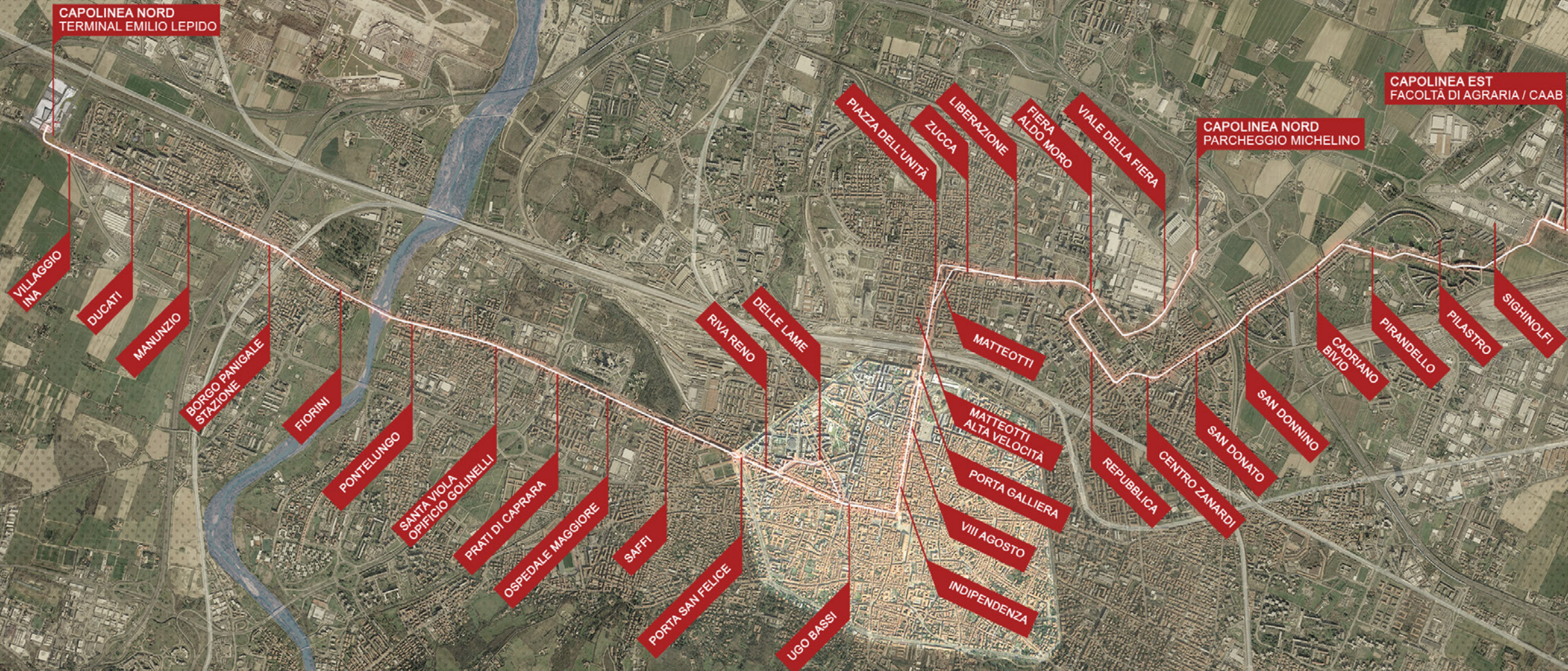
# Il tracciato della Linea Rossa

**LINEA ROSSA**

13.5 KM  con linea di contatto

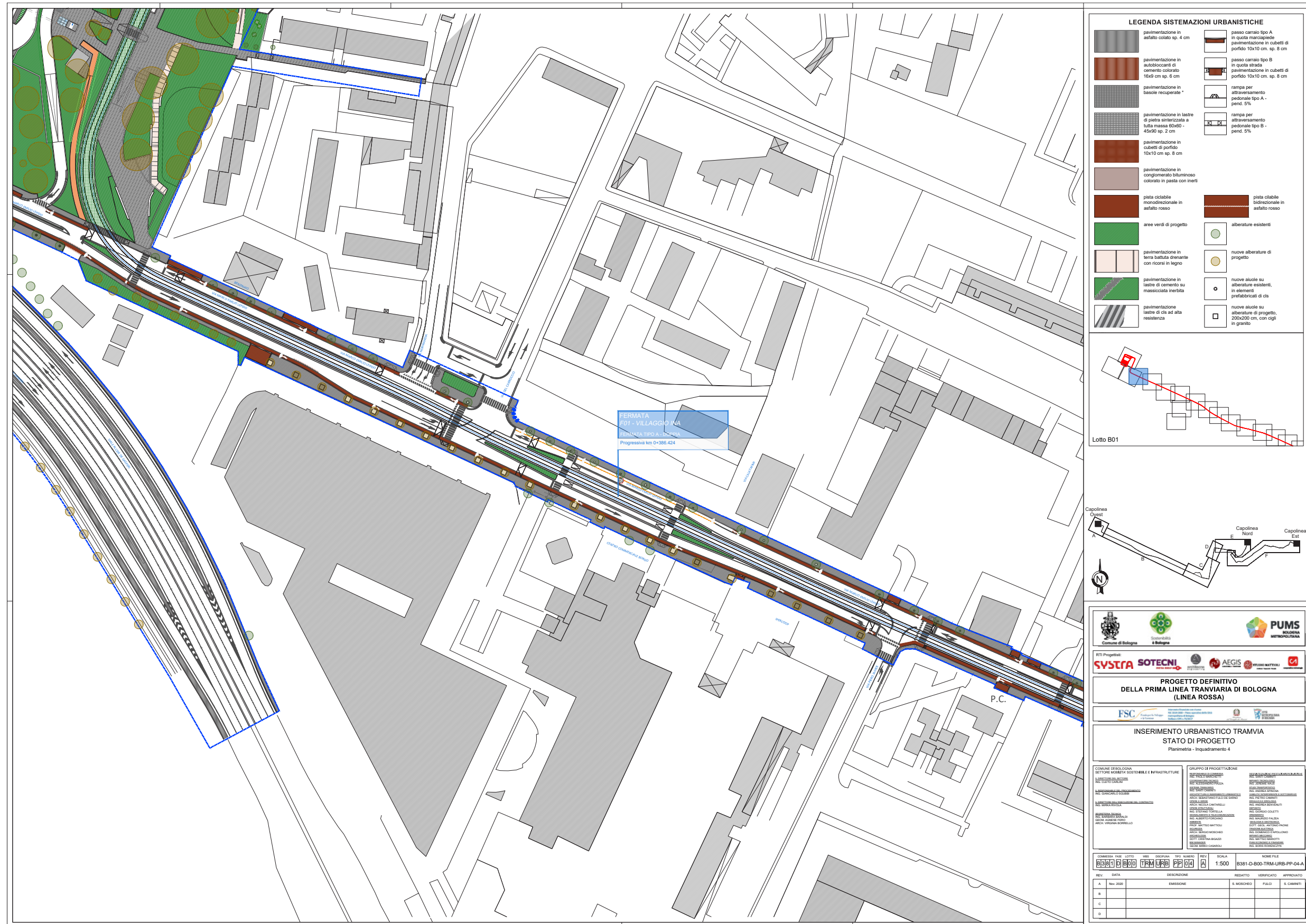
16.5 KM  senza linea di contatto

3.0 KM





# Gli elaborati del Progetto Definitivo

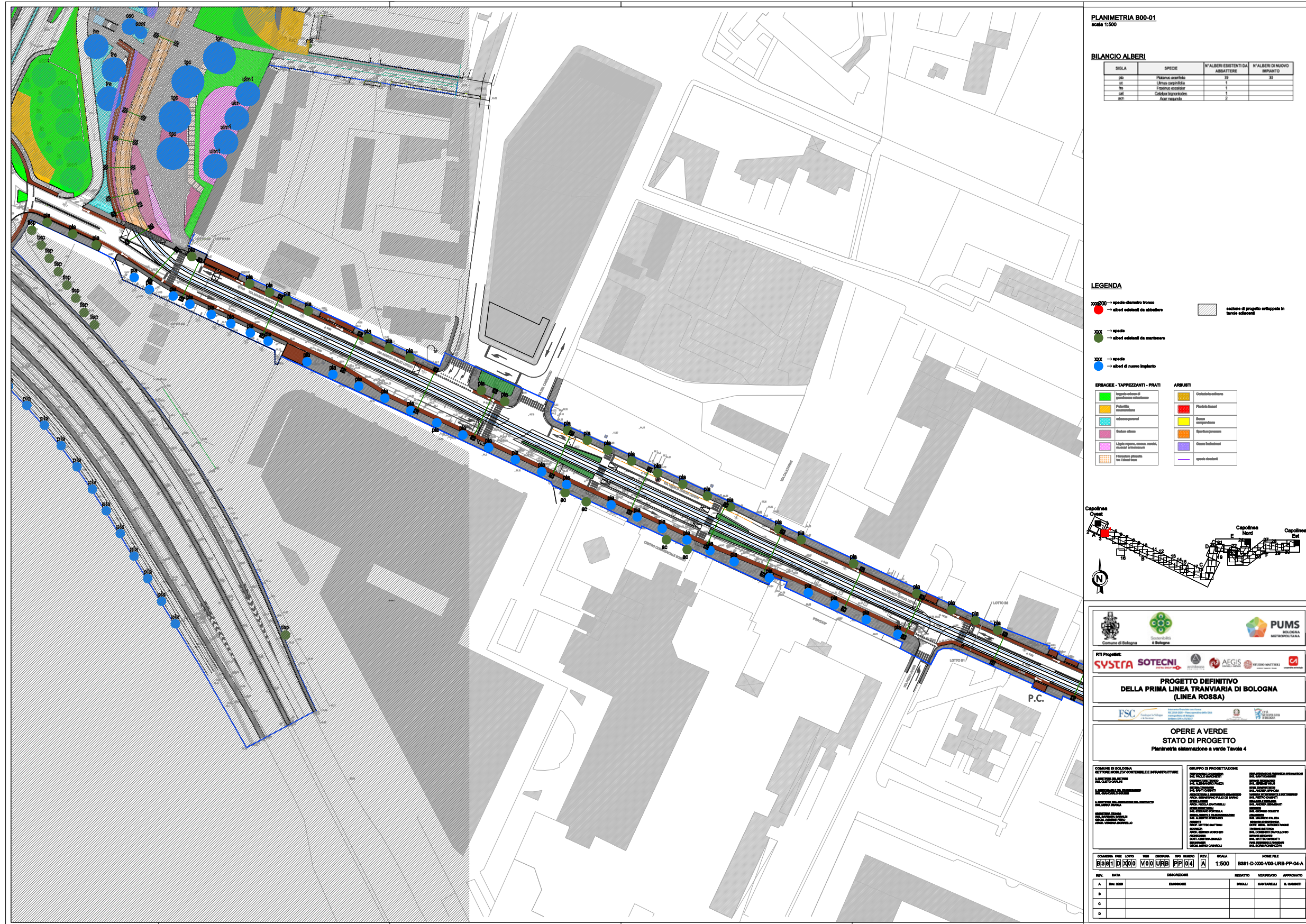


Esempio tavola progetto definitivo: inserimento urbanistico tramvia





# Gli elaborati del Progetto Definitivo



Esempio tavola progetto definitivo: progetto del verde







**Analisi del  
Progetto Definitivo  
Zona villaggio INA**



# Questioni emerse durante il percorso di ascolto del 2019

## Zona villaggio INA



### ● Indirizzi e prescrizioni per l'elaborazione della Progettazione definitiva della prima linea tranviaria

Valutare la possibilità di rivedere la distribuzione delle funzioni previste (deposito, parcheggio di interscambio, hub di interscambio TPL extraurbano/tram, capolinea tranvia) all'interno dell'area complessiva interessata dal progetto, ampliando l'area da destinare alle mitigazioni e alla riqualificazione urbana e posizionandola nello spazio più vicino alle abitazioni del Villaggio INA; Massimizzare le dotazioni arboree.

### ● Questioni puntuali emerse nel percorso di ascolto 2019

#### ① Deposito: impatto acustico e ambientale dell'opera

- Richiesta di valutare la delocalizzazione del deposito in una zona più lontana dalle abitazioni.
- Richiesta di realizzare ulteriori funzioni aperte ad un uso pubblico

#### ② Nuovo parco tra il Villaggio INA e la via Persicetana

- Richiesta di spostare il parcheggio degli autobus e il capolinea della tranvia dalla parte opposta della Persicetana o comunque più lontano dalle case.
- Richiesta di potenziamento degli elementi di mitigazione dell'impatto acustico, della Persicetana, del deposito e dell'autostrada

#### ③ Come funzionerà l'incrocio tra Via Marco Emilio Lepido, Via Alcide De Gasperi e la Persicetana?

#### ④ Riorganizzazione di via Marco Emilio Lepido:

- Richiesta di limitare il senso unico di marcia
- Ridurre al minimo l'abbattimento degli alberi esistenti







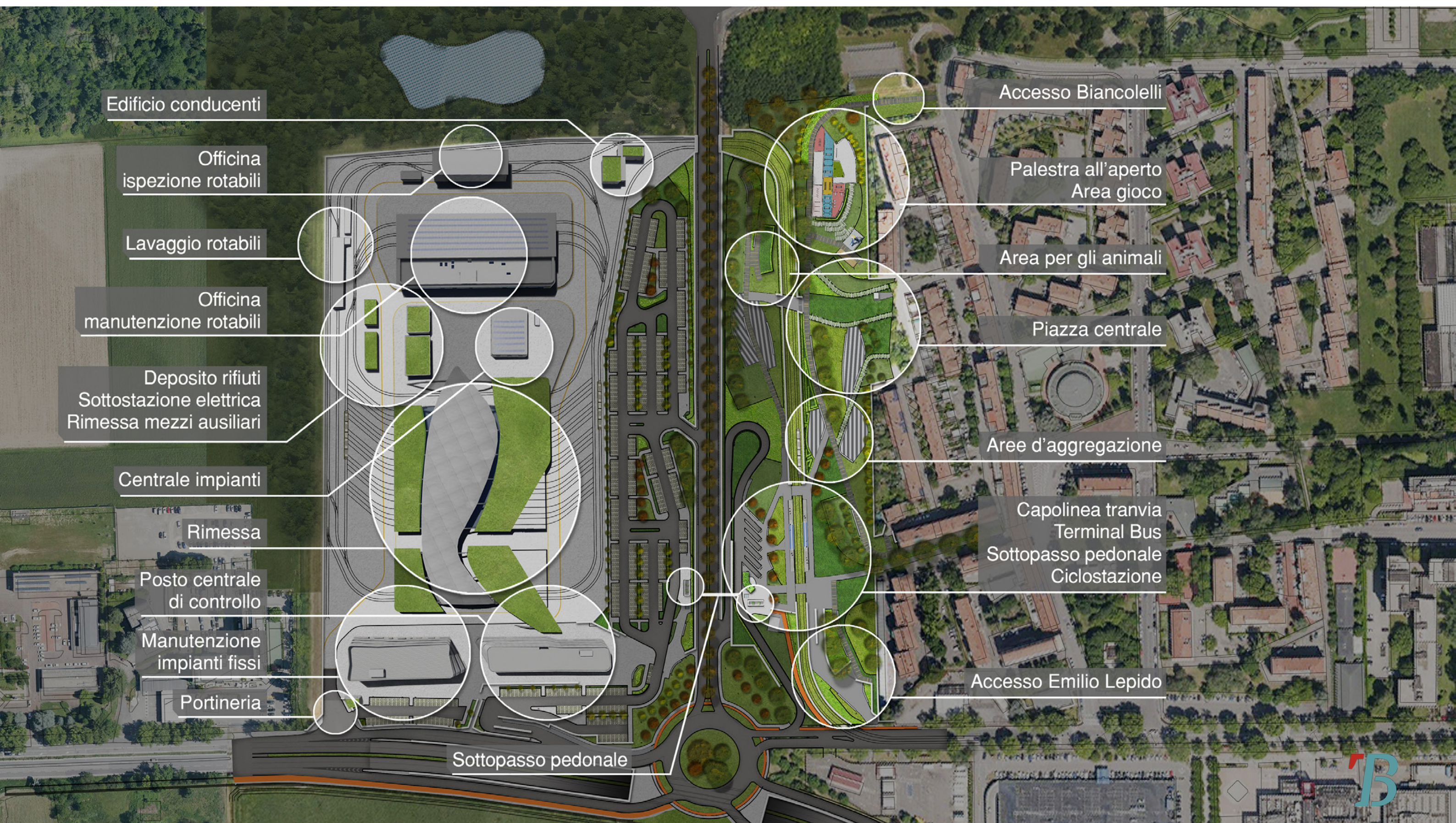
# Analisi progetto definitivo Zona villaggio INA





# Analisi progetto definitivo

## Zona villaggio INA - Il progetto funzionale

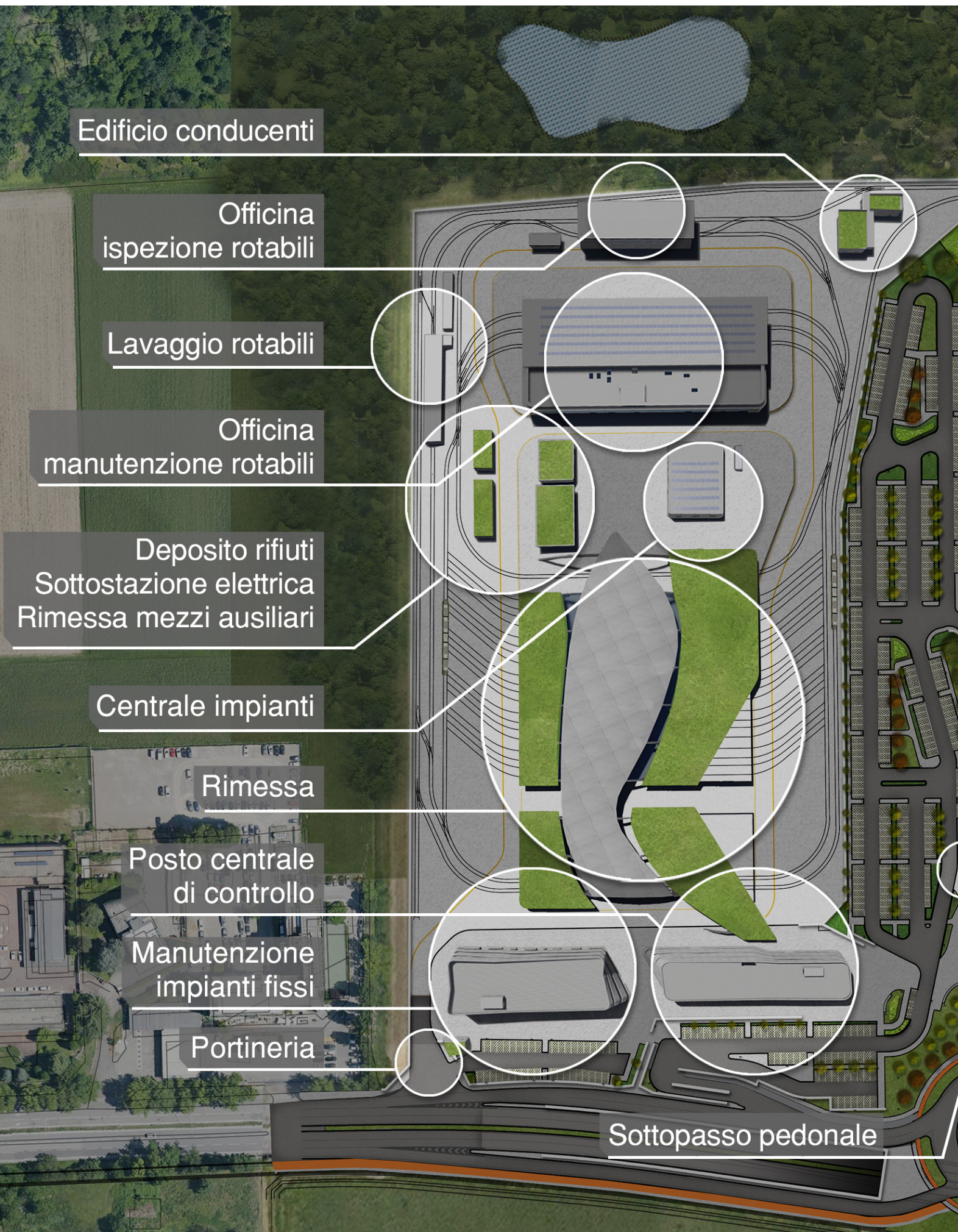




# Analisi progetto definitivo Zona villaggio INA

## 1 Deposito: impatto acustico e ambientale del futuro deposito

- La valutazione della scelta del sito è stata effettuata all'interno della **procedura di verifica di assoggettabilità a VIA** (valutazione di impatto ambientale) conclusa a luglio 2020. Nell'analisi sono state prese in esame più aree le quali sono state comparate attraverso un'analisi multicriterio di tipo ambientale e funzionale. La più idonea è risultata quella che è stata selezionata.
- All'interno degli edifici destinati a uffici della tranvia, è stato individuato uno spazio di **250mq** che sarà destinato a **servizi, usi e funzioni (da identificare), per la cittadinanza.**



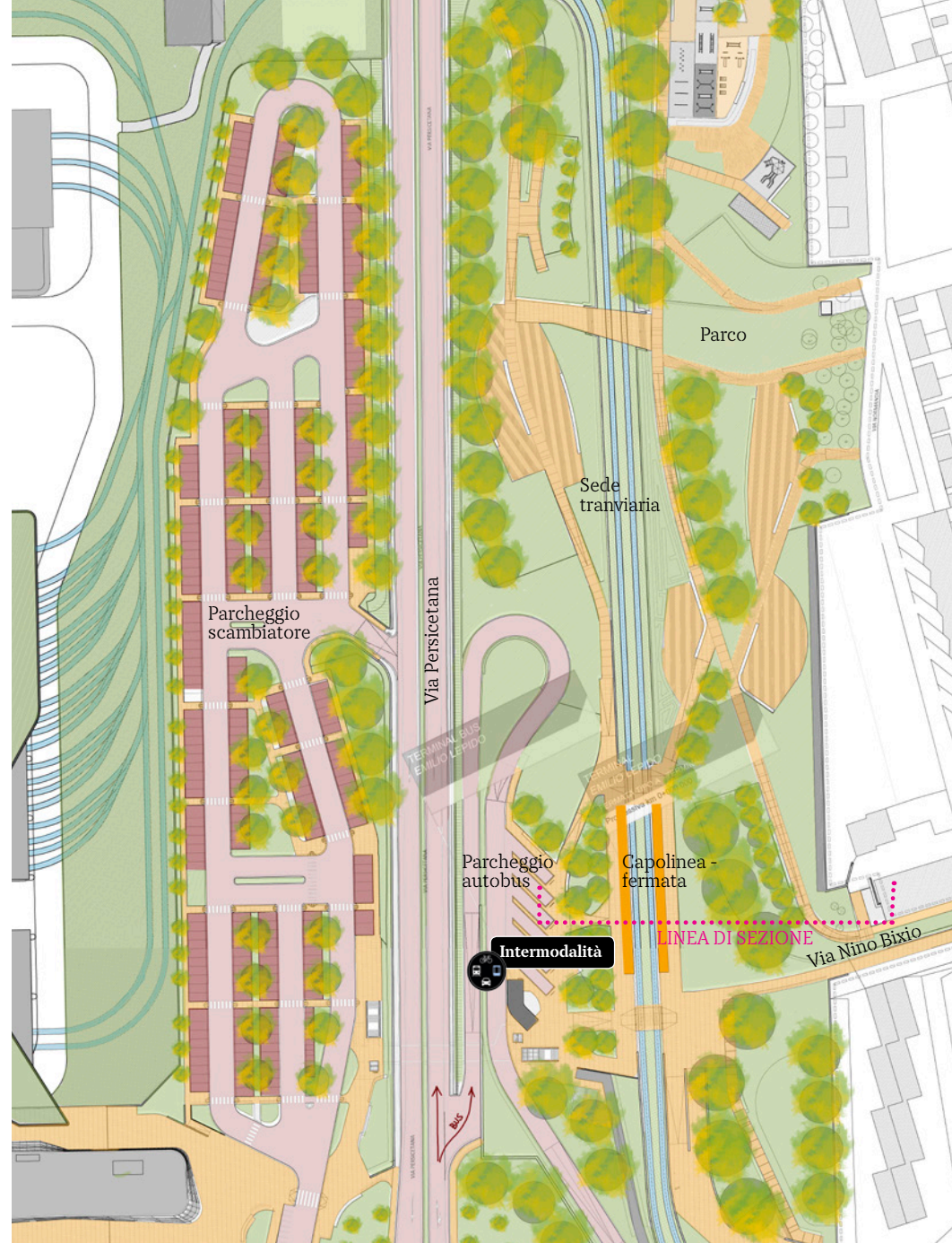
Schema funzionale dell'area del nuovo deposito



Spazi adibiti a servizi per il quartiere nel nuovo edificio uffici



# Analisi progetto definitivo Zona villaggio INA

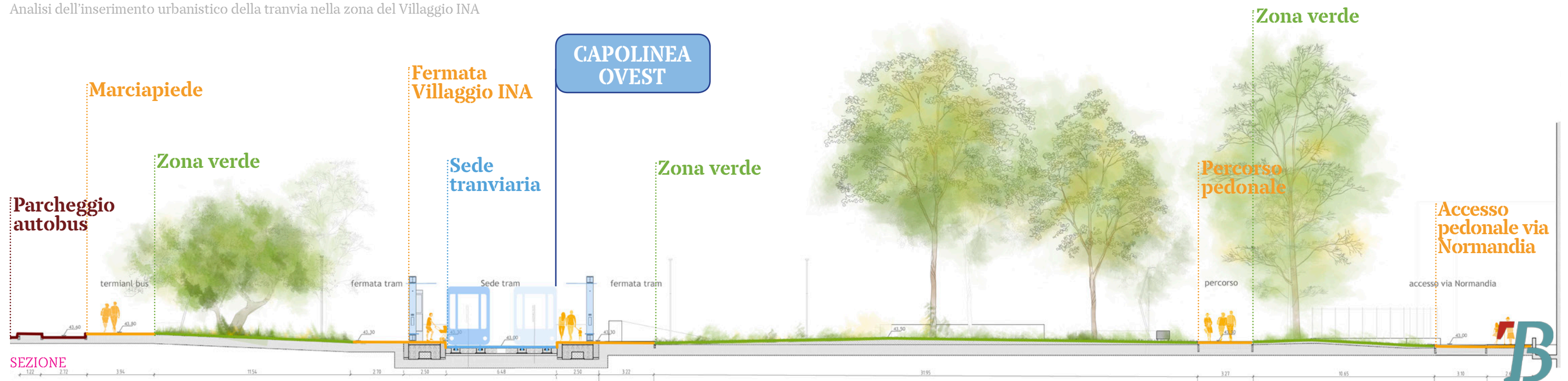


-  **SEDE TRANVIARIA**
-  **SPAZI PER LE AUTO**
-  **Viabilità**
-  **Parcheggio**  
Parcheggio scambiatore: 395
-  **SPAZI PER LE BICI**
-  **SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ**
-  **Fermate**
-  **ALBERATURE NUOVE**  
+ 245 nuovi alberi

## 2 Nuovo parco tra il villaggio INA e la via Persicetana

- Il nodo di interscambio con gli autobus, resta localizzato in prossimità del capolinea. E' stato **ridotto l'ingombro degli spazi di manovra degli autobus** ampliando lo spazio destinato a verde
- Sono state **potenziate le mitigazioni ambientali, in particolare aumentando il numero di alberi**, tra il Villaggio e la Persicetana, in prossimità del nodo di interscambio, e nelle aree tra l'asse autostradale ed il Villaggio.
- Il parco, sarà connesso con il quartiere attraverso un sistema diffuso accessi e sarà caratterizzato da **differenti funzioni**: piazze, percorsi pedonali e ciclabili, spazi per attività sportive, per la socializzazione e per il relax.
- Sono state **potenziate le connessioni tra il villaggio e i nuovi edifici uffici**, introducendo un nuovo sottopassaggio di attraversamento della via Persicetana.

Analisi dell'inserimento urbanistico della tranvia nella zona del Villaggio INA



Analisi della sezione B-B' del Progetto Definitivo nella zona del Villaggio INA



# Analisi progetto definitivo

## Zona villaggio INA - Il progetto del verde





# Analisi progetto definitivo

## Zona villaggio INA - Immagine di progetto



Immagine del Progetto Definitivo: parco del Villaggio INA





# Analisi progetto definitivo Zona villaggio INA

## 3 Come funzionerà l'incrocio tra via Marco Emilio Lepido, Via Alcide De Gasperi e la Persicetana?

- Sarà interrato il tratto a scorrimento veloce di Via Alcide de Gasperi in prossimità dell'incrocio con Via Marco Emilio Lepido e la Persicetana.
- In prossimità dell'incrocio sarà realizzata una ampia rotonda attraverso la quale saranno smistati in maniera ottimale tutti i flussi di traffico.
- La rotonda avrà quattro entrate e quattro uscite. Sarà possibile accedere in Via Marco Emilio Lepido fino all'incrocio con via Piero Jahier. Sarà percorribile in sicurezza anche dalle biciclette.



SEDE TRANVIARIA



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità per le auto



Parcheggi



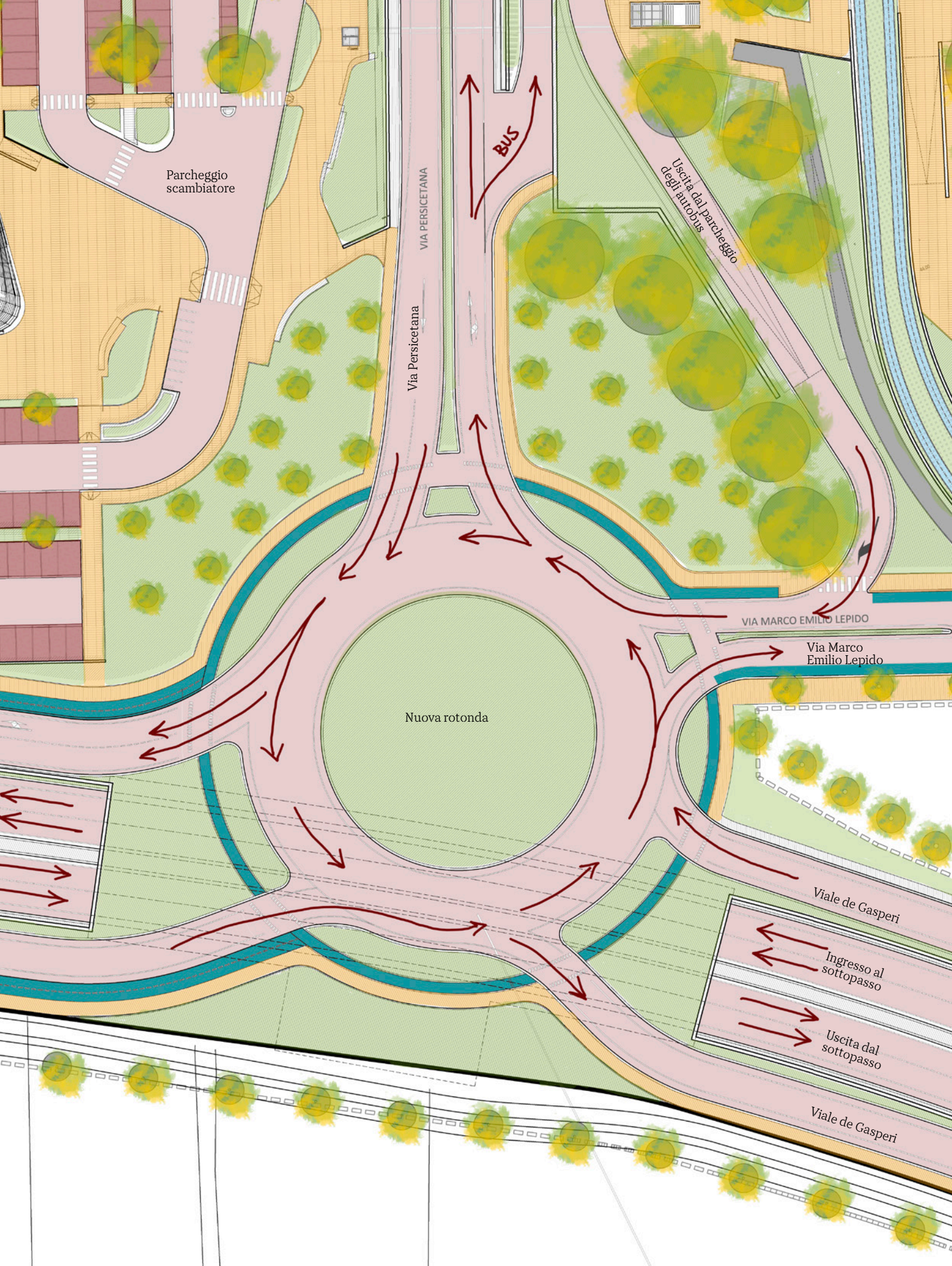
SPAZI PER LE BICI



SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ



ALBERATURE NUOVE





# Analisi progetto definitivo

## Zona villaggio INA

### SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata** sul lato SUD della carreggiata, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà rialzata di i 5-7 cm.

### SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati e saranno **privi di barriere architettoniche**

### Fermate

La **fermata "Villaggio INA"** sarà doppia e avrà una banchina con pensilina su entrambi i sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.

### ALBERATURE NUOVE

La riorganizzazione dell'asse stradale comporterà l'**abbattimento di alcune alberature esistenti che saranno sostituite dalla piantumazione di nuovi esemplari**

### ALBERATURE ESISTENTI

## 4 Riorganizzazione di Via Marco Emilio Lepido

### SPAZI PER LE AUTO

### Viabilità per le auto

La via sarà a **doppio senso di marcia** per le auto dalla rotonda **fino all'incrocio con via Piero Jahier**. In entrata, sarà permessa la svolta a sinistra in Via del Carroccio. In questo tratto la sede tranviaria sarà al centro dell'asse stradale. La sede tranviaria in questo tratto si atterrerà sul lato sud della carreggiata. Rispetto al PFTE, in corrispondenza di via del Carroccio è stata allargata la sezione stradale per ricavare una corsia di accumulo per la svolta a sinistra, e il tratto a doppio senso è stato prolungato per garantire e facilitare l'accesso diretto da ovest alle attività commerciali e alle residenze poste a sud della via Emilia

### Zona 30

Lo spazio stradale in corrispondenza della fermata sarà una zona 30

### Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti. Quelli che si trovano la tranvia posizionata sul proprio lato della carreggiata, saranno regolati da piccoli semafori che permetteranno l'ingresso e l'uscita in sicurezza.

### SPAZI PER LE BICI

Sono previste 2 corsie ciclabili monodirezionali in sede propria, una per ogni senso di marcia.

### Zona 30

Nei tratti più stretti dove lo spazio non consente la realizzazione di piste o corsie ciclabili saranno adottate misure di moderazione del traffico e create zone a 30 km/h

F01 - Fermata VILLAGGIO INA



# Analisi progetto definitivo Zona villaggio INA

## 4 Riorganizzazione di Via Marco Emilio Lepido



### SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in sede riservata ma non segregata sul lato SUD della carreggiata, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà rialzata di 5-7 cm.



### SPAZI PER LE BICI

Sono previste 2 corsie ciclabili monodirezionali in sede propria, una per ogni senso di marcia.



### Zona 30

Nei tratti più stretti dove lo spazio non consente la realizzazione di piste o corsie ciclabili saranno adottate misure di moderazione del traffico e create zone a 30 km/h



### SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati e saranno privi di barriere architettoniche



### Fermate

La fermata "Ducati" sarà doppia e avrà una banchina con pensilina su entrambi i sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



### SPAZI PER LE AUTO



### Viabilità carrabile

Dall'incrocio con via Piero Jahier, proseguendo in direzione centro, la via diventa a **senso unico in uscita da Bologna** fino all'incrocio con via Panigale in prossimità del ponte della ferrovia di Borgo Panigale.



### Zona 30

Lo spazio stradale in corrispondenza della fermata sarà una zona 30



### Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti. Quelli che si trovano la tranvia posizionata sul proprio lato della carreggiata, saranno regolati da piccoli semafori che permetteranno l'ingresso e l'uscita in sicurezza.



### Parcheggi

### ALBERATURE Nuove

La riorganizzazione dell'asse stradale comporterà l'abbattimento di alcune alberature esistenti che saranno sostituite dalla piantumazione di nuovi esemplari.

### Alberature Esistenti

F02 - Fermata  
DUCATI



**Analisi  
del Progetto Definitivo  
Zona Borgo Centro**

# Questioni emerse durante il percorso di ascolto del 2019

## Zona Borgo Centro

### Indirizzi e prescrizioni per l'elaborazione della Progettazione definitiva della prima linea tranviaria

#### Via Marco Emilio Lepido:

- verificare le possibilità di **riorganizzazione della viabilità**;
- **limitare l'impatto** della stessa sul sistema **della sosta e sugli spazi carico/scarico merci**;
- garantire la piena **accessibilità pedonale e ciclabile** lungo l'intero asse;
- rivedere le possibili modifiche e integrazioni alla rete stradale e all'assetto circolatorio, bilanciando le esigenze di accessibilità e quelle di tutela degli ambiti locali e residenziali, in particolare valutando **possibili modifiche alle soluzioni proposte nel progetto di fattibilità relativamente a via Palladio, alla viabilità di accesso al cimitero di Borgo Panigale, alla zona di via Bagnomarina e via Bragaglia, alla via Caduti di Amola.**

#### Ponte sulla ferrovia a Borgo:

- approfondire e prevedere tutti gli interventi necessari alla **manutenzione straordinaria e all'adeguamento strutturale** del ponte;
- valutare i possibili interventi per **implementare la connessione** con la sottostante **stazione SFM di Borgo Panigale**;
- verificare la fattibilità di realizzazione di un **percorso ciclabile o ciclopedonale** protetto.

#### Ponte sul Reno:

- premesso che il progetto di manutenzione straordinaria e rinforzo delle strutture del ponte è già in fase di affidamento dei lavori e che lo stesso è già stato oggetto di verifica per compatibilizzarlo con il passaggio della linea tranviaria, in sede di progetto definitivo di quest'ultima dovrà essere valutata un'ottimizzazione dell'organizzazione della carreggiata anche ai fini di **verificare una possibile separazione tra mobilità pedonale e ciclabile.**



# Analisi progetto definitivo Zona Borgo



## SPAZI PER LE AUTO

### Viabilità carrabile

La via sarà a **senso unico in uscita da Bologna**, a partire dall'incrocio con via Panigale, in prossimità del ponte della ferrovia di Borgo, fino all'incrocio con via Piero Jahier

Da via Cavalieri Ducati sarà possibile accedere alla zona antistante alle attività commerciali poste all'angolo

La via in ingresso al cimitero in prossimità di S. Maria dell'Assunta resterà nella configurazione ed uso attuale.

La circolazione in Via Palladio resta nella sua configurazione attuale.

## Riorganizzazione di Via Marco Emilio Lepido



### SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata sul lato SUD della carreggiata**, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.



### SPAZI PER LE BICI

Sono previste 2 piste ciclabili monodirezionali in sede propria, una per ogni senso di marcia.



### SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati con l'obiettivo di **eliminare totalmente le barriere architettoniche**. Via Palladio sarà collegata con un nuovo percorso pedonale all'area retrostante che sarà riqualificata attraverso la realizzazione di un nuovo parco e di un parcheggio destinato ai residenti



### ALBERATURE

Nuove



Esistenti



## Parcheggi



## Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti. Quelli che si trovano la tranvia posizionata sul proprio lato della carreggiata, saranno regolati da piccoli semafori che permetteranno l'ingresso e l'uscita in sicurezza.



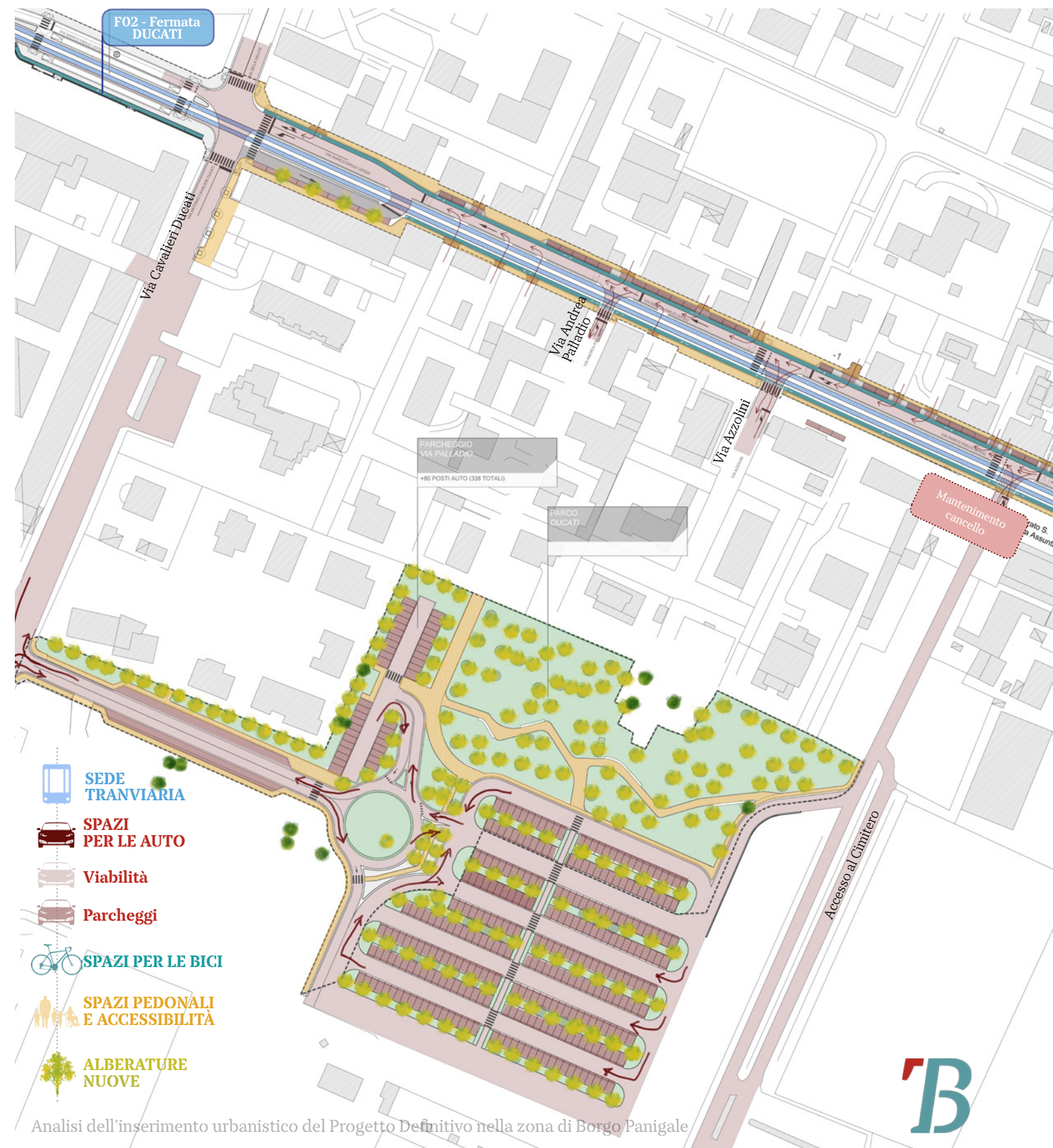
# Comparazione PFTE - Progetto definitivo. Zona Borgo

## Riorganizzazione di Via Marco Emilio Lepido:

## Viabilità di accesso al cimitero di Borgo Panigale e riqualificazione area parcheggio Ducati



Tavola del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica



Analisi dell'inserimento urbanistico del Progetto Definitivo nella zona di Borgo Panigale





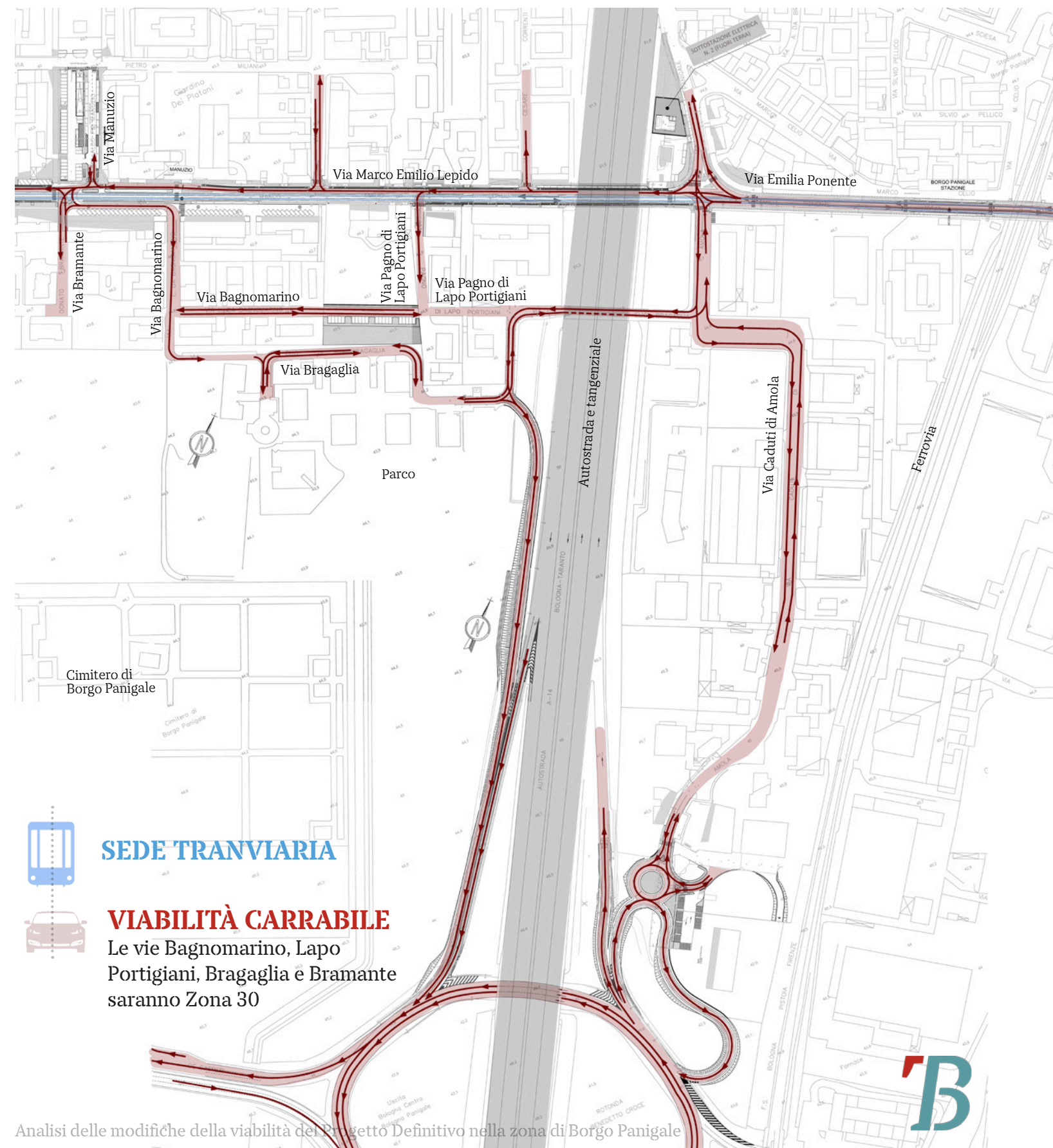
# Comparazione PFTE - Progetto definitivo. Zona Borgo

## Riorganizzazione di Via Marco Emilio Lepido:

viabilità di accesso, alla zona di via Bagnomarino, via Bragaglia e via Caduti di Amola



Tavola del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica



Analisi delle modifiche della viabilità del Progetto Definitivo nella zona di Borgo Panigale



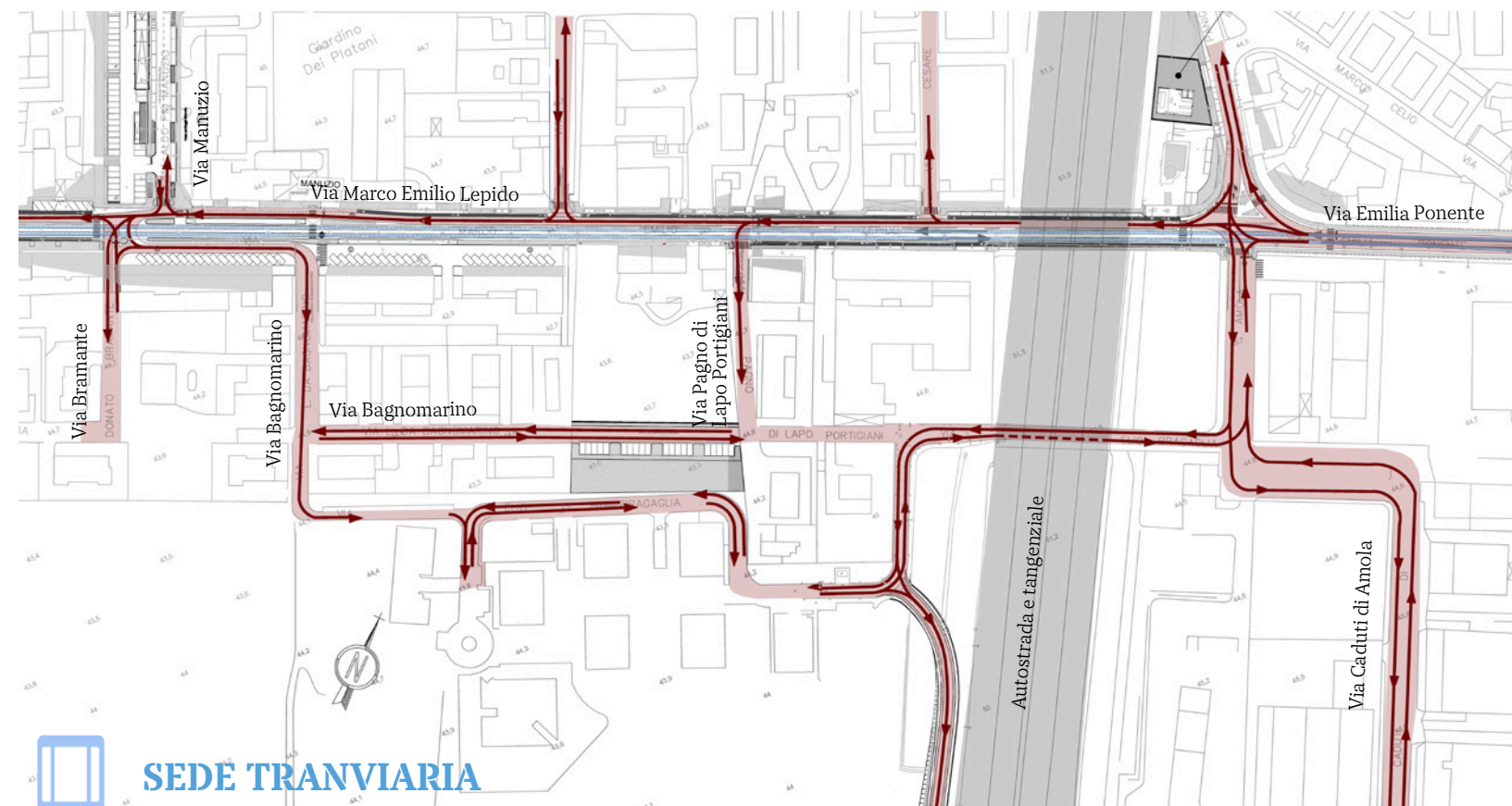
# Comparazione PFTE - Progetto definitivo. Zona Borgo

## Riorganizzazione di Via Marco Emilio Lepido:

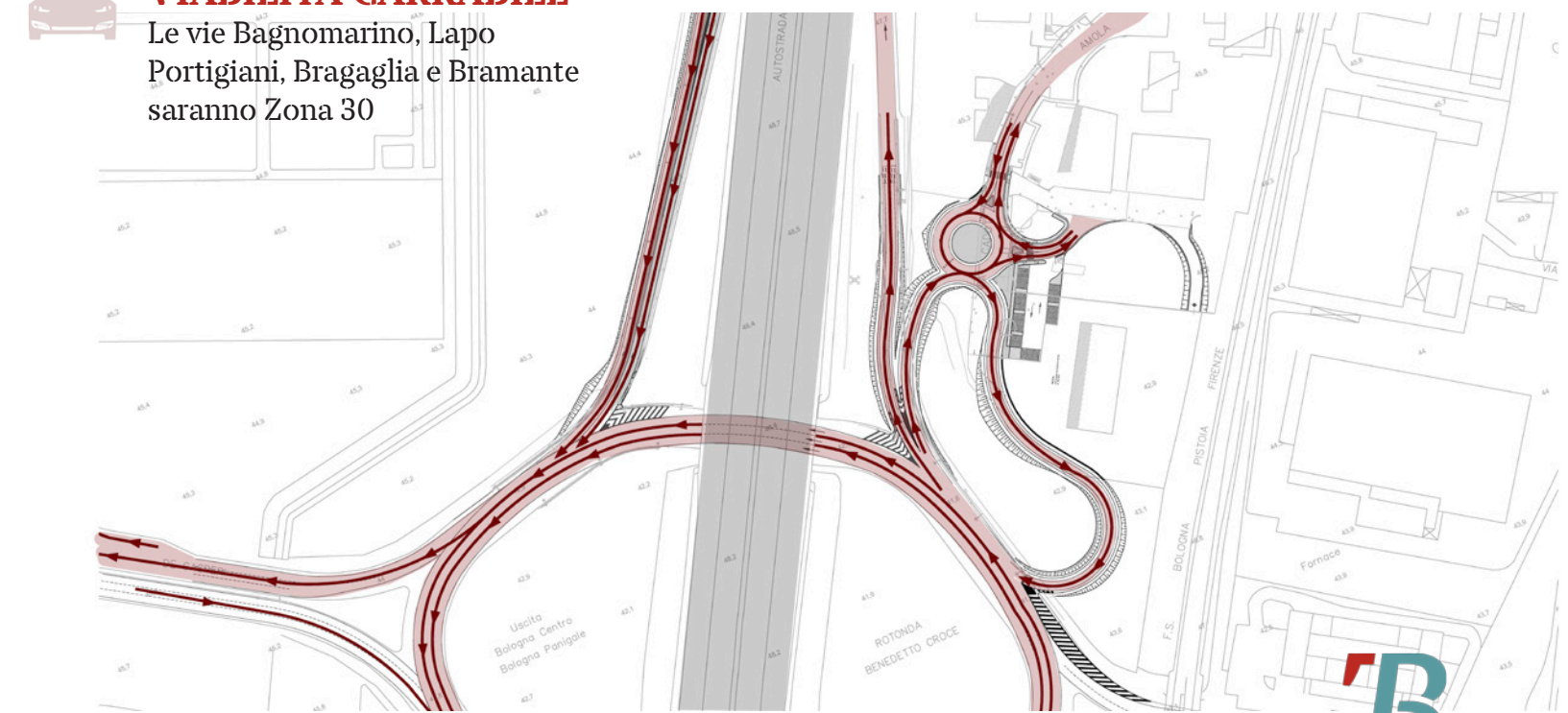
viabilità di accesso, alla zona di via Bagnomarino, via Bragaglia e via Caduti di Amola



Tavola del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica



**VIABILITÀ CARRABILE**  
Le vie Bagnomarino, Lapo Portigiani, Bragaglia e Bramante saranno Zona 30



Analisi delle modifiche della viabilità del Progetto Definitivo nella zona di Borgo Panigale





# Analisi progetto definitivo Zona Borgo

## Riorganizzazione di Via Marco Emilio Lepido



### SPAZI PER LE AUTO



#### Viabilità carrabile

Via M.E. Lepido sarà a senso unico di marcia in uscita da Bologna, dall'incrocio con Via Panigale, fino all'incrocio con Via Piero Jahier. Nel tratto compreso tra via Bramante e via Bagnomarino sarà possibile percorrere Via M.E Lepido in direzione centro.



#### Zona 30

Lo spazio in corrispondenza delle fermate compreso tra le intersezione con Via Bramante e Via delle scuole, sarà una zona 30 in condivisione tra auto, e bici



#### Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti. Quelli che si trovano la tranvia posizionata sul proprio lato della carreggiata, saranno regolati da piccoli semafori che permetteranno l'ingresso e l'uscita in sicurezza.



#### Parcheggi



### ALBERATURE

Nuove

Esistenti

F03 - Fermata  
MANUZIO NORD

F03- Fermata  
MANUZIO SUD

### SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata sul lato SUD della carreggiata**, nei due sensi di marcia. La sede sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.

### SPAZI PER LE BICI

Le ciclabili attraverseranno questo tratto in parte in sede propria, in parte in sede condivisa in prossimità degli ambiti individuati come Zone 30

### Zona 30

Lo spazio in corrispondenza delle fermate compreso tra le intersezione con Via Bramante e Via delle scuole, sarà una zona 30 in condivisione tra auto, e bici.

### SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati in maniera integrata con la nuova sezione stradale e saranno privi di **barriere architettoniche**.

PARCHEGGIO  
VIA L. DA BAGNOMARINO  
20 POSTI AUTO

### Fermate

La **fermata "Manuzio"** sarà caratterizzata da due banchine singole sfalzate, con pensilina su entrambi i sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità..



# Analisi progetto definitivo Zona Borgo Riorganizzazione di Via Emilia Ponente



## SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata sul lato SUD della carreggiata**, nei due sensi di marcia fino all'inizio di Via Emilia (incrocio con via Panigale).



## Sede promiscua

Nel tratto compreso tra l'incrocio con via Panigale e l'incrocio con via della Pietra, la sede tranviaria diventa promiscua: tutti i mezzi condividono la carreggiata stradale, biciclette, tranvia e auto.



## SPAZI PER LE BICI

Su via M.E.Lepido saranno presenti 2 piste ciclabili monodirezionali fino all'incrocio con Via Panigale, da cui inizia il tratto promiscuo, che si estende fino ad arrivare all'intersezione con Via della Pietra.



## SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati in maniera integrata con la nuova sezione stradale e saranno **privi di barriere architettoniche**.



## SPAZI PER LE AUTO



## Viabilità carrabile

Dall'incrocio tra Via Emilia Ponente con Via Panigale, sarà possibile circolare con le auto in entrambi i sensi di marcia. Nel primo tratto, dall'incrocio con via Panigale fino a via della Pietra, le auto condivideranno lo spazio con la tranvia e gli altri mezzi.



## Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti. Quelli che si trovano la tranvia posizionata sul proprio lato della carreggiata, saranno regolati da piccoli semafori che permetteranno l'ingresso e l'uscita in sicurezza.



## Parcheggi



## Zona 30

Dall'incrocio con via Panigale, in direzione centro, inizia la zona 30.



SOTTOSTAZIONE ELETTRICA  
SOTTOSTAZIONE INTERMEDIA  
PARCHEGGIO VIA PANIGALE  
8 POSTI AUTO

STAZIONE S.F.M.  
BOLOGNA BORGO PANIGALE

INTERMODALITÀ  
ACCESSO S.F.M.

Intermodalità

## ALBERATURE

Nuove  
Esistenti



## Fermate

La fermata "Borgo Panigale" sarà doppia e avrà una banchina con pensilina su entrambi i sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



F04- Fermata  
BORGO PANIGALE





# Analisi progetto definitivo Zona Borgo

## Riorganizzazione di Via Emilia Ponente



### SPAZI PER LE AUTO



#### Viabilità carrabile

Per tutta la via Emilia Ponente, sarà possibile circolare con le auto in entrambi i sensi di marcia. Nel primo tratto, dall'incrocio con via Panigale fino a via della Pietra, le auto condivideranno lo spazio con la tranvia



#### Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



#### Parcheggi



### Zona 30

PARCHEGGIO  
VIA DELLA PIETRA  
24 POSTI AUTO



### SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata**, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.



### Sede promiscua

Nel tratto **dall'incrocio con via Panigale fino all'incrocio con via della Pietra**, la sede tranviaria diventa promiscua: tutti i mezzi condividono la carreggiata stradale, biciclette, tranvia e auto.



### SPAZI PER LE BICI

Nel tratto sul Ponte della ferrovia, fino ad arrivare all'intersezione con Via della Pietra le biciclette condivideranno in promiscuo lo spazio stradale con le auto. Dall'incrocio con Via della Pietra, in direzione centro, e fino a Via del Trionvirato, è prevista di nuovo una corsia monodirezionale.



### SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati in maniera integrata con la nuova sezione stradale e saranno **privi di barriere architettoniche**.

#### Fermate



La **fermata "Fiorini"** sarà centrale e avrà un'unica ampia banchina con affaccio sui due sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità

F05- Fermata  
FIORINI





## SEDE TRANVIARIA

In questo tratto, la tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata, nei due sensi di marcia fino alla Fermata Fiorini.**

### Sede "banalizzata" a singolo binario

Nel tratto del **Ponte del Reno**, per permettere il mantenimento di due corsie carrabili, la tranvia passerà su un **singolo binario**, con senso di marcia alternato nelle due direzioni.

F05- Fermata FIORINI

FERMATA FIORINI  
FERMATA C.C. - CENTRALI  
Progressiva km 2+630.339

# Analisi progetto definitivo Zona Borgo

## Riorganizzazione di Via Emilia Ponente



### SPAZI PER LE AUTO



#### Viabilità carrabile

Per tutta la via Emilia Ponente, sarà possibile circolare con le auto in entrambi i sensi di marcia.



#### Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



#### Parcheggi



#### Zona 30



### ALBERATURE

Nuove

Esistenti



## SPAZI PER LE BICI

La ciclabile in direzione centro, prosegue su corsia monodirezionale fino allo spazio in prossimità della fermata. Della fermata e per tutto il tracciato sul Ponte Lungo, sarà in promiscuo con le auto.



### Zona 30

A partire dallo spazio in prossimità della fermata e per tutto il tracciato sul ponte, ci sarà una zona 30 di spazio condiviso per bici e auto.



## SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati in maniera integrata con la nuova sezione stradale e saranno privi di **barriere architettoniche.**



### Fermate

La **fermata "Fiorini"** sarà centrale e avrà un'unica ampia banchina con doppia pensilina sui due sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità



**Analisi  
del Progetto Definitivo  
Zona Santa Viola**



# Questioni emerse durante il percorso di ascolto del 2019

## Zona Santa Viola

### ● Indirizzi e prescrizioni per l'elaborazione della Progettazione definitiva della prima linea tranviaria

#### ● Via Emilia Ponente:

- verificare le possibilità di **riorganizzazione della viabilità**;
- **limitare l'impatto** della stessa sul sistema **della sosta e sugli spazi carico/scarico merci**;
- garantire la piena **accessibilità pedonale e ciclabile** lungo l'intero asse;
- rivedere le possibili modifiche e integrazioni alla rete stradale e all'assetto circolatorio, bilanciando le esigenze di accessibilità e quelle di tutela degli ambiti locali e residenziali

#### ● Via del Greto e via Aretusi:

- approfondire le **modifiche da apportare alla viabilità per garantire una piena accessibilità** alla zona.

#### ● Zona Santa Viola:

- definire gli interventi di **riassetto della circolazione** in funzione dell'inserimento della linea tranviaria per garantire un'**adeguata accessibilità all'intero ambito posto a nord della via Emilia Ponente e a quello a sud** (tenendo conto in particolare dei forti attrattori presenti: servizi scolastici, MAST, Opificio Golinelli, ecc.), sia provenendo dalla periferia che dal centro, rivedendo sia i sensi di circolazione delle strade laterali che i punti di attraversamento della linea.

#### ● Intersezione via Emilia Ponente-via Pertini-via Prati di Caprara:

- considerati gli attuali flussi di traffico veicolare è necessario che l'intervento di riorganizzazione dell'intersezione (previsto come intervento di sostenibilità del POC Rigenerazione Patrimoni Pubblici) venga attuato in modo coordinato con la realizzazione della linea tranviaria, valutando in sede di progetto definitivo possibili modifiche per aumentarne l'efficacia trasportistica.





## SEDE TRANVIARIA

In questo tratto, la tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata**, nei due sensi di marcia fino al Ponte del Reno

## Sede “banalizzata” a singolo binario

Nel tratto del **Ponte sul Reno**, per permettere il mantenimento di due corsie carrabili, la tranvia passerà su un **singolo binario**, con senso di marcia alternato nelle due direzioni.



## SPAZI PER LE BICI

In questo tratto, la bici condividerà in promiscuo la carreggiata stradale con le auto in Zona 30.



## Zona 30

Sul Ponte sul Reno e per il tratto della via Emilia Ponente, fino all'incrocio con Viale Pertini ci sarà una zona 30 di spazio condiviso per bici e auto.



## SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati in maniera integrata con la nuova sezione stradale e saranno **privi di barriere architettoniche**.

# Analisi progetto definitivo Zona Santa Viola

## Riorganizzazione di Via Emilia Ponente



## SPAZI PER LE AUTO



## Viabilità carrabile

Dall'inizio di via Emilia Ponente, sarà possibile circolare con le auto in entrambi i sensi di marcia.



## Zona 30

Sul Ponte sul Reno e per il tratto della via Emilia Ponente, fino all'incrocio con Viale Pertini ci sarà una zona 30 di spazio condiviso per bici e auto.



## Parcheggi



## Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

F06- Fermata  
PONTELUNGO



# Analisi progetto definitivo Santa Viola

## Riorganizzazione di Via Emilia Ponente

### SEDE TRANVIARIA

Dalla fermata Ponte Lungo verso il centro, la **tranvia viaggerà in sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata**, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.

F06- Fermata  
PONTE LUNGO

### SPAZI PER LE BICI

Nel tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, le biciclette condivideranno lo spazio con la viabilità in Zona 30

### Zona 30

Tutto il tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, sarà una ZONA 30

### SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati in maniera integrata con la nuova sezione stradale e saranno **privi di barriere architettoniche**.

### Fermate

La **fermata "Pontelungo"** sarà centrale e avrà un'unica ampia banchina con doppia pensilina sui due sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità

### SPAZI PER LE AUTO

#### Viabilità carrabile

Lungo la via Emilia sarà possibile circolare con le auto in entrambi i sensi di marcia. I sensi di circolazione delle vie sul lato nord della via Emilia, sono stati riorganizzati con l'obiettivo di garantire la massima permeabilità del quartiere e ottimizzare la circolazione dei veicoli. Via Agucchi, resta nello stesso senso di marcia di oggi e sarà possibile la svolta sia a dx che a sx, attraversando la sede tranviaria.

#### Zona 30

Tutto il tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, sarà una zona 30.

#### Parcheggi

#### Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

### ALBERATURE

Nuove

Esistenti





## SEDE TRANVIARIA

Dalla fermata Ponte Lungo verso il centro, **la tranvia viaggerà in sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata**, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.



## SPAZI PER LE BICI

Nel tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, le biciclette condivideranno lo spazio con la viabilità in Zona30



## Zona 30

Tutto il tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, sarà una ZONA 30



## SPAZI PER LE AUTO



## Viabilità carrabile

Lungo la via Emilia sarà possibile circolare con le auto in entrambi i sensi di marcia. La modifica più sostanziale che introduce il progetto è la **realizzazione di una rotatoria ellittica** all'intersezione tra via Emilia, via Battindarno e via della Ferriera. Questo intervento consentirà una migliore circolazione sull'incrocio e per chi, provenendo da ovest, intende svoltare verso una delle strade poste sul lato nord della via Emilia Ponente, tra cui via del Giacinto, ad esempio per raggiungere il polo scolastico



## Zona 30

Tutto il tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, sarà una ZONA 30



## Parcheggi



## Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

## ALBERATURE

Nuove

Esistenti

# Analisi progetto definitivo Santa Viola Riorganizzazione di Via Emilia Ponente

F07- Fermata  
S.VIOLA/OPIFICIO  
GOLINELLI

## SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati in maniera integrata con la nuova sezione stradale e saranno **privi di barriere architettoniche**.

## Fermate

La **fermata "Santa Viola - Opificio Golinelli"** sarà centrale e avrà un'unica ampia banchina con doppia pensilina sui due sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità











## SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata, nei due sensi di marcia. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.



## SPAZI PER LE BICI

Dall'incrocio con Via Prati di Caprara in direzione verso il centro, ci sarà una ciclabile monodirezionale in ogni senso di marcia.



## Zona 30

Tutto il tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, sarà una ZONA 30



## SPAZI PER LE AUTO

### Viabilità carrabile

La circolazione delle auto sarà possibile in entrambi i sensi di marcia. La soluzione prevista nel progetto definitivo per l'incrocio tra le vie Pertini ed Emilia Ponente vede l'inserimento della tranvia a raso e con una riorganizzazione dell'assetto stradale. Sarà possibile a differenza di oggi proseguire in auto su Via Emilia Ponente in direzione centro.



### Zona 30

Tutto il tratto di Via Emilia Ponente dal Ponte Lungo e fino all'incrocio con Viale Pertini, sarà una ZONA 30



### Parcheggi

Il nuovo parcheggio previsto nell'area ex Sabiem sarà a carico degli attuatori del comparto.



### Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

# Analisi progetto definitivo Santa Viola Riorganizzazione di Via Emilia Ponente



## SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati totalmente riprogettati in maniera integrata con la nuova sezione stradale e saranno privi di barriere architettoniche.



## Fermate

La fermata "Prati di caprara" sarà caratterizzata da due banchine singole sfalzate, con pensilina su entrambi i sensi di marcia. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.

## ALBERATURE

Nuove

Esistenti



FOS- Fermata PRATI DI CAPRARA SUD

FOS- Fermata PRATI DI CAPRARA NORD



# Analisi progetto definitivo

## Quartiere Borgo Panigale - Reno

### Bilancio riassuntivo delle alberature e dei parcheggi nel Quartiere

QUARTIERE BORGO PANIGALE-RENO	Stato attuale	Offerta sosta	Delta	
<b>Area Deposito - Capolinea Borgo Panigale</b>				
Via Persicetana	0	395	395	
<b>Percorso su Via Marco Emilio Lepido</b>				
da Rotatoria a Via G. Savonarola	34	76	42	
da Via Della Salute a Via Panigale	241	371	130	
<b>Percorso su Via Emilia Ponente</b>				
da Via Panigale a Via Triumvirato (Giardino Gennaro Fabbri)	58	76	18	
da Via A. Piò (Giardino Amos Facchini) a Via Prati Caprara	332	325	-7	
			TOT	578

Bilancio dei parcheggi del Quartiere Borgo Panigale - Reno

QUARTIERE BORGO PANIGALE-RENO	Alberi da abbattere		Alberi nuovo impianto
<b>Area Deposito - Capolinea Borgo Panigale</b>	0		258
<b>Da rotatoria a Via della Salute</b>	161	di cui 17 in area privata	106
<b>da Via Della Salute a Via Panigale</b>	36	di cui 14 in area privata	131
<b>da Via Panigale a Via Triumvirato (Giardino Gennaro Fabbri)</b>	2	di cui 1 in area privata	31
<b>da Via A. Piò (Giardino Amos Facchini) a Via Prati Caprara</b>	23	di cui 1 in area privata	32

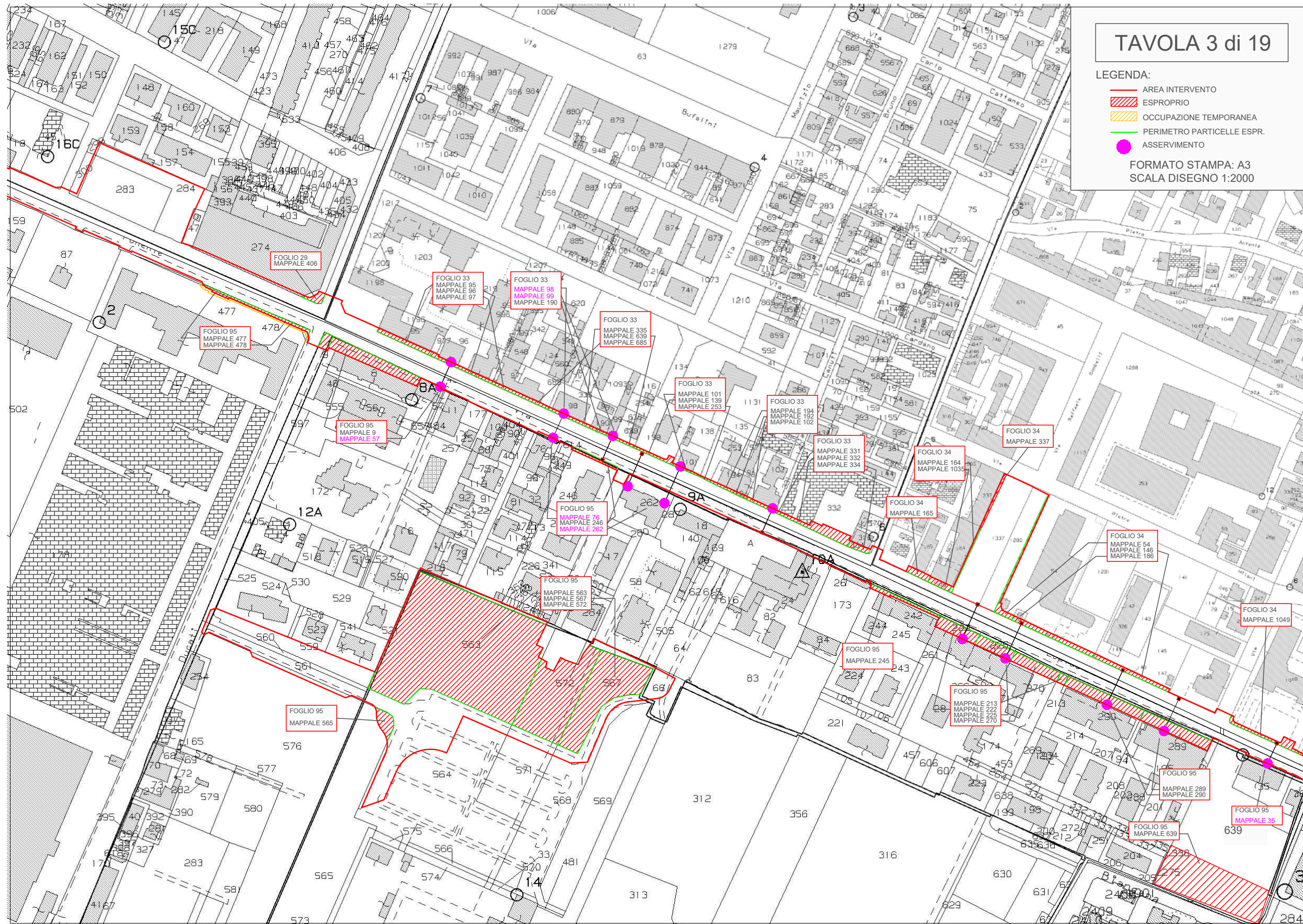
Bilancio delle alberature del Quartiere Borgo Panigale - Reno



**Come posso chiedere  
informazioni specifiche  
circa gli espropri?**



# Gli elaborati degli espropri



Esempio tavola espropri





## ○ Come puoi saperne di più?

- Il progetto resterà depositato per 60 giorni. In questo periodo, **puoi visionare il progetto** sul sito: [www.comune.bologna.it/trasporti/servizi/2:4036/44944/](http://www.comune.bologna.it/trasporti/servizi/2:4036/44944/)
- Per saperne di più sul Progetto dell'esproprio che ti riguarda collegati a questo indirizzo: [https://drive.google.com/drive/u/1/folders/1wALqe1ffqv\\_daFJv2fFLPk84EnULEznm](https://drive.google.com/drive/u/1/folders/1wALqe1ffqv_daFJv2fFLPk84EnULEznm) e visualizzerai due elaborati:
  - Nel primo troverai un **elenco di tutte le persone interessate dagli espropri**
  - Nel secondo troverai una **planimetria** che rappresenta il tipo e la superficie dell'esproprio che ti interessa

## ○ Come puoi presentare le osservazioni?

- Entro **60 giorni** o comunque nei 60 giorni naturali e consecutivi dal giorno di ricevimento della lettera di comunicazione, se sei proprietario di un'area interessata da esproprio, **potrai formulare al Comune osservazioni scritte**. Gli enti partecipanti alla Conferenza dei Servizi, quando approveranno il progetto definitivo, si esprimeranno anche sulle osservazioni ricevute. Dovrai inviare le tue osservazioni mezzo **raccomandata A.R. oppure tramite PEC**

## ○ Come puoi chiedere chiarimenti e informazioni?

- I tecnici del Comune di Bologna sono a disposizione per visionare insieme la documentazione di progetto, fornire informazioni e chiarire gli aspetti di dettaglio dei singoli espropri.

Dal 25 novembre 2020 al 23 gennaio 2021, o per 60 giorni naturali e consecutivi dal ricevimento di questa lettera, **puoi quindi richiedere un appuntamento (videochiamata)**

- **Per prenotare un appuntamento**, chiama il numero **051 2193659** nei seguenti giorni:
  - lunedì - mercoledì - venerdì: ore dalle ore 9,00, alle 13,00
  - martedì - giovedì: dalle 9,00 alle 13,00 e dalle 15,00 alle 17,00oppure scrivi un'e-mail all'indirizzo: [infotram@comune.bologna.it](mailto:infotram@comune.bologna.it)



**Richieste di Chiarimenti  
ed approfondimenti  
sul progetto**



# Domande pervenute tramite il form sul sito web

## Zona Villaggio INA

L.	<b>Costi</b>	Quanto costa?
L.	<b>Generale</b>	Vorrei avere un approfondimento in linea generale su tutto quello che sarà il progetto.
C	<b>Altro</b>	Buongiorno, vorrei sapere della totalità dei cittadini di bologna quanti sono contrari al progetto? anche in percentuale? Grazie
D.	<b>Cantieri e espropri</b>	Buongiorno, sono un residente del condominio di Via Azzolini. Non credo sia la sede opportuna, ma purtroppo mi permetto di esprimere tutta la mia perplessità e assoluta contrarietà al progetto in esame, che ritengo anacronistico, non funzionale e totalmente anti-economico.  Ciò detto, gradirei avere delucidazioni e approfondimenti in merito alla <b>tipologia e tempistica dei lavori e conseguenti eventuali espropri/asservimenti</b> riguardanti il nostro palazzo con dettagli tecnici ed economici relativi. Dai file caricati in drive a disposizione degli utenti non è assolutamente chiaro quanto sopra.  Resto in attesa e ringrazio anticipatamente, Cordiali saluti
S.	<b>Incentivi al commercio per la fase cantieristica</b>	Noi negozianti avremo incentivi economici, o aiuti, per la durata dei lavori?
R.	<b>- Espropri</b>  <b>- Perché il tram</b>	Io con la mia abitazione sono fra quelle a <b>esproprio</b> . Vorrei capire in che cosa consiste. Vorrei anche capire cosa ne è stato fatto delle firme raccolte.  Abbiamo già una buona linea su gomma con il <b>filobus</b> , è stato attivato il percorso (come solito dopo tante peripezie, e penso xkè oggi le ditte sono o incompetenti, ma fanno soldi, o gli operai non sono più quelli di una volta)  Detto questo aggiungo che invece di fare x anni un cantiere a cielo aperto x una linea già esistente, e con tante problematiche x noi frontisti, avreste potuto usare i tanto decantati soldi x una buona ristrutturazione del ponte lungo(reno) il quale è degli anni che è trasennato xkè a suo tempo è stato fatto un primo intervento con materiale molto scarso, o forse x fare economia? Oppure si è lavorato con i piedi. A suo tempo lo avevo fatto presente al quartiere Vado con la speranza che questo cantiere, oltre ai grossi disagi che si creeranno, non dia dei danni alla mia palazzina con le vibrazioni dei martelli visto che è una delle prime case degli anni 30_40 del secolo scorso.



# Domande pervenute tramite il form sul sito web

## Zona Villaggio INA

A.	<b>Capolinea</b>	<b>Dove sarà ubicato il capolinea</b> della nuova linea tramviaria, rispetto all'attuale capolinea dei bus di via Normandia? Grazie.
G.	<b>Fermate</b>	<b>Che distanza c'è tra una fermata e l'altra?</b> 800 Mt.? chi ha difficoltà di deambulazione come farà a raggiungere la fermata? Questa di ( Borgo Panigale ) è stata una delle prime zone a svilupparsi dopo la Guerra . Ora i suoi abitanti sono prevalentemente in età avanzata e certamente non sarà una comodità fare 800 Mt. tra una fermata e l'altra. In attesa di una risposta le invio cordiali e distinti saluti.
G.	<b>Viabilità</b>	Desidero sapere come sarà influenzata la <b>viabilità in via Martin Luther King</b> .
F.	<b>Viabilità: ciclabilità</b>	Ci saranno anche piste ciclabili protette?
F.	- <b>Viabilità: ciclabilità</b>  - <b>Inquinamento</b>	Saranno previste <b>ciclabili</b> sulle stesse tratte?  Il vantaggio del tram è soprattutto la conservazione della integrità delle architetture urbane?  A parte l'inquinamento locale, <b>in quale quantità di CO2eq complessiva si stima per persona il percorso con i diversi mezzi</b> (inclusa quindi la produzione energetica, attuale e invece programmata)?
R.	- <b>Viabilità: passi carrai</b>  - <b>Perché il tram</b>	Essendo frontista, come potrò usufruire del <b>passo carraio?</b> Presumo che non ci sarà più <b>circolazione sulla via Emilia</b> . Non si poteva ampliare la già esistente linea su gomma senza dovere creare questo caos e tanti disagi? Grazie
M.	- <b>Come sarà riorganizzata la viabilità?</b>  - <b>Rumori e inquinamento</b>	Come verrà organizzata al <b>viabilità nelle vie Carroccio, Pisacane, Bixio, Mameli, Normandia, Biancolelli, Panigale per la circolazione dei veicoli</b> (auto , furgoni, camion ) degli abitanti del Quartiere o zona ? Sono stati calcolati quanti veicoli dei residenti sono presenti nelle strade menzionate?  E' stato preso in esame l'aumento degli <b>inquinanti/ rumori nelle strade citate</b> o solo della cantieristica ? Potrà essere modificata la circolazione su segnalazione da parte degli abitanti a seguito della modifica della circolazione proposta ?  Grazie
G.	<b>Caratteristiche del mezzo</b>	C'è la possibilità di utilizzare la nascente <b>tecnologia a cellule di idrogeno per la trazione, sostituendo così la linea aerea?</b> Questo in virtù delle obiezioni sollevate per la presenza di una "selva" di pali per il sostegno della linea aerea; ove peraltro già presenti per la filovia.



# Domande pervenute tramite il form. Zona Borgo

L.	Costi	Quanto costa?
D.	<b>Cantieri e espropri</b>	<p>Buongiorno, sono un residente del condominio di Via Azzolini. Non credo sia la sede opportuna, ma purtroppo mi permetto di esprimere tutta la mia perplessità e assoluta contrarietà al progetto in esame, che ritengo anacronistico, non funzionale e totalmente anti-economico.</p> <p>Ciò detto, gradirei avere delucidazioni e approfondimenti in merito alla <b>tipologia e tempistica dei lavori e conseguenti eventuali espropri/asservimenti</b> riguardanti il nostro palazzo con dettagli tecnici ed economici relativi. Dai file caricati in drive a disposizione degli utenti non è assolutamente chiaro quanto sopra.</p> <p>Resto in attesa e ringrazio anticipatamente, Cordiali saluti</p>
S.	<b>Incentivi al commercio per la fase cantieristica</b>	<p>Noi negozianti avremo <b>incentivi economici, o aiuti</b>,per la durata dei lavori?</p>
R.	<b>- Espropri</b>  <b>- Perché il tram</b>	<p>Io con la mia abitazione sono fra quelle a <b>esproprio</b>. Vorrei capire in che cosa consiste. Vorrei anche capire cosa ne è stato fatto delle firme raccolte.</p> <p>Abbiamo già una buona linea su gomma con il filobus, è stato attivato il percorso (come solito dopo tante peripezie,e penso xkè oggi le ditte sono o incompetenti,ma fanno soldi,o gli operai non sono più quelli di una volta)</p> <p>Detto questo aggiungo che invece di fare x anni un cantiere a cielo aperto x una linea già esistente, e con tante problematiche x noi frontisti, avreste potuto usare i tanto decantati soldi x una buona <b>ristrutturazione del ponte lungo(reno)</b> il quale è degli anni che è trasennato xkè a suo tempo è stato fatto un primo intervento con materiale molto scarso,o forse x fare economia? Oppure si è lavorato con i piedi.A suo tempo lo avevo fatto presente al quartiere</p> <p>Vado con la speranza che questo <b>cantiere</b>,oltre hai grossi disagi che si creeranno ,non diano dei <b>danni alla mia palazzina con le vibrazioni dei martelli visto che è una delle prime case degli anni 30_40 del secolo scorso.</b></p>
P.	<b>Espropri</b>	<p>Vorrei sapere se la zona antistante a Via Emilia Ponente , 113 sarà interessata ad <b>espropri</b>. Grazie</p>



# Domande pervenute tramite il form. Zona Borgo

G.	<b>Fermate</b>	<p><b>Che distanza c'è tra una fermata e l'altra?</b> 800 Mt.? chi ha difficoltà di deambulazione come farà a raggiungere la fermata?</p> <p>Questa di ( Borgo Panigale ) è stata una delle prime zone a svilupparsi dopo la Guerra . Ora i suoi abitanti sono prevalentemente in età avanzata e certamente non sarà una comodità fare 800 Mt. tra una fermata e l'altra.</p> <p>In attesa di una risposta le invio cordiali e distinti saluti.</p>
F.	<b>Viabilità: ciclabilità</b>	<p>Ci saranno anche <b>piste ciclabili protette?</b></p>
F.	<p><b>- Viabilità: ciclabilità</b></p> <p><b>- Inquinamento</b></p>	<p><b>Saranno previste ciclabili</b> sulle stesse tratte?</p> <p>Il vantaggio del tram è soprattutto la conservazione della integrità delle architetture urbane?</p> <p>A parte l'inquinamento locale, <b>in quale quantità di CO2eq complessiva si stima per persona il percorso con i diversi mezzi</b> (inclusa quindi la produzione energetica, attuale e invece programmata)?</p>
G.	<b>Viabilità e servizi</b>	<p>Abito in <b>via M.E.Lepido, Come faccio ad uscire di casa se mi passa la linea del tram davanti a casa ?</b> ( Semaforino intelligente)? ma se mentre esco per attraversare e andare obbligatoriamente verso OVEST Ovvero verso Centro Borgo qualcuno, dalla parte opposta non mi da la precedenza e fa un incidente. per liberare l'incrocio si ferma il tram ? Ancora : tutti i <b>sotto servizi</b> verranno spostati sulla destra ad uscire (cioè verso il centro Borgo.) ma se c'è bisogno di un allaccio( o una riparazione ) in un palazzo nella corsia opposta (cioè quella che va verso il centro) come fate che sopra ci sono i Binari. ? si ferma il Tram (Metropolitana di superficie . lo preferisco chiamala cosi. poi che le ho già viste in altre Nazioni ed in altre Città) Con la sollecitudine che vi è propria, rimango in attesa di una risposta.</p>
G.	<b>Caratteristiche del mezzo</b>	<p>C'è la possibilità di utilizzare la nascente <b>tecnologia</b> a cellule di idrogeno per la trazione, sostituendo così la linea aerea? Questo in virtù delle obiezioni sollevate per la presenza di una "selva" di pali per il sostegno della linea aerea; ove peraltro già presente per la filovia.</p>
C.	<b>Manutenzione</b>	<p>Un paio di dubbi sulla <b>manutenzione della tranvia:</b></p> <p>1 - È notizia di oggi che il people mover è inutilizzabile causa <b>neve</b> (in seguito a una nevicata decisamente flebile). C'è il rischio che succede qualcosa di simile anche con la tranvia? Avete pensato alla portata di quale problema di circolazione causerebbe, nettamente superiore al blocco del people mover?</p> <p>2 - Periodicamente succede che sulla via Emilia si rompano delle <b>tubature</b>, per cui la strada viene bloccata e il traffico viene dirottato per mezza giornata o una giornata? Quanto diventeranno più complicati interventi simili, dovendo intervenire non solamente sul manto stradale ma avendo dei binari che ostacolano il tutto?</p>



# Domande pervenute tramite il form. Zona Santa Viola

S.	<b>Incentivi al commercio per la fase cantieristica</b>	Noi negozianti avremo <b>incentivi economici, o aiuti</b> , per la durata dei lavori?
P.	<b>Espropri</b>	Vorrei sapere se la zona antistante a Via Emilia Ponente , 113 sarà interessata ad <b>espropri</b> . Grazie
P.	<b>Espropri</b>	Come potete <b>espropriare due posti auto</b> confermati dal consiglio di Stato e sentenza del giudice di Pace su marciapiede foglio 100 sub 97 e come potete espropriare la <b>superficie sottostante la pensilina dei civici 241, 243 e 245 di via emilia ponente che permettono la funzione di aria e luce alle cantine sottostanti agli edifici e funzionali agli stessi</b> e pertanto non esproprieabili in base all'art. 852 cc.?
L.	<b>Viabilità: ciclabilità</b>	E' prevista la <b>realizzazione di corsie o piste ciclabili nel tratto di via emilia ponente compreso tra il ponte lungo e l'incrocio con Viale Pertini/Via prati di Caprara?</b>
M.	<b>-Viabilità</b>	<b>L'intersezione via Emilia Ponente-Asse Attrezzato Sud Ovest</b> (Viale Pertini-Prati di Caprara). Vorrei sapere che ne è stato dell'ipotesi di realizzare un tunnel/sottopasso all'intersezione delle due strade suddette. Vedo che nel progetto definitivo non c'è traccia di questa ipotesi.



# Grazie



Comune di Bologna

fondazione  
innovazione urbana

**Per informazioni di carattere tecnico sul progetto e sugli espropri**

**è possibile prenotare un appuntamento,**

**chiamando il numero 051 2193659 nei seguenti giorni:**

- lunedì - mercoledì - venerdì: ore dalle ore 9,00, alle 13,00
- martedì - giovedì: dalle 9,00 alle 13,00 e dalle 15,00 alle 17,00

**oppure scrivere un'e-mail all'indirizzo: [infotram@comune.bologna.it](mailto:infotram@comune.bologna.it)**

---

**Per informazioni di carattere generale sul progetto:**

- visita [www.untramperbologna.it](http://www.untramperbologna.it)
- è attivo lo sportello informativo digitale:

Puoi prenotare un appuntamento anticipandoci la tematica di tuo interesse,  
scrivendo un'e-mail all'indirizzo

**[trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it](mailto:trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it)**