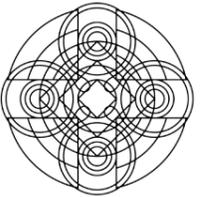




Comune di Bologna

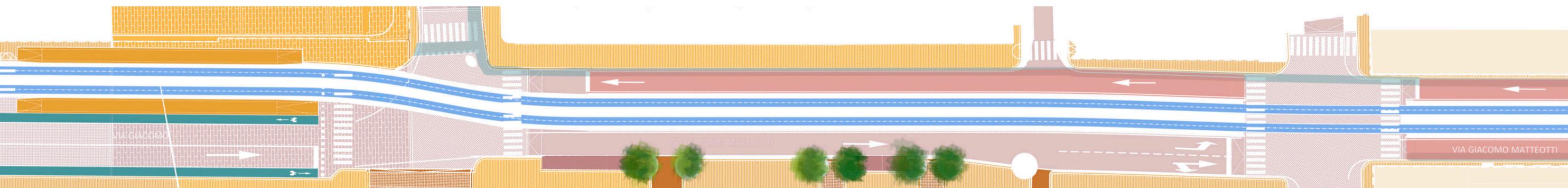
fondazione
innovazione urbana

B UN TRAM
PER BOLOGNA



Sostenibilità
è Bologna

Analisi del progetto di fattibilità tecnica ed economica della linea verde



Il percorso

#untramperbologna

Obiettivi, attività realizzate,
numeri, prossimi appuntamenti

Il percorso #untramperbologna

Gli Obiettivi

Il percorso di informazione e coinvolgimento dei cittadini, a cura della Fondazione per l'Innovazione Urbana, **è uno dei capisaldi del progetto Tram.**

- **Garantire la massima informazione della cittadinanza** sullo stato di avanzamento del progetto
- **Ascoltare e raccogliere domande, osservazioni, preoccupazioni e proposte** finalizzate all'implementazione ed al miglioramento del progetto con particolare attenzione alle opportunità di riqualificazione urbana legate all'inserimento del tram nel contesto della città
- **Sviluppare analisi e ricerche** relative agli impatti prodotti dall'introduzione della nuova infrastruttura all'interno del contesto urbano

Il percorso #untramperbologna

Le attività realizzate

Attività di prossimità

Punti informativi e di ascolto

Incontri pubblici

Feste di quartiere

Incontri con stakeholder e studenti

Presenza alle commissioni

Conferenze con esperti sulle tranvie

Materiali informativi cartacei

Attività e strumenti digitali

Sito web dedicato alla tranvia di Bologna: www.untramperbologna.it

Questionario linea rossa

Sportello informativo digitale

Mail dedicata: trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it

Materiali informativi digitali durante il periodo del lockdown: [#IoSonoilTram](https://twitter.com/IOSONOILTRAM) [#ilTramperilMondo](https://twitter.com/ILTRAMPERILMONDO)

Dirette facebook e video youtube degli incontri

UN TRAM PER BOLOGNA

STRATEGIA PROGETTO DOMANDE FREQUENTI CONFRONTO CON I CITTADINI RICERCA CONTATTI

Una grande opportunità per la città

In un tempo dove siamo tutti abituati ad occuparci solo dell'oggi, il Progetto Tram ha un grande pregio:

4 LINEE

57 KM DI RETE

Il percorso #untramperbologna

I numeri

2019

Linea Rossa

2021

Linea verde

2022

Incontri pubblici:

1 incontro di presentazione del progetto:
500 persone

19 incontri di zona: **1295 persone**

Commissioni di quartiere e consigli aperti

4 commissioni di quartiere
+ 2 commissioni congiunte: **500 persone**
3 consigli aperti: **280 persone**

Incontri con stakeholders

7 tra Consulta bici, Consulta Handicap,
Comitati, Associazioni di categoria
(ASCOM, CNA, etc), Rappresentanti
associazioni proprietari immobiliari
(Confabitare, ASSPI, UPPI, etc), Fridays for
future: **100 persone**

Spazi informativi nei quartieri

80 spazi informativi: **140 persone**

Feste di strada nell'estate 2019

6 punti informativi nelle feste: **non
quantificabile**

Conferenze

3 conferenze con ospiti di altre città:
250 persone

~6200*

**cittadini e cittadine coinvolti
attivamente nelle attività**

*non considerando le attività
non quantificabili

**Appuntamenti su richiesta
online o in presenza
circa 350 persone**

Questionari

2 questionari **2800 persone**

Volantini informativi

67.000 volantini in tre anni

Sito

Visualizzazioni ~ **150.000**

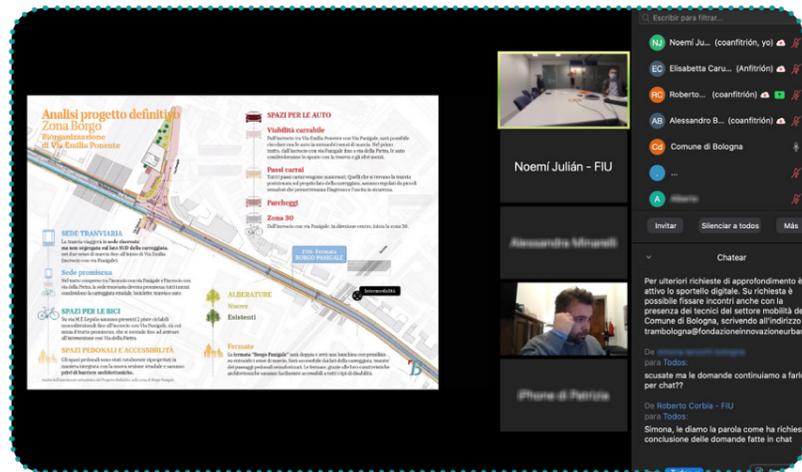
Utenti unici ~ **40.000**

Youtube

Visualizzazioni ~ **8000**



Informati e partecipa!



Incontri informativi digitali di zona

Il programma:

Martedì 19 aprile ore 18.30 - Zona Centro/ Bolognina

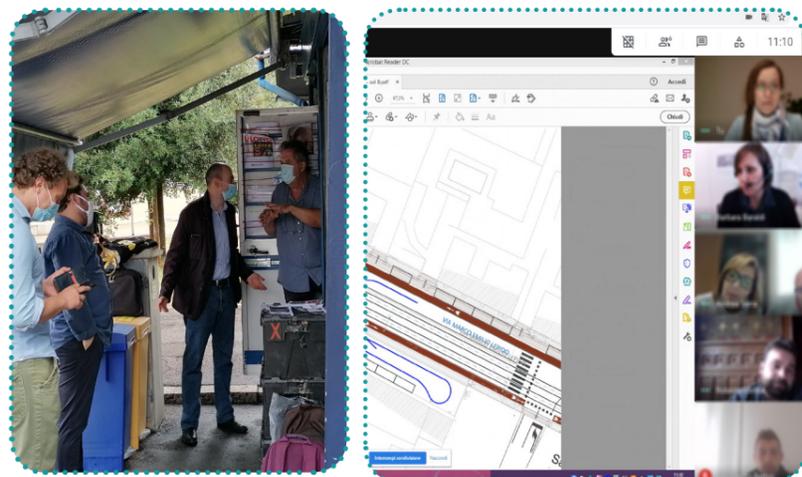
Martedì 26 aprile ore 18.30 - Zona Croce Coperta

Mercoledì 4 maggio ore 18.30 - Zona Corticella



Punti informativi di zona

Dal 9 maggio al 14 giugno 2022 gli operatori della Fondazione per l'Innovazione Urbana organizzano dei **punti informativi sul territorio nelle varie zone interessate dalla Linea Verde**, per informare sullo stato di avanzamento del progetto, chiarire dubbi e perplessità, affrontare questioni specifiche.



Sopralluoghi e incontri online su richiesta

Puoi richiedere un appuntamento e informazioni specifiche agli operatori della Fondazione per l'Innovazione Urbana scrivendo a:

trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it

oppure ai tecnici del Comune scrivendo a:

infotram@comune.bologna.it o telefonando al numero: **051-2193958**

Quali saranno gli output del percorso?

● Rendicontazione puntuale degli incontri

Le dirette integrali degli incontri di zona e i materiali presenti saranno pubblicati nella sezione “*confronto con i cittadini*” del sito www.untramperbologna.it

● Redazione report finale

Gli esiti di tutto il percorso saranno raccolti in un REPORT finale, che sarà ALLEGATO al progetto di fattibilità tecnica ed economica



Un Tram per Bologna  a cura di  **B** fondazione innovazione urbana

Report del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza a supporto della realizzazione della prima linea tranviaria

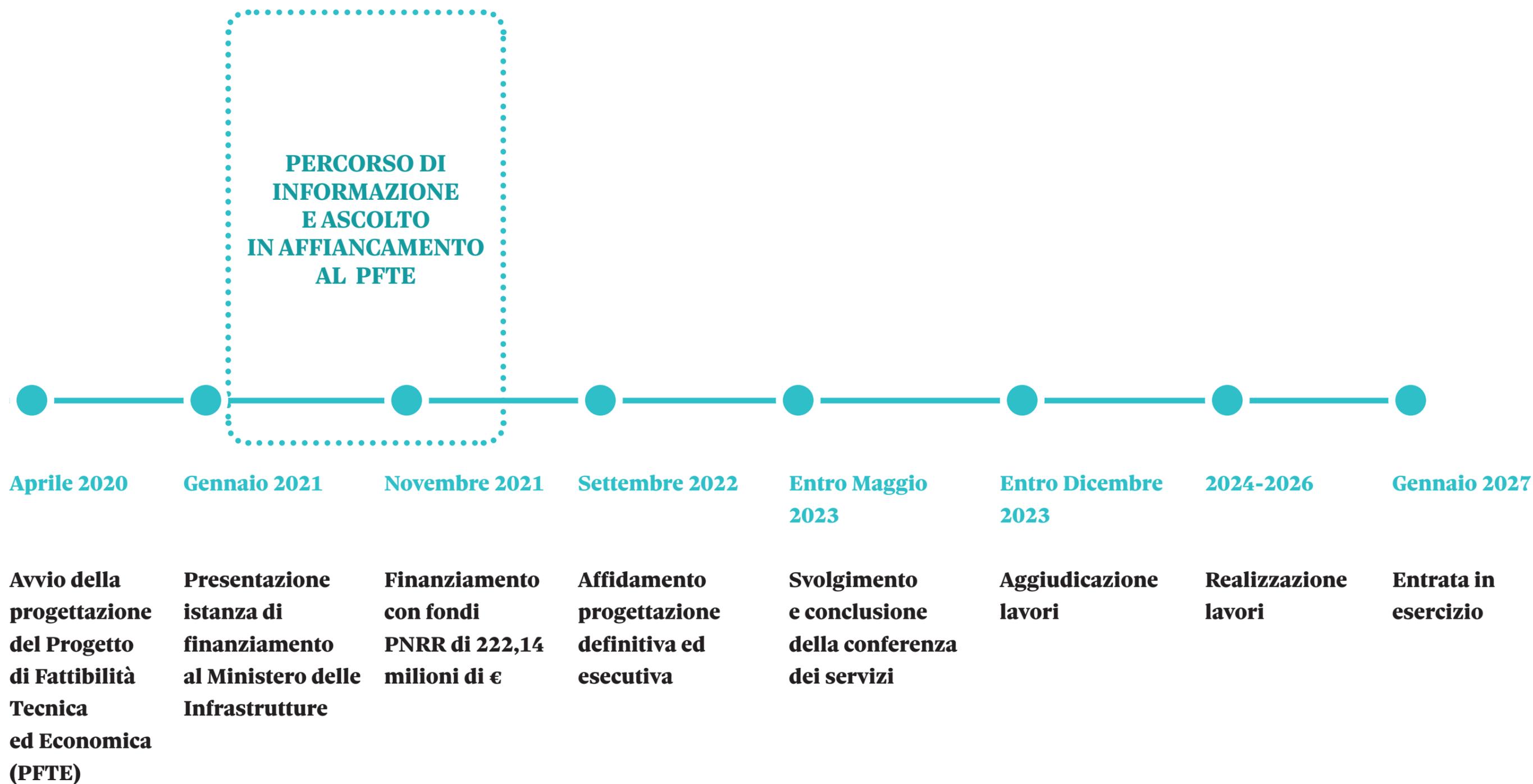
Da marzo a settembre 2019 più di 3.000 cittadini coinvolti, attraverso oltre 100 tra incontri pubblici e momenti di confronto e 2 questionari aperti: in questo report le questioni e le tematiche emerse.



Incontri pubblici	Punti di interesse
1 Centro Montanari	1 Ponte Matteotti
2 Spazi informativi	2 Via Matteotti
1 URP Navile, via Fioravanti, 16	3 via Francesco Albani
2 Quartiere Navile, parco della Zucca	4 mercato Bolognina
3 Mercato Bolognina	5 via Donato Creti
	6 via Ferrarese
	7 piazza dell'Unità
	8 via Alessandro Algardi

Il progetto della seconda linea tranviaria di Bologna

L'iter della seconda linea tranviaria



Come consultare il progetto

Puoi scaricare gli elaborati qui:

<https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/seconda-linea-tranviaria-bologna-linea-verde>

Seconda linea tranviaria di Bologna: Linea Verde

Aggiornato il: 17 maggio 2021



[Mobilità, viabilità e multe](#)

INDICE

Inizio pagina

[Percorso del primo tratto della Linea verde](#)

[Stato del progetto](#)

[Incontri di informazione](#)

Il progetto del primo tratto della seconda linea tranviaria (Linea verde) andrà a collegare il centro di Bologna con la zona nord della città, in direzione di Corticella e di Castel Maggiore.

Dopo la prima linea tranviaria (Linea rossa) il Comune procede con lo sviluppo della rete tranviaria prevista dal piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) avviando il progetto del primo tratto della seconda linea tranviaria (Linea verde).

Il tratto attualmente in progettazione misurerà complessivamente circa 7,4 chilometri, di cui 5,9 chilometri su nuovo percorso e 1,5 chilometri in sovrapposizione alla Linea rossa e avrà un totale di 18 fermate (di cui 4 in comune con la Linea rossa).

Percorso del primo tratto della Linea verde

Dal capolinea Sud, posto nel centro di Bologna in via dei Mille, il tracciato interesserà via dell'Indipendenza, via Matteotti e via Ferrarese.

Da piazza dell'Unità il percorso si svilupperà quindi verso Nord lungo via di Corticella e via Bentini.

Giunta nel cuore di Corticella, la linea svolgerà quindi su via Sant'Anna, via Byron e via Shakespeare.

Nell'ultimo tratto il tracciato proseguirà a fianco di via Bentini, salendo in quota per servire la Stazione Sfm di Corticella e terminare al capolinea nord posto nel Comune di Castel Maggiore, presso il quale sarà realizzato anche un importante parcheggio di interscambio con accesso da via Di Vittorio.

Il primo tratto della Linea verde andrà a servire una delle aree più popolate della città, oggi attraversata dall'asse di trasporto pubblico più utilizzato dai cittadini bolognesi.

Stato del progetto

Attualmente è stata predisposta la prima versione del progetto di fattibilità tecnica ed economica della linea quale indispensabile documentazione da allegare all'istanza che il Comune di Bologna ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per partecipare al secondo Avviso del bando di assegnazione di finanziamenti destinati a sistemi di trasporto rapido di massa a impianti fissi, prima della scadenza del 15 gennaio 2021.

Si tratta dello stesso bando che ha portato, a seguito della partecipazione al primo Avviso, all'assegnazione al Comune di Bologna del finanziamento per la realizzazione della Linea rossa.

Incontri di informazione

Nel mese di febbraio 2021 si sono svolti gli incontri di informazione e di coinvolgimento (in modalità online e coordinati dalla Fondazione innovazione urbana) rivolti agli abitanti e alle realtà presenti lungo il tracciato della linea, da Bologna verso Corticella, per presentare e approfondire il progetto nei vari tratti.

Come già avvenuto con la Linea rossa queste attività di **coinvolgimento della cittadinanza** serviranno per l'affinamento del progetto di fattibilità tecnica ed economica presentato al Ministero, che costituisce il primo dei tre livelli previsti dal Codice Appalti per la realizzazione di opere pubbliche, prima della sua approvazione e per fornire indicazioni utili alla redazione del successivo progetto definitivo.

Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica - Linea verde - Tratto nord (direttrice Corticella - Castel Maggiore)

Puoi scaricare gli [elaborati del progetto di fattibilità tecnica ed economica](#) finora redatti.

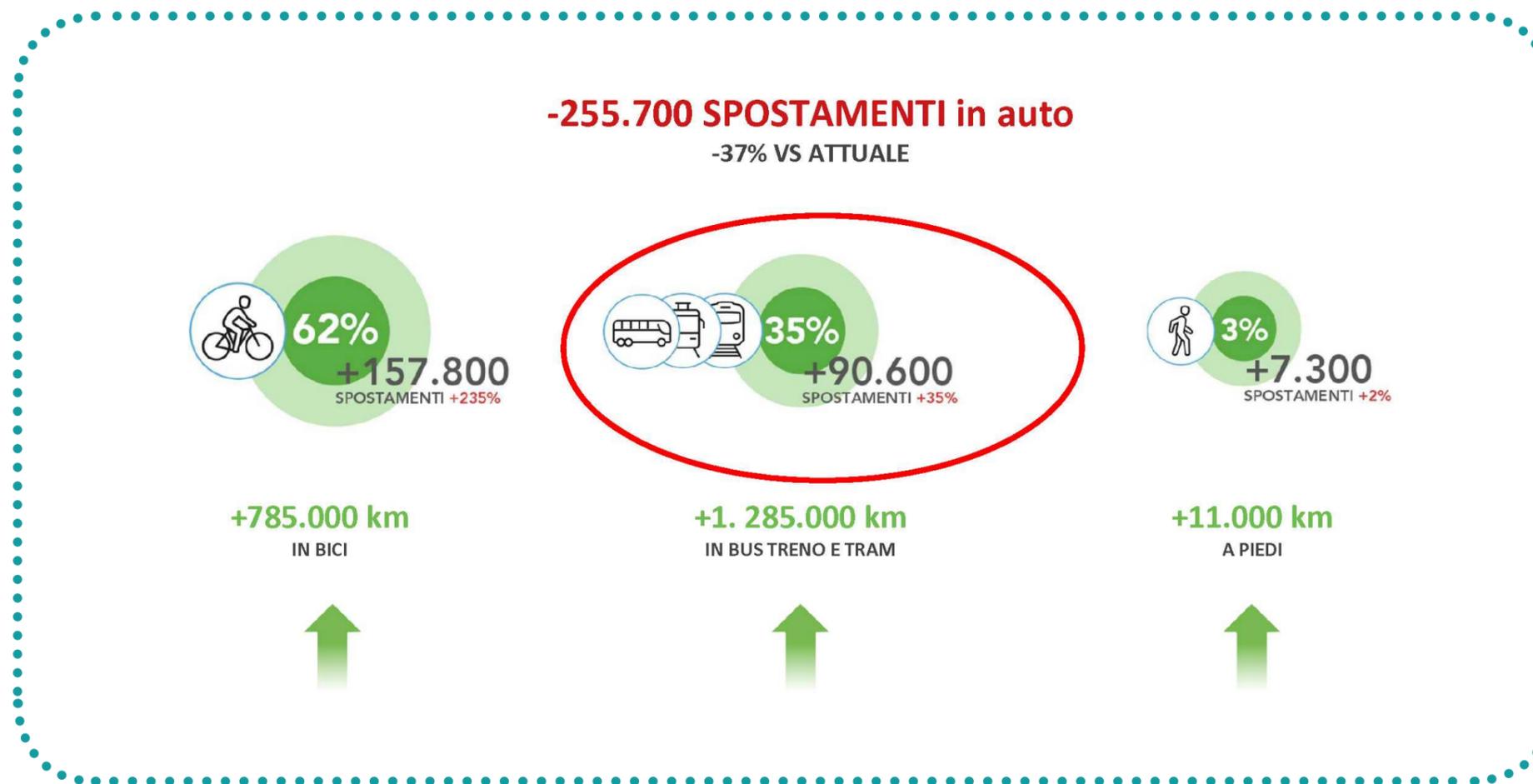
Il Piano Urbano Mobilità Sostenibile

Gli Obiettivi del PUMS

● Obiettivi generali

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

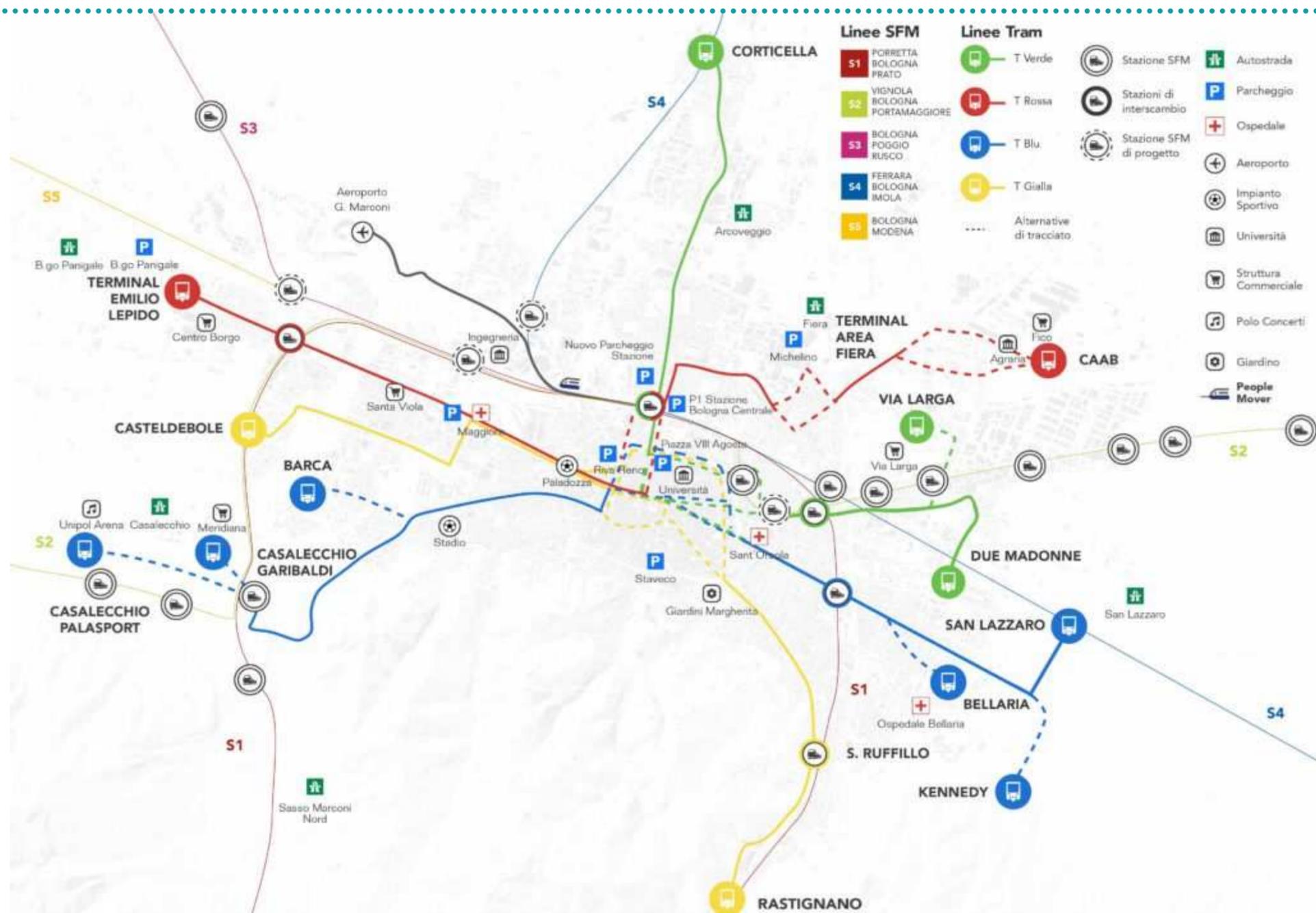
● Obiettivi specifici per Bologna e per il Trasporto Pubblico Locale



Obiettivi PUMS specifici per Bologna e per il Trasporto Pubblico Locale

Rete tranviaria

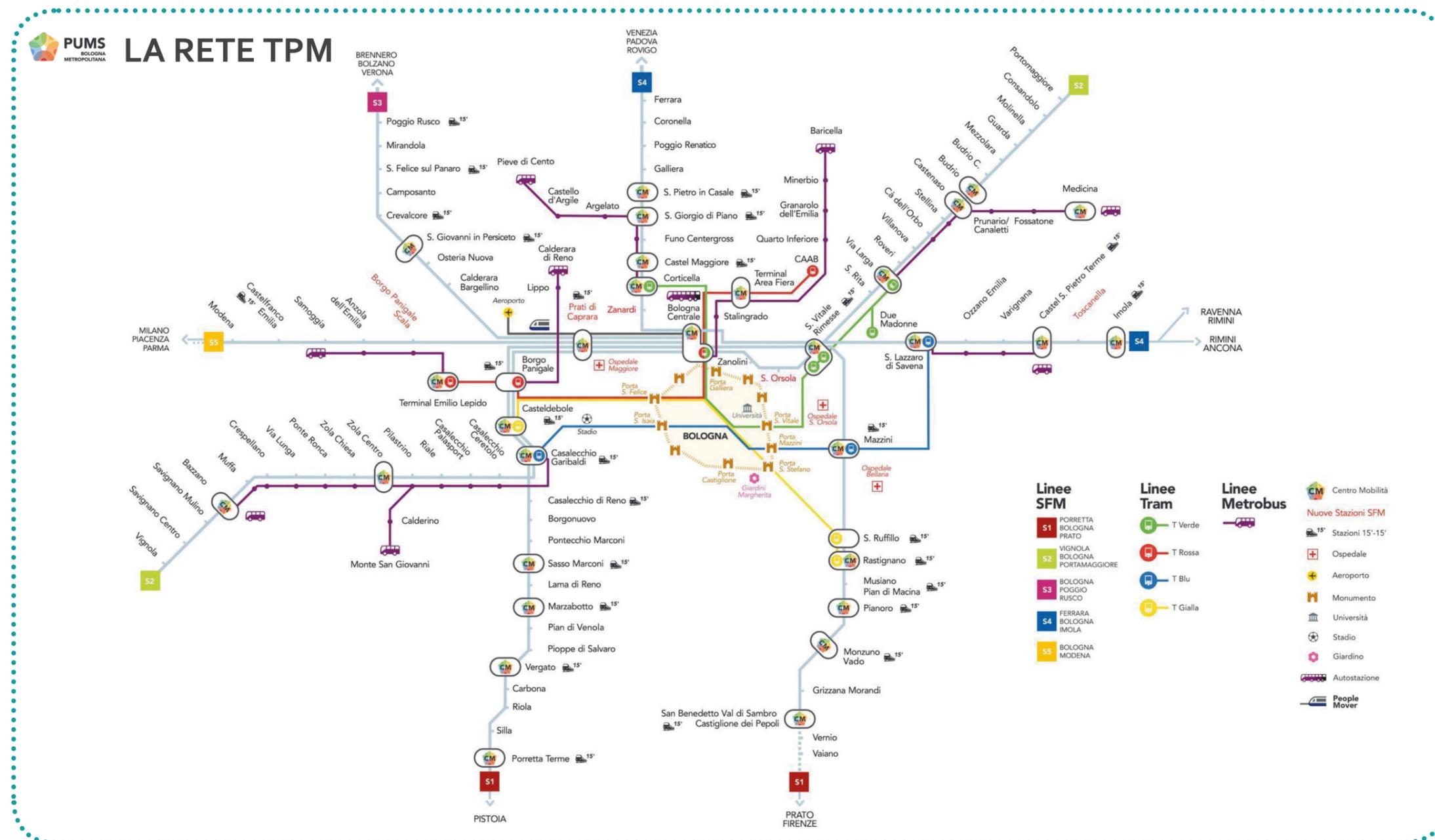
Rete tranviaria: 4 linee



Trasporto Pubblico Metropolitano

Caratteristiche del TPL

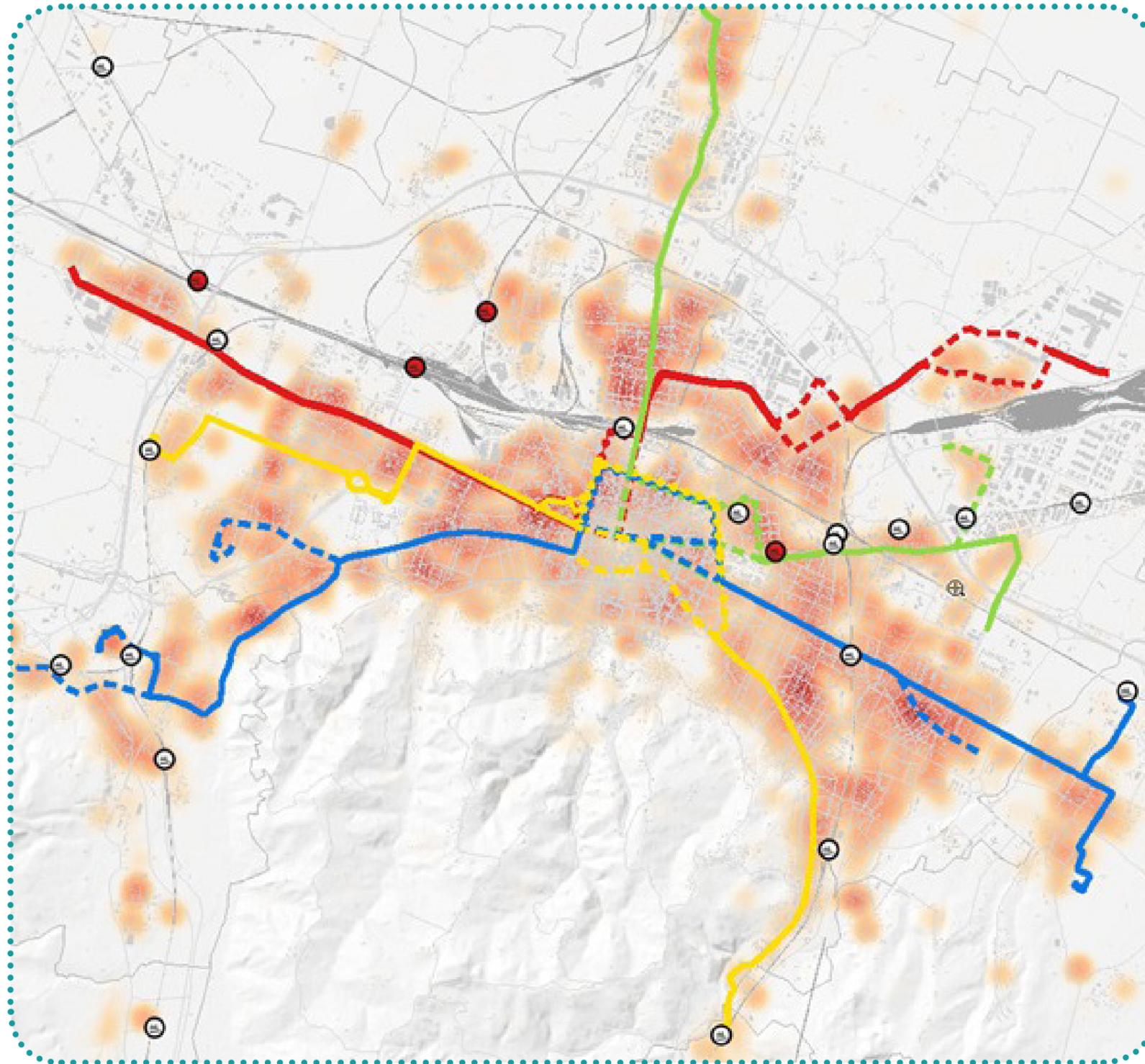
- La rete tranviaria sarà integrata nella più generale **rete portante del trasporto pubblico metropolitano** della Città Metropolitana di Bologna offrendo un'alternativa competitiva all'uso del mezzo privato e superando i limiti di capacità del sistema attuale
- Sarà presente un **sistema tariffario integrato metropolitano**



Rete TPM - Fonte: PUMS



Copertura della rete tranviaria



La rete tranviaria completa intercetta

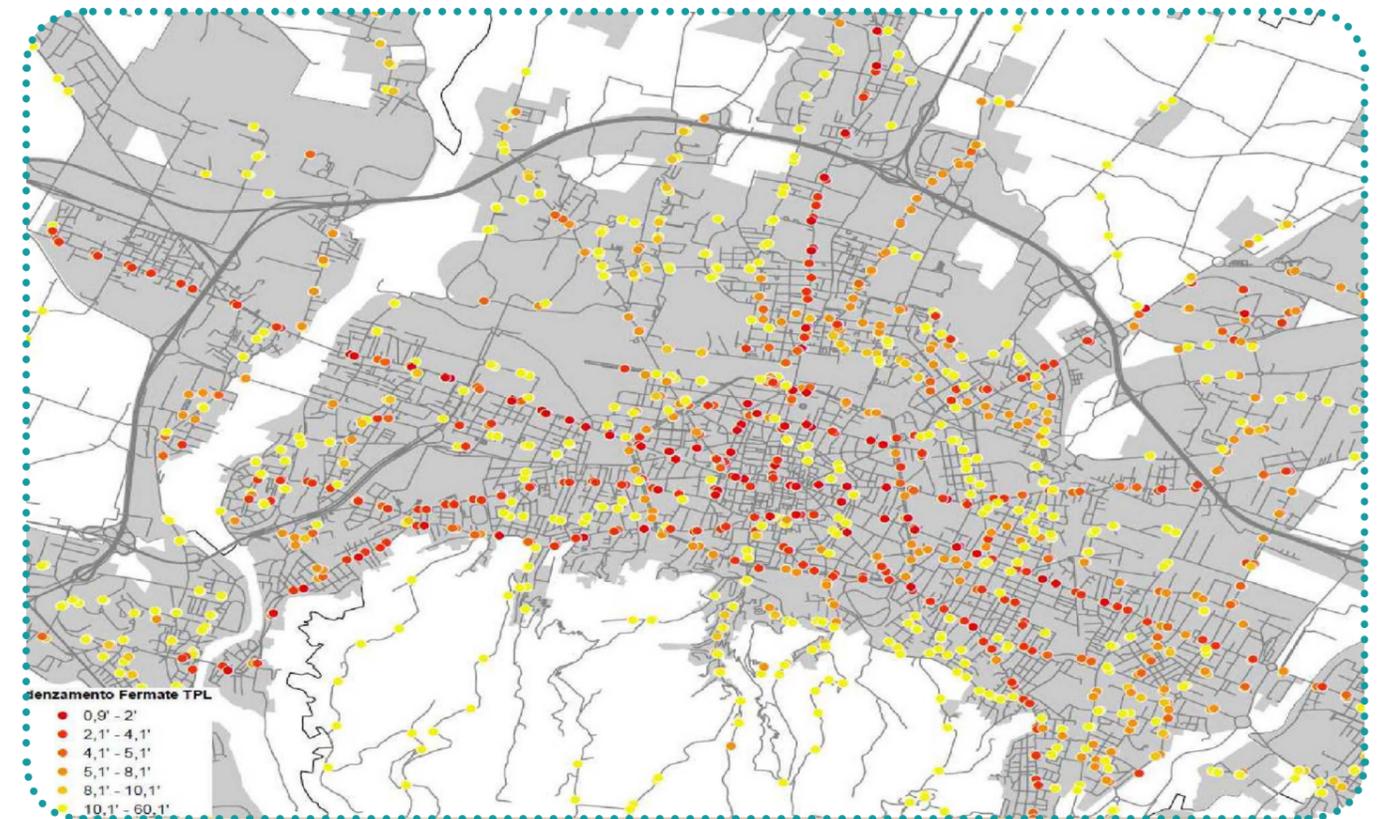
260.000 residenti del Comune di
Bologna entro 300 metri dalle linee

pari al **67%** degli abitanti

Domande frequenti

Perché il tram?

- La frequenza e i passeggeri delle linee esistenti del trasporto pubblico urbano mostrano valori compatibili con la transizione al sistema tranviario che offre una maggiore capacità dei mezzi rispetto ai filobus e agli autobus.
- In questo il servizio può essere esercitato con una maggiore regolarità e qualità, anche grazie alla sede riservata e alla priorità semaforica alle intersezioni.



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



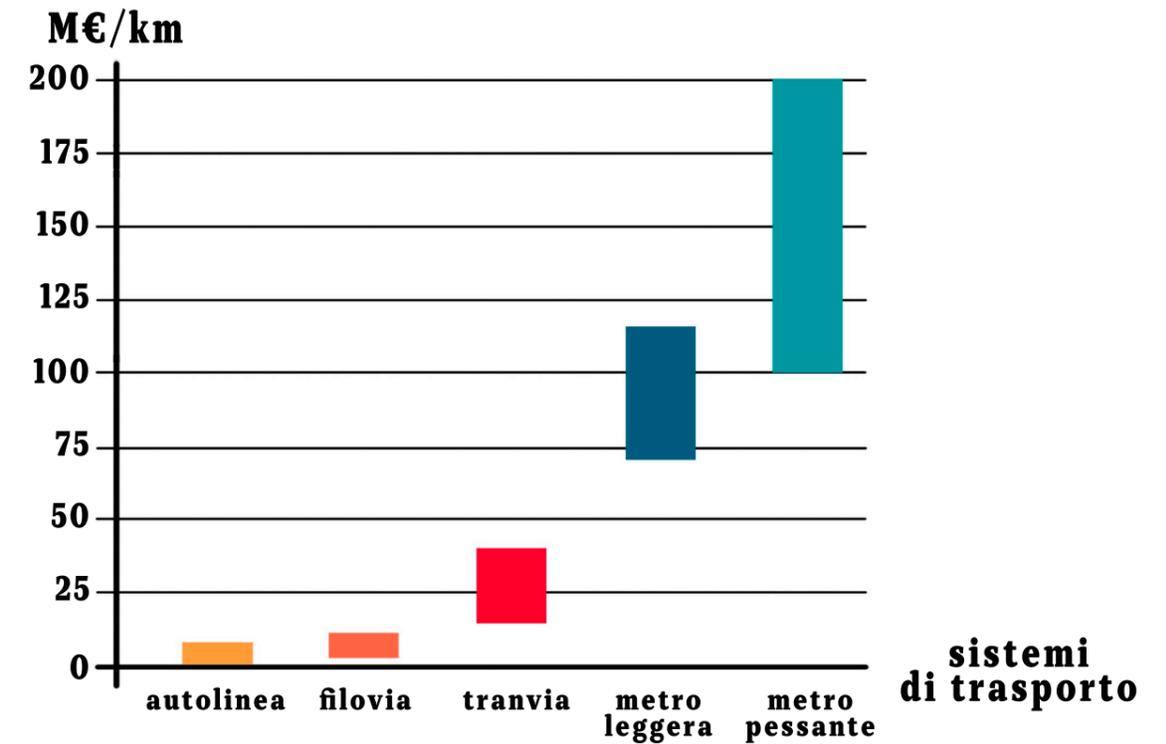
Immagini autobus Bologna

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

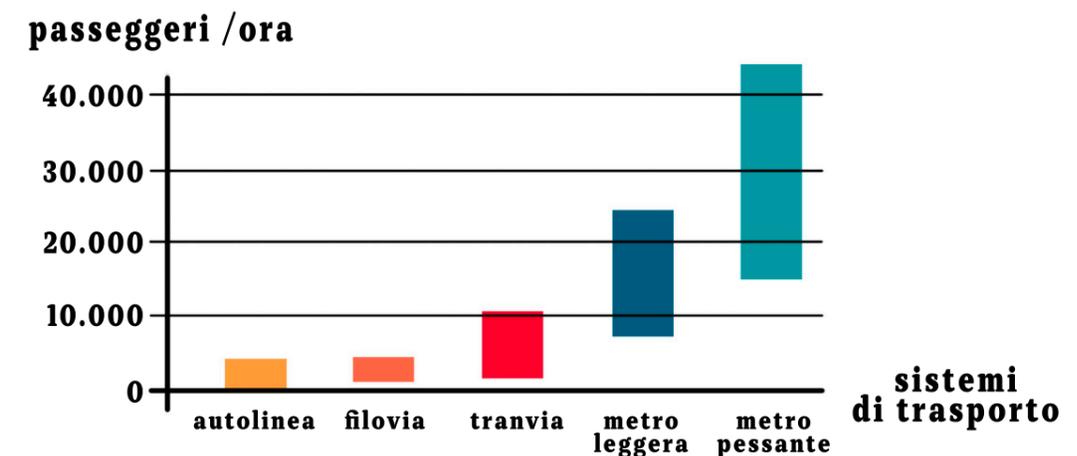
Tabella con i passeggeri/giorno delle linee portanti urbane

Per i livelli di domanda che si riscontrano a Bologna sulle linee portanti del trasporto pubblico **il sistema tranviario è quello che presenta i valori più adeguati in termini di costi di realizzazione in relazione ai passeggeri/ora da trasportare**

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

Il tram assicura alta accessibilità ed elevato comfort di viaggio



ACCESSIBILITÀ



FERMATA ACCESSIBILE
pavimentazione continua senza interruzioni

La realizzazione di una linea tranviaria è inoltre occasione per **interventi di riqualificazione urbana e per un riequilibrio dello spazio pubblico creando più spazi per i pedoni, nuovi percorsi per chi si muove in bicicletta e nuovi spazi verdi**



Fotografia della tranvia di Nizza ©archivio FIU



Fotografia della tranvia di Saragozza ©archivio FIU

Il tram in Europa





Il tram in Europa
Amsterdam





Il tram in Europa

Firenze



Il tram in Europa
Saint Etienne





Il tram in Europa
Mulhouse

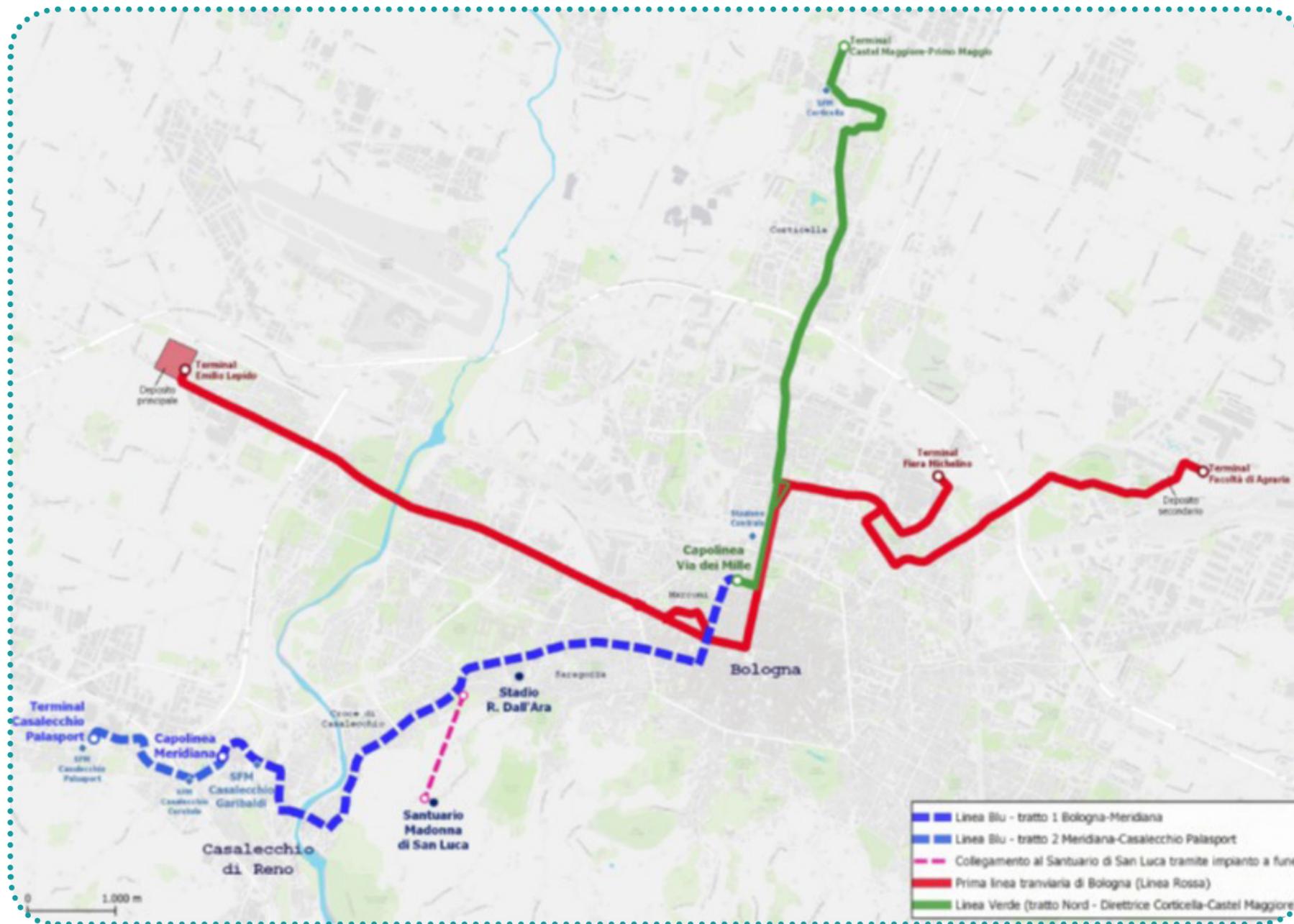


Il tram in Europa
Graz

**La nuova rete tranviaria.
A che punto siamo?**

A che punto siamo?

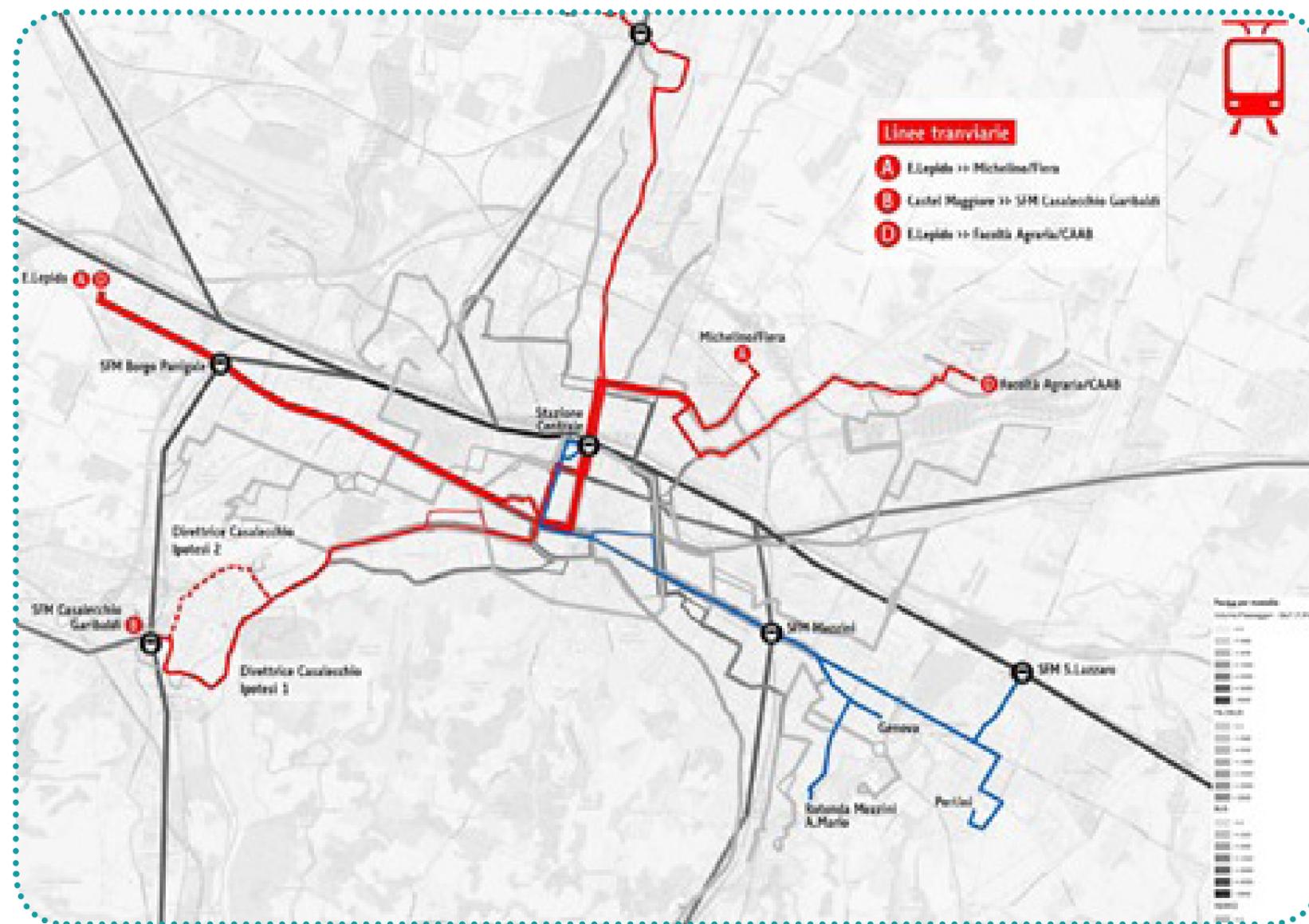
- **Linea rossa:** già finanziata; aggiudicazione appalto integrato in corso; lavori: 2023-2026
- **Linea verde:** già finanziato tratto nord; progettazione in corso; lavori: 2024-2026
- **Linea blu:** non ancora finanziata; gara per l'affidamento del servizio progettazione di fattibilità del tratto SUD aggiudicata



Le linee tranviarie in progettazione e in attuazione

La rete tranviaria e la rete filoviaria

- Con la rete tranviaria di prima fase, integrata alla rete filoviaria si ottiene un effetto rete che amplifica i carichi di passeggeri sulle linee

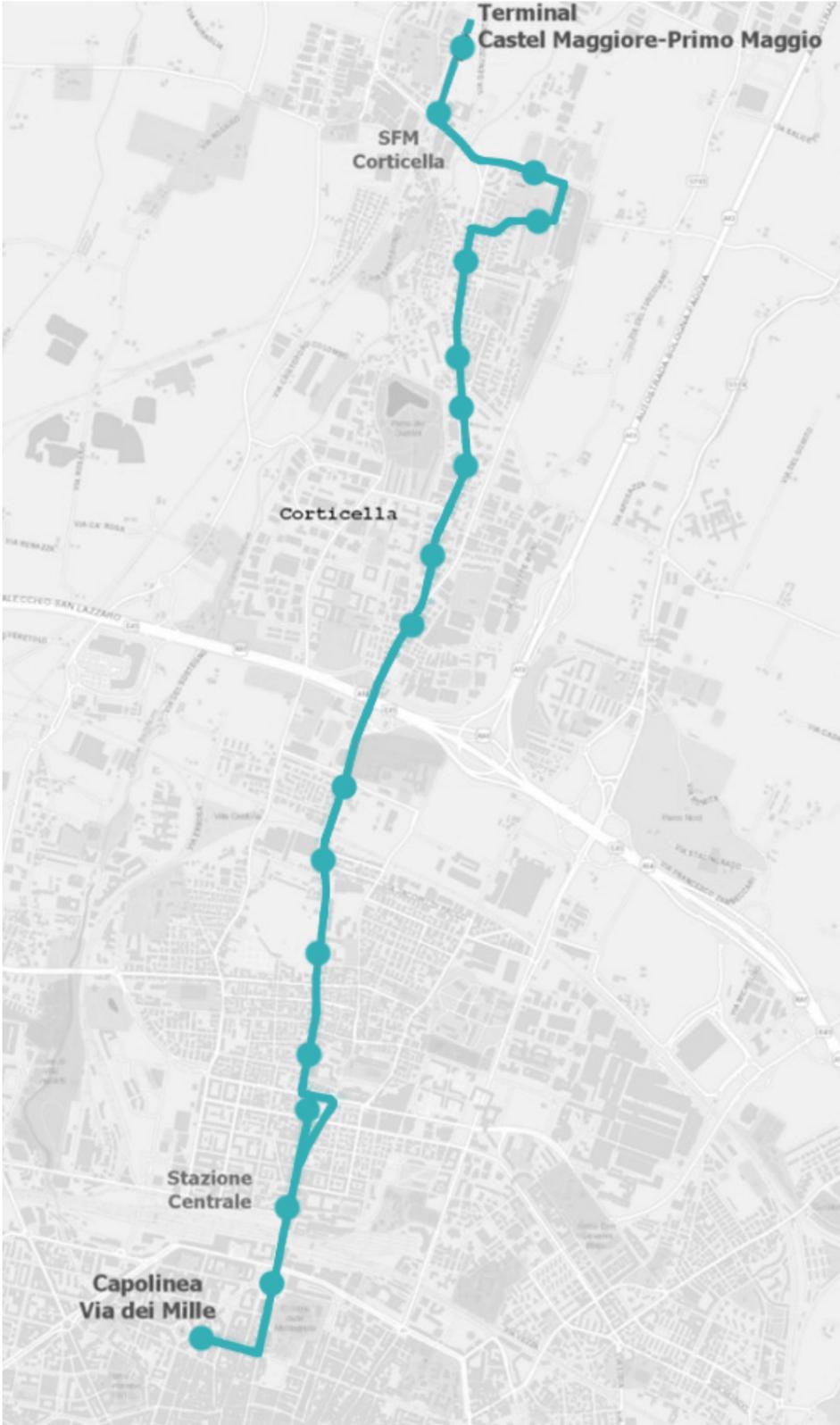


Linea	Lunghezza	Saliti Giorno	Massimo carico per direzione in ora di punta
Emilio Lepido - Michelino Fiera	12.598	49.617	3.662
Castel Maggiore - Casalecchio DFM	24.359	68.758	4.827
Emilio Lepido - Agraria CAAB	15.923	47.358	3.283

La linea Verde

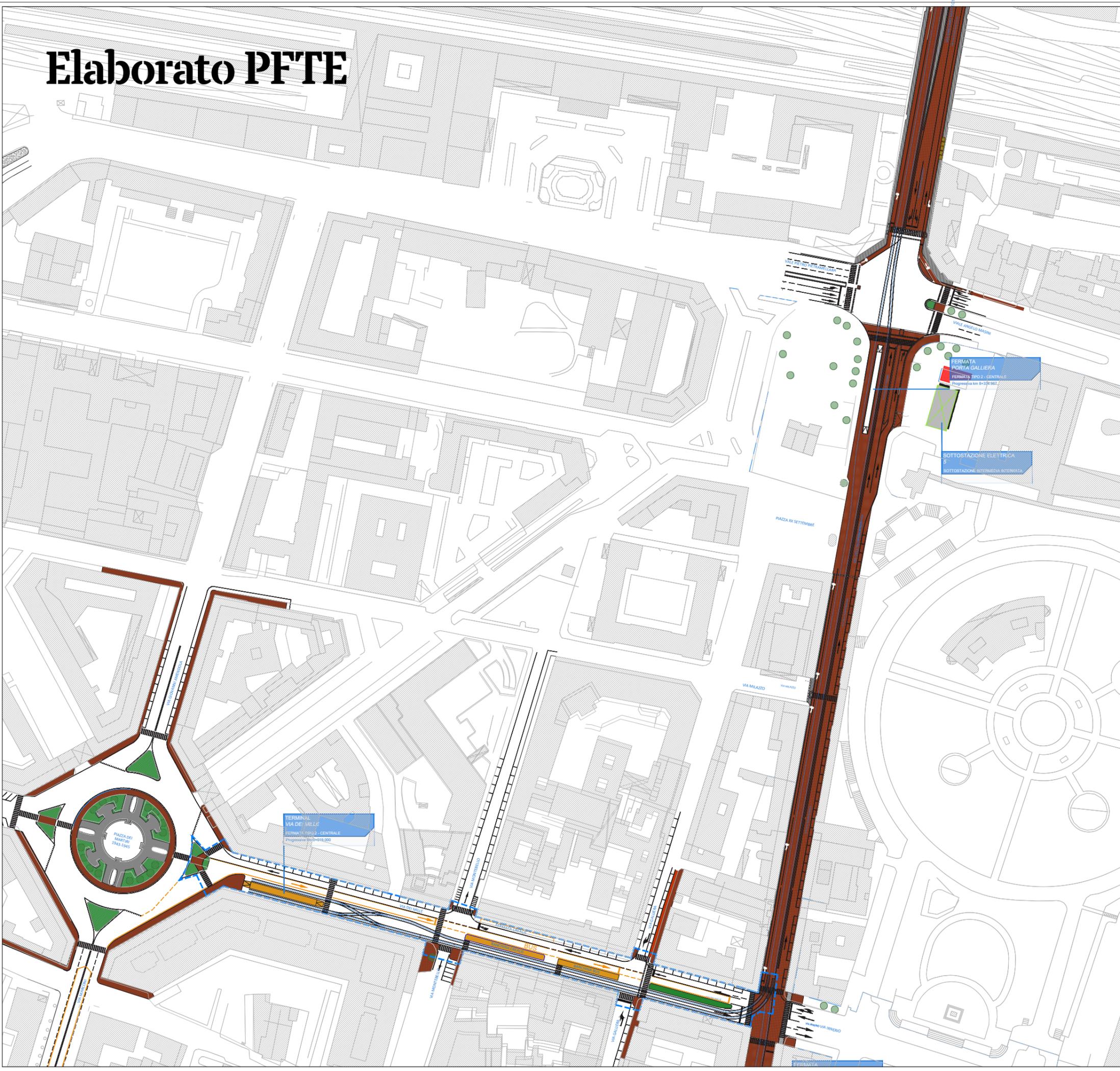
Il progetto di fattibilità

La linea verde a confronto con la linea 27



Analisi del progetto di fattibilità tecnica ed economica

Elaborato PFTE



LEGENDA

- pavimentazione in asfalto colato sp. 4 cm
- pista ciclabile bidirezionale in asfalto rosso
- aree verdi di progetto
- Sede tramviaria permeabile ed inerbita
- Limite d'intervento
- alberature esistenti
- nuove alberature di progetto
- alberature eliminate
- passo carrabile esistente mantenuto

KEY PLAN



RTI Progettisti:

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DELLA SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD - DIRETTRICE CORTICELLA-CASTEL MAGGIORE)

Intervento finanziato con risorse FSC 2014-2020 - Piano operativo della Città metropolitana di Bologna Delibera CPE n.73/2017

TRACCIATO INSERIMENTO URBANISTICO E VIABILITA' PLANIMETRIA DELL'INSERIMENTO URBANISTICO TAVOLA 1

COMUNE DI BOLOGNA SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE		RESPONSABILE DI COMMESSA ING. PAOLO MARCHETTI		RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIFICHE ING. SANTI CAMINITI		
IL DIRETTORE DEL SETTORE ING. CLETO CARLINI		Gruppo di Progettazione: Ing. Alessandro Piazza (Coordinatore Tecnico) Ing. Santi Caminiti (Progetto sistemi tramviari) Ing. Andrea Sprossa (Studi Trasportistici) Arch. Sebastiano Fidi De Sarno (Prog. Architettonico e Inser. Urbanistico) Ing. Sergio Di Nicola (Sovrastruttura Tramviaria) Ing. Jeremie Waja (Impianti Tecnologici) Ing. Maurizio Fatone (Esperto Armamento) Ing. Giorgio Coletti (Progettazione Funzionale Depositi) Ing. Pietro Caminiti (Viabilità Interferente) Ing. Stefano Tortella (Opere Strutturali) Ing. Andrea Carlucci (Esperto Impianti Elettro-ferriviari) Ing. Domenico D'Apollonio (Impianti di Trazione Elettrica) Ing. Matteo Marzoli (Impianti Meccanici) Arch. Sergio Moschero (Primi Dispositivi per la Sicurezza) Ing. Boris Rowenczyn (Piani Economici e Finanziari) Prof. Matteo Mattoli (Valutazione impatto ambientale e impatto acustico)				
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO ING. GIANCARLO SGUBBI						
IL DIRETTORE DELLA SECUZIONE DEL CONTRATTO ING. MIRKA RIVOLA						
SEGRETARIA TECNICA ING. BARBARA BARALDI GEOM. AGNESE FERRO Aech. VIRGINIA BORRELLO						
COMMESSA	FASE	DISCIPLINA	TIPONUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B381-C	SF	URB	PP001	A	1:1000	B381-C-SF-URB-PP001B
REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO	
0	Gen. 2021	EMISSIONE	G. MAMAZZA	S. FULCI	S. CAMINITI	
1	Feb. 2022	AGGIORNAMENTO A SEGUITO ISTRUTTORIA DEL COMUNE	S. MOSCHEO	S. FULCI	S. CAMINITI	
2						

Analisi PFTE. Zona Centro

Riorganizzazione di Via Indipendenza e Via de Mille

Intermodalità



Fermata
PORTA GALLIERA

Intermodalità

Capolinea
VIA DE MILLE

Analisi dell'inserimento urbanistico del PFTE della linea verde



Sede tranviaria

In Via de Mille la tranvia sarà posizionata nel lato sud della carreggiata stradale.

In Via Indipendenza da via Irnerio fino a via Pietramellara, la sede tranviaria sarà posizionata sul lato ovest della carreggiata in **sede riservata ma non segregata**.



Capolinea e fermate

Il capolinea "Via de Mille" e la fermata "Porta Galliera" saranno caratterizzate da una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



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**.



Corsie ciclabili

In questo tratto ci saranno le corsie ciclabili monodirezionali nel ponte Matteotti e via Indipendenza in direzione centro.



Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.



Preferenziale

Via de Mille avrà una corsia preferenziale in direzione Irnerio.



Viabilità carrabile

Via Indipendenza, dall'incrocio con Via Irnerio sarà percorribile con una corsia di marcia fino ai viali. Via de Mille avrà una corsia in direzione verso Piazza dei Martiri e una **corsia preferenziale in direzione Via Irnerio**.



Parcheggi



Alberature nuove



Alberature esistenti



Analisi PFTF

Riorganizzazione Via de Mille

TERMINAL
VIA DEI MILLE



BUS

Analisi PFTE

Riorganizzazione Via de Mille

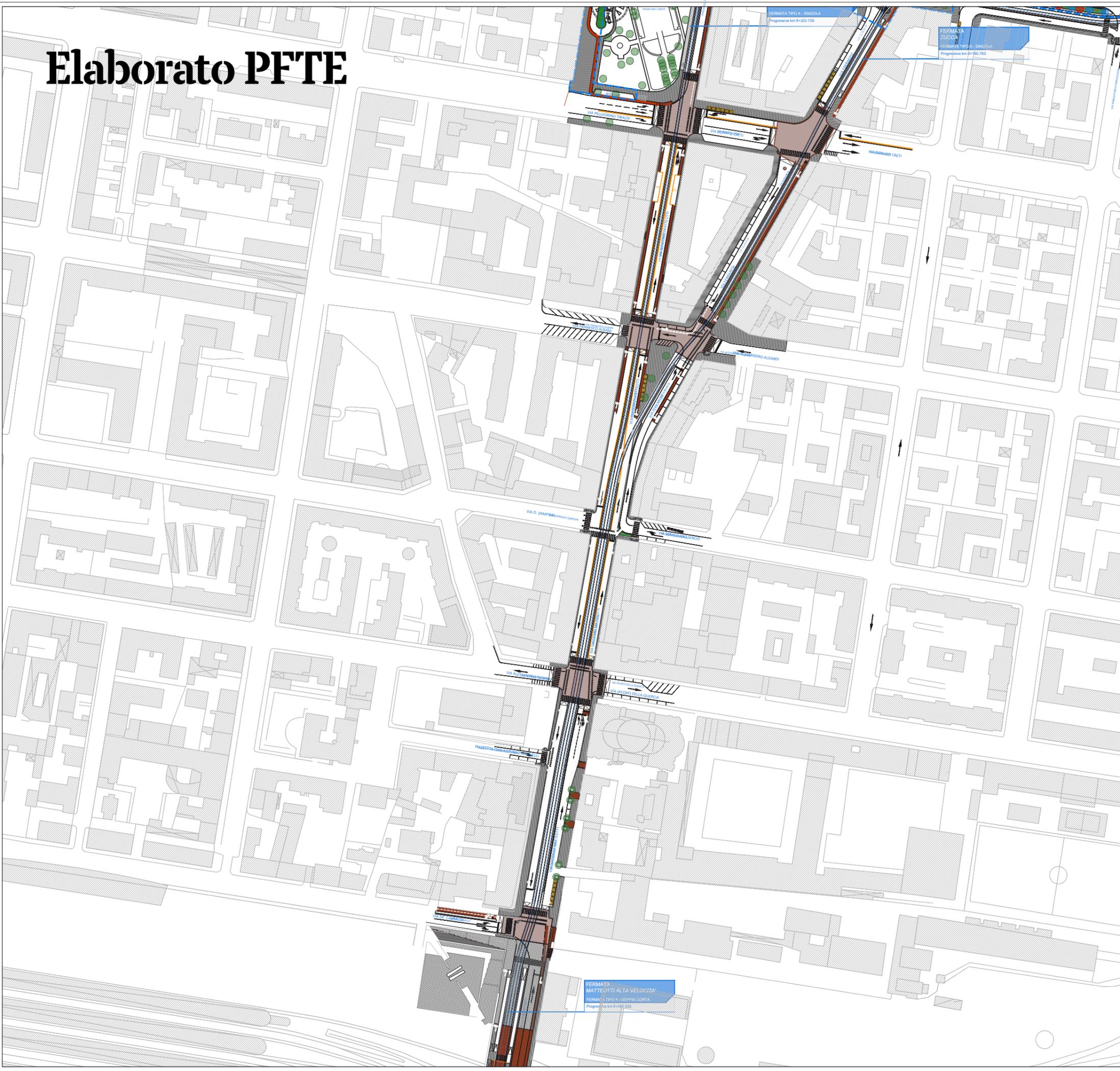


Stato di fatto Via dei Mille

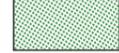


Stato di progetto Via dei Mille

Elaborato PFTE



LEGENDA

-  pavimentazione in asfalto colato sp. 4 cm
-  pista ciclabile bidirezionale in asfalto rosso
-  aree verdi di progetto
-  Sede tramviaria permeabile ed inerbita
-  Limite d'intervento
-  alberature esistenti
-  nuove alberature di progetto
-  alberature eliminate
-  passo carrabile esistente mantenuto

KEY PLAN







RTI Progettisti:






PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DELLA SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD - DIRETTRICE CORTICELLA-CASTEL MAGGIORE)





TRACCIATO INSERIMENTO URBANISTICO E VIABILITA' PLANIMETRIA DELL'INSERIMENTO URBANISTICO TAVOLA 2

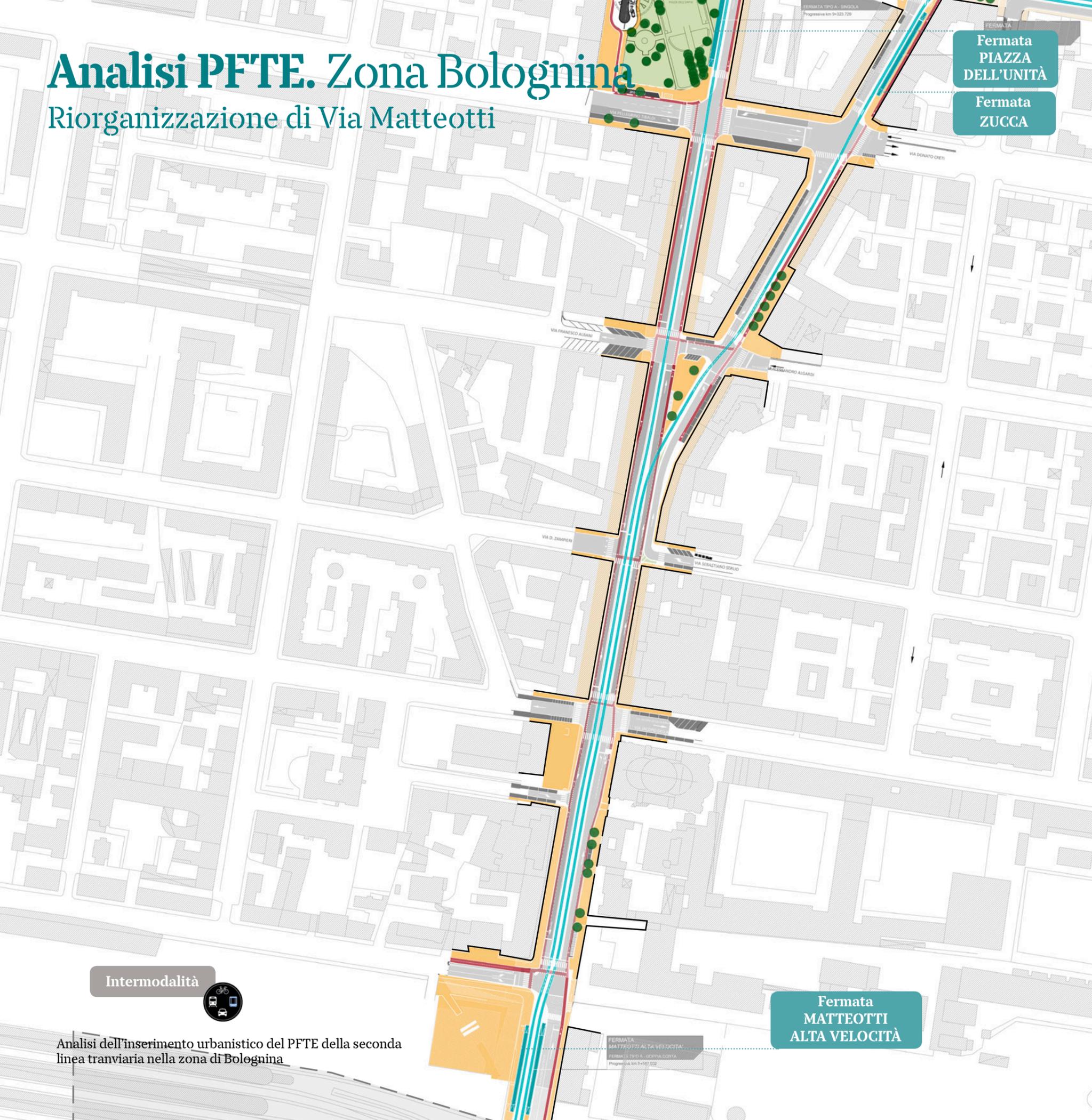
<p>COMUNE DI BOLOGNA SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE</p> <p>IL DIRETTORE DEL SETTORE ING. CLETO CARLINI</p> <p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO ING. GIANCARLO SGUBBI</p> <p>IL DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO ING. MIRKA RIVOLA</p> <p>SEGRETARIA TECNICA ING. BARBARA BARALDI GEOM. AGNESE FERRO Aech. VIRGINIA BORRELO</p>	<p>RESPONSABILE DI COMMESSA ING. PAOLO MARCHETTI</p> <p>RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE ING. SANTI CAMINITI</p> <p>Gruppo di Progettazione: Ing. Alessandro Piazza (Coordinatore Tecnico) Ing. Santi Caminiti (Progetto sistemi tramviari) Ing. Andrea Sprossa (Studi Trasportistici) Arch. Sebastiano Filici De Sarno (Prog. Architettonico e Inser. Urbanistico) Ing. Sergio Di Nicola (Sovrastruttura Tramviaria) Ing. Jeremie Waja (Impianti Tecnologici) Ing. Maurizio Fatini (Esperto Ammodernamento) Ing. Giorgio Coletti (Progettazione Funzionale Depositi) Ing. Pietro Caminiti (Viabilità Interferente) Ing. Stefano Tortella (Opere Strutturali) Ing. Andrea Carlucci (Esperto Impianti Elettro-ferriviari) Ing. Domenico D'Apollonio (Impianti di Trazione Elettrica) Ing. Matteo Manoli (Impianti Meccanici) Arch. Sergio Moschero (Prime Disposizioni per la Sicurezza) Ing. Boris Rowenczyn (Piani Economici e Finanziari) Prof. Matteo Mattioli (Valutazione impatto ambientale e impatto acustico)</p>
--	--

COMMESSA	FASE	DISCIPLINA	TIPONUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B381-C	SF	URB	PP002	B	1:1000	B381-C-SF-URB-PP002B

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	Gen. 2021	EMISSIONE	G. MAMAZZA	S. FULCI	S. CAMINITI
1	Fe. 2022	AGGIORNAMENTO A SEGUITO ISTRUTTORIA DEL COMUNE	S. MOSCHEO	S. FULCI	S. CAMINITI
2					

Analisi PFTE. Zona Bolognina

Riorganizzazione di Via Matteotti



Sede tranviaria

La tranvia avrà sede riservata ma non segregata e nell'attraversamento del ponte si atterrerà sul lato ovest della carreggiata stradale. Dall'incrocio con via de' Carracci, la tranvia sulla via Matteotti si sposterà al centro della carreggiata stradale.



Fermate

La fermata "Matteotti Alta Velocità" sarà doppia e avrà una banchina con pensilina su entrambi i sensi di marcia. Le fermate "Piazza dell'Unità" e "Zucca" saranno singole. Su Via Ferrarese ci sarà la fermata per andare in direzione est; in Piazza dell'Unità ci sarà la fermata per andare verso sud.

Le fermate saranno accessibili dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati e grazie alle loro caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



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**.



Corsie ciclabili



Zona 30

Via Matteotti sarà una Zona 30 tra l'incrocio con Via de' Carracci e l'incrocio con Via Ferrarese.



Preferenziale

Via Matteotti sarà percorribile ai soli mezzi autorizzati in tutta la percorrenza verso il centro. In direzione Nord, la preferenziale sarà invece dall'incrocio con Via della Quercia fino all'intersezione con Via Algardi/Albani.



Viabilità carrabile

Il ponte Matteotti sarà percorribile in entrambi i sensi di marcia. Da Via Carracci sarà possibile la svolta in destra e in sinistra.



Parcheggi



Alberature nuove



Alberature esistenti

Intermodalità



Analisi dell'inserimento urbanistico del PFTE della seconda linea tranviaria nella zona di Bolognina

Fermata
MATTEOTTI
ALTA VELOCITÀ

Fermata
MATTEOTTI ALTA VELOCITÀ
Fermata TPO A - SINGOLA
Programmi An. 5-2023.022



Analisi PUTE

Riorganizzazione Via Matteotti





Analisi PFTE

Riorganizzazione di Via Matteotti

Stato di fatto

© Archit. em



Stato di progetto

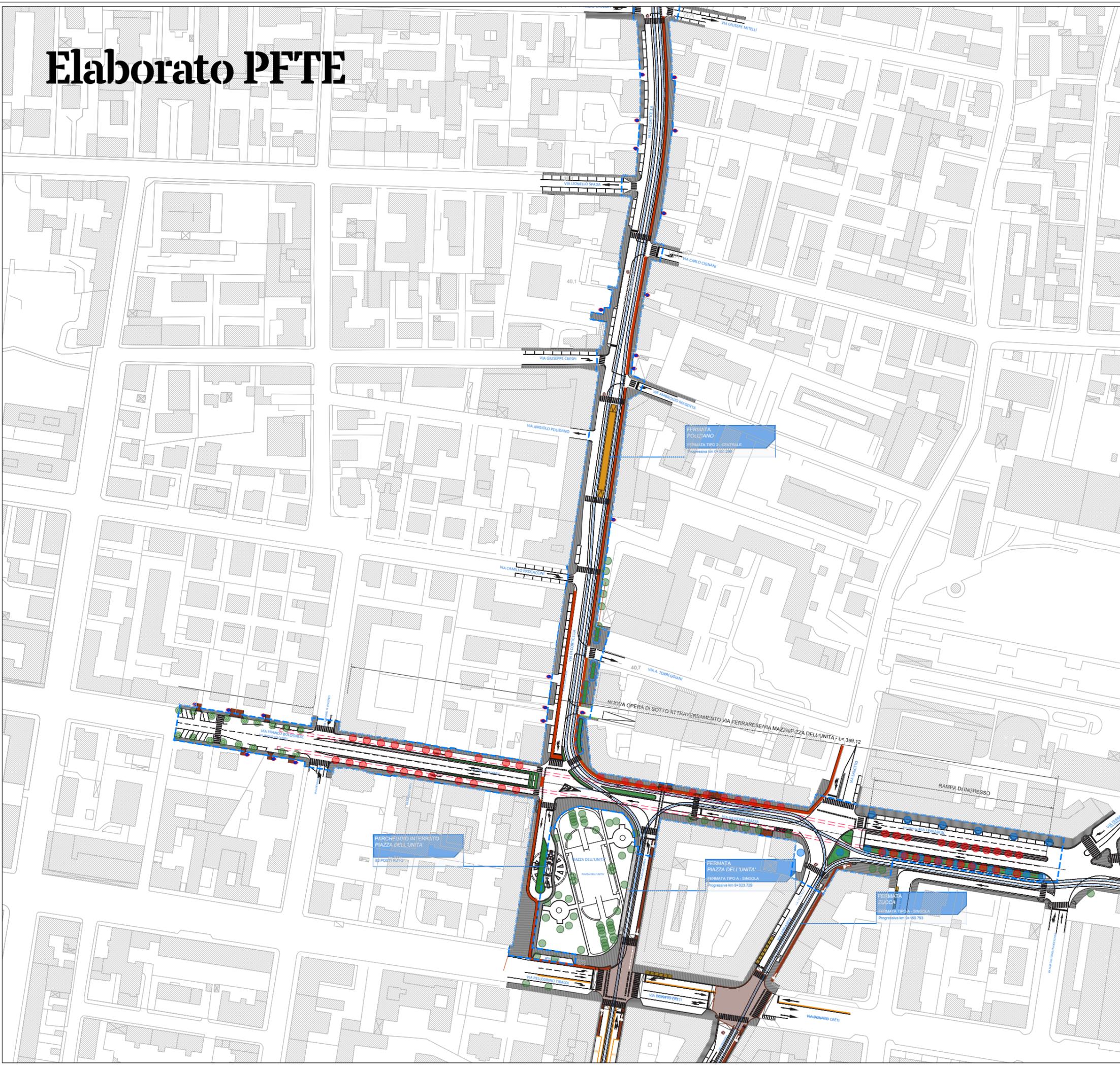


Elaborato PFTE

LEGENDA

	pavimentazione in asfalto colato sp. 4 cm		alberature esistenti
	pista ciclabile bidirezionale in asfalto rosso		nuove alberature di progetto
	aree verdi di progetto		alberature eliminate
	Sede tramviaria permeabile ed inerbita		passo carrabile esistente mantenuto
	Limite d'intervento		

KEY PLAN







RTI Progettisti:






PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DELLA SECONDA LINEA TRAMVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD - DIRETTRICE CORTICELLA-CASTEL MAGGIORE)




TRACCIATO INSERIMENTO URBANISTICO E VIABILITA' PLANIMETRIA DELL'INSERIMENTO URBANISTICO TAVOLA 3

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 SEGRETARIA TECNICA ING. BARBARA BARALDI GEOM. AGNESE FERRO Aed. VIRGINIA BORRELO	RESPONSABILE DI COMMESSA ING. PAOLO MARCHETTI RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIFICHE ING. SANTI CAMINITI Gruppo di Progettazione: Ing. Alessandro Piazza (Coordinatore Tecnico) Ing. Santi Caminiti (Progetto sistemi tramviari) Ing. Andrea Sprossa (Studi Trasportistici) Arch. Sebastiano Fico De Sarno (Prog. Architettonico e Inser. Urbanistico) Ing. Sergio Di Nicola (Sovrastuttura Tramviaria) Ing. Jeremie Waja (Impianti Tecnologici) Ing. Maurizio Fatini (Esperto Armamento) Ing. Giorgio Coletti (Progettazione Funzionale Depositi) Ing. Pietro Caminiti (Viabilità Interferente) Ing. Stefano Tortella (Opere Strutturali) Ing. Andrea Carlucci (Esperto Impianti Elettro-ferriviari) Ing. Domenico D'Apollonio (Impianti di Trazione Elettrica) Ing. Matteo Marcolli (Impianti Meccanici) Arch. Sergio Moschetti (Primi Dispositivi per la Sicurezza) Ing. Boris Rowinczyn (Piani Economici e Finanziari) Prof. Matteo Mattoli (Valutazione impatto ambientale e impatto acustico)
---	--

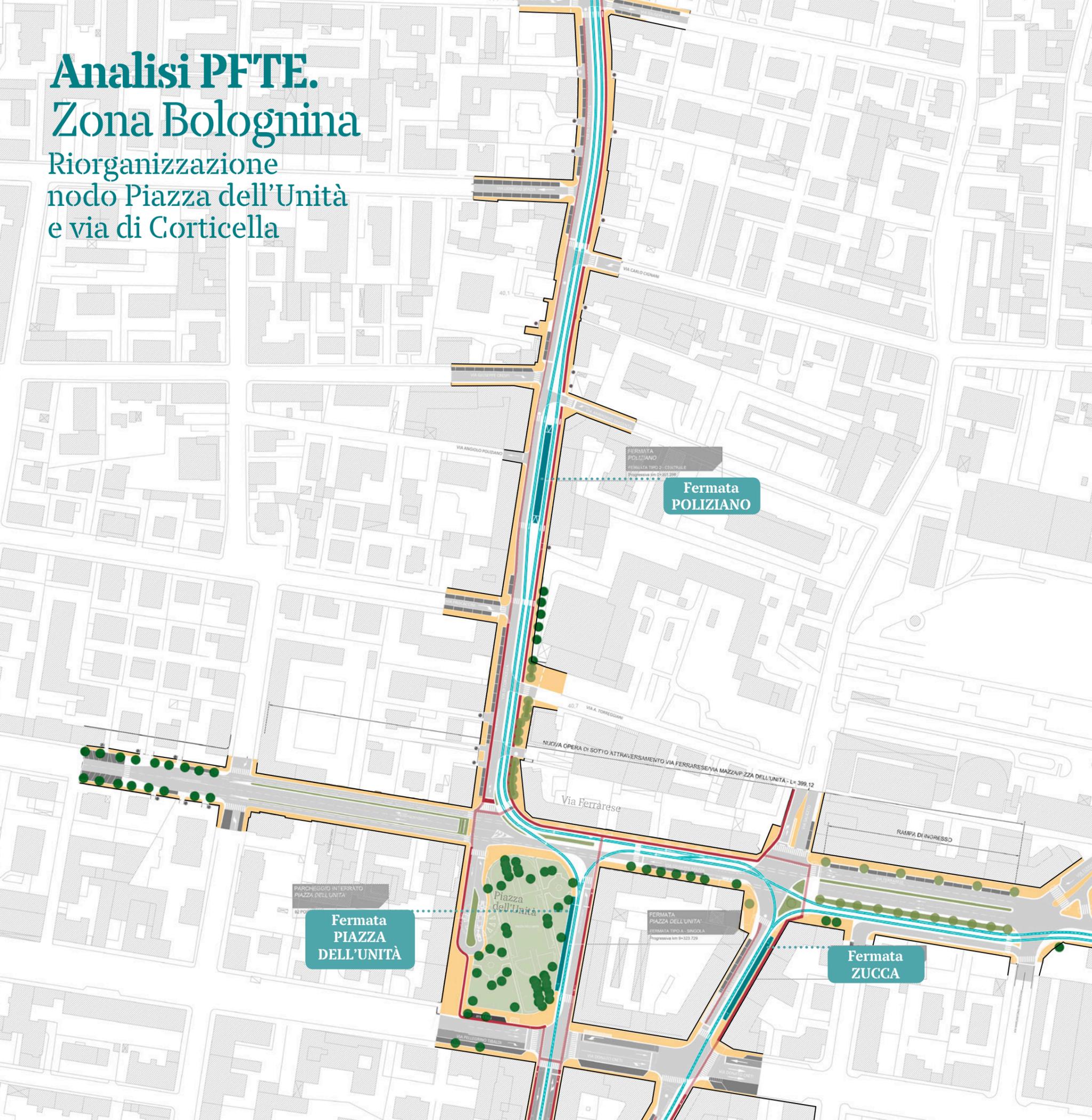
COMMESSA	FASE	DISCIPLINA	TIPONUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B381-C	SF	URB	PP003	B	1:1000	B381-C-SF-URB-PP003B

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	Gen. 2021	EMISSIONE	G. MAMAZZA	S. FULCI	S. CAMINITI
1	Feb. 2022	AGGIORNAMENTO A SEGUITO ISTRUTTORIA DEL COMUNE	S. MOSCHEO	S. FULCI	S. CAMINITI
2					

Analisi PFTE.

Zona Bolognina

Riorganizzazione nodo Piazza dell'Unità e via di Corticella



Sede tranviaria

La tranvia avrà sede riservata ma non segregata e si attesterà sul lato est della carreggiata stradale.



Fermate

Le fermate "Piazza dell'Unità" e "Zucca" saranno singole. Su Via Ferrarese ci sarà la fermata per andare in direzione est (linea rossa) e nord (linea verde); in Piazza dell'Unità ci sarà la fermata per andare in direzione centro.

La fermata "Poliziano" sarà caratterizzata da una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia.

Le fermate saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



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.



Corsie ciclabili

In questo tratto di Via di Corticella, è prevista la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale in direzione nord.

In direzione centro le biciclette avranno una corsia ciclabile su strada con adozione del limite a 30 km/ora per le auto.



Viabilità carrabile

La viabilità carrabile viene modificata sull'asse di via Ferrarese /Franco Bolognese, dove il traffico di attraversamento est-ovest viene indirizzato all'interno di un nuovo sottopasso. In superficie restano solo il traffico locale e le linee tranviarie.

Via di Corticella da piazza dell'Unità fino all'incrocio con Via Passarotti, avrà un unico senso di marcia, con una corsia unica, in direzione sud.



Parcheggi

Oltre alla sosta lungo strada è prevista la realizzazione di un nuovo parcheggio automatizzato e interrato in Piazza dell'Unità.



Alberature nuove



Alberature esistenti



Analisi PUTE

Riorganizzazione Piazza dell'Unità



Stato di fatto

Analisi PFTE

Riorganizzazione Piazza dell'Unità

PIAZZA DELL'UNITÀ



ZUCCA

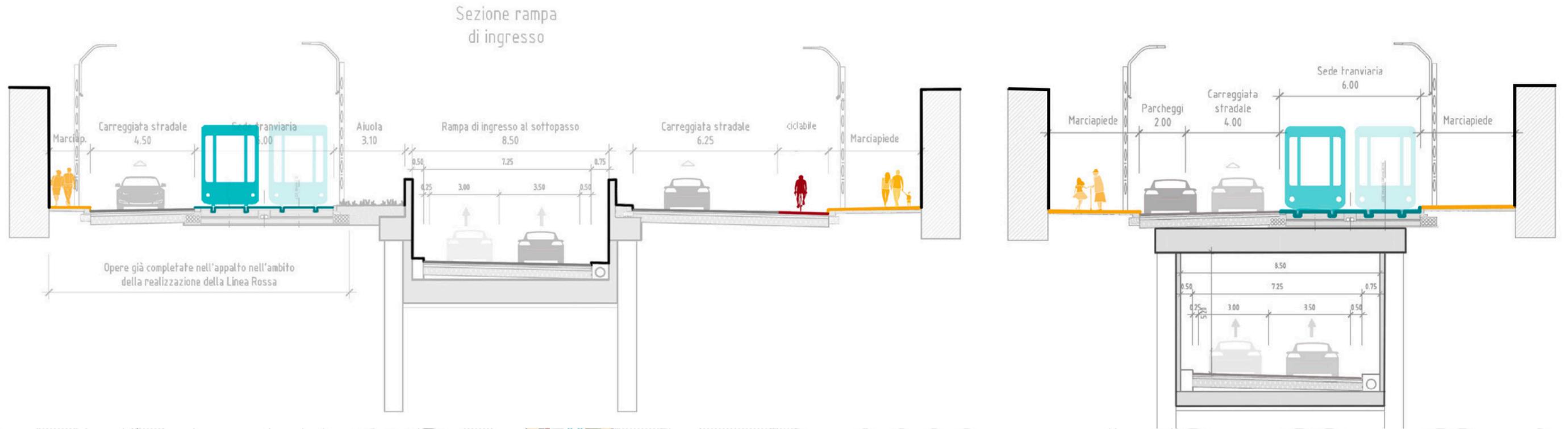


Stato di progetto

Analisi PFTE. Zona Bolognina

Sottopasso via Ferrarese - via Mazza - via Bolognese

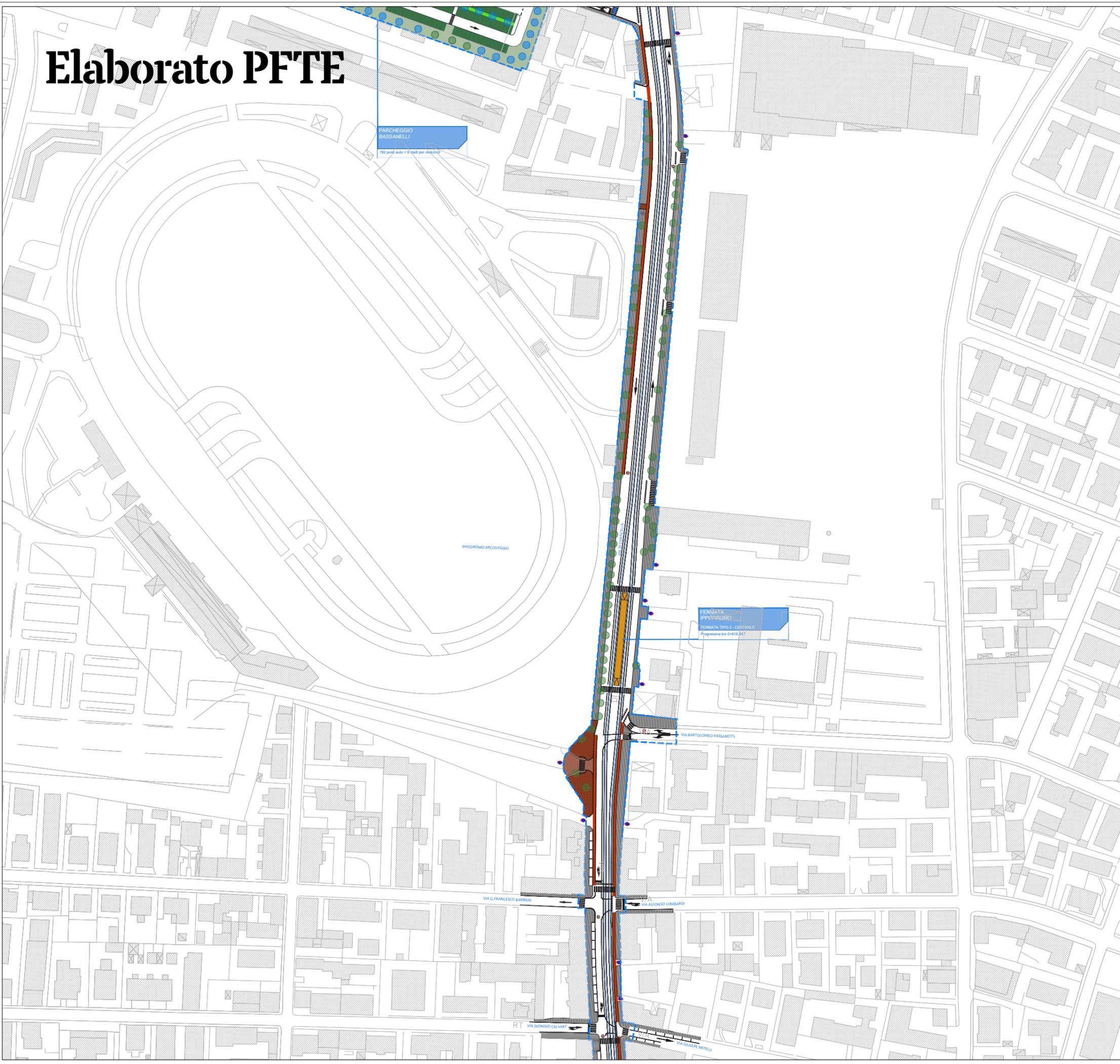
Sezione sottopasso



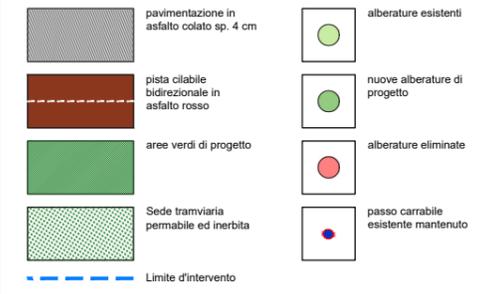


Stato di progetto via Ferrarese

Elaborato PFTE



LEGENDA



KEY PLAN







RTI Progettisti:







PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DELLA SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD - DIRETTRICE CORTICELLA-CASTEL MAGGIORE)



Intervento finanziato con risorse FSC 2014-2020 - Piano operativo della CMTA metropolitana di Bologna. Delibera CPE n.73/2017



TRACCIATO INSERIMENTO URBANISTICO E VIABILITA' PLANIMETRIA DELL'INSERIMENTO URBANISTICO TAVOLA 4

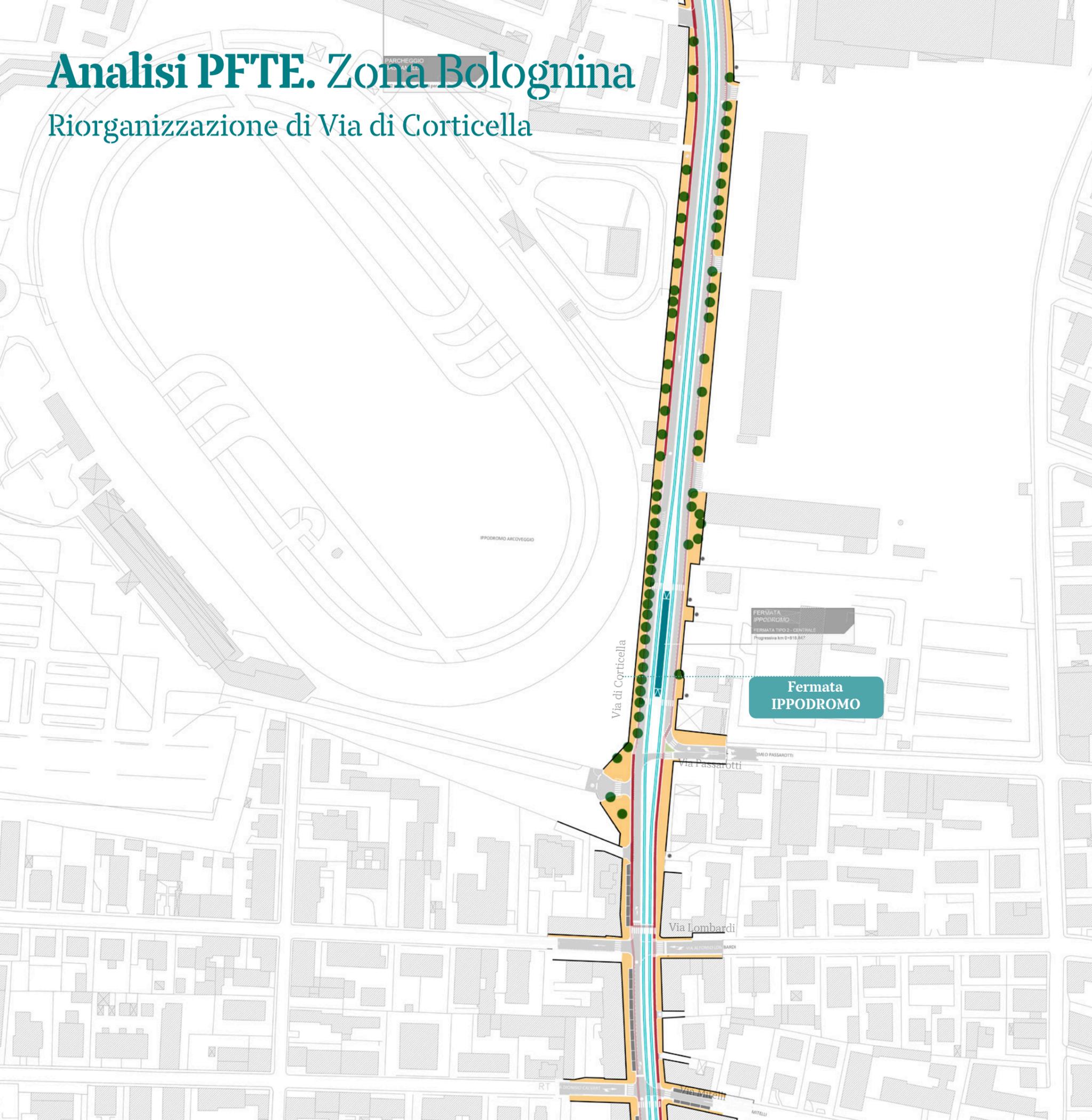
COMUNE DI BOLOGNA SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE		RESPONSABILE DI COMMESSA ING. PAOLO MARCHETTI		RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIFICHE ING. SANTI CAMINITI	
IL DIRETTORE DEL SETTORE ING. CLETO CARLINI		Gruppo di Progettazione: Ing. Alessandro Piazza (Coordinatore Tecnico) Ing. Santi Caminiti (Progetto sistemi tramviari) Ing. Andrea Spinosi (Studi Trasportistici) Arch. Sebastiano Filici De Siano (Prog. Architettonico e Inser. Urbanistico) Ing. Sergio Di Nicola (Sovrastuttura Tramviaria) Ing. Jeremie Waja (Impianti Tecnologici) Ing. Maurizio Fatini (Esperto Ammodernamento) Ing. Giorgio Coletti (Progettazione Funzionale Depositi) Ing. Pietro Caminiti (Viabilità Interferente) Ing. Stefano Tortella (Opere Strutturali) Ing. Andrea Carlucci (Esperto Impianti Elettro-ferriviari) Ing. Domenico D'Apollonio (Impianti di Trazione Elettrica) Ing. Matteo Manoli (Impianti Meccanici) Arch. Sergio Marchetti (Prima Disposizioni per la Sicurezza) Ing. Boris Rowenczyn (Piani Economico e Finanziari) Prof. Matteo Mattoli (Valutazione impatto ambientale e impatto acustico)			
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO ING. GIANCARLO SGUBBI					
IL DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO ING. MIRKA RIVOLA					
SEGRETARIA TECNICA ING. BARBARA BARALDI GEOM. AGNESE FERRO Aech. VIRGINIA BORRELLIO					

COMMESSA	FASE	DISCIPLINA	TIPONUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B3811-C	SF	URB	PP004	B	1:1000	B381-C-SF-URB-PP004B

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	Gen. 2021	EMISSIONE	G. MAMAZZA	S. FULCI	S. CAMINITI
1	Feb. 2022	AGGIORNAMENTO A SEGUITO ISTRUTTORIA DEL COMUNE	S. MOSCHEO	S. FULCI	S. CAMINITI
2					

Analisi PFTE. Zona Bolognina

Riorganizzazione di Via di Corticella



Sede tranviaria

La tranvia avrà sede riservata ma non segregata e si attesterà sul lato est della carreggiata stradale fino all'incrocio con via Passarotti.

Superato questo incrocio viaggerà al centro della carreggiata.



Fermate

La fermata "Ippodromo" avrà una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. La fermata sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



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.



Corsie ciclabili

Nel primo tratto di Via di Corticella fino a via Passarotti, è prevista la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale in direzione nord, mentre in direzione centro le biciclette avranno una corsia ciclabile su strada con adozione del limite a 30 km/ora per le auto. Dopo l'incrocio con via Passarotti, ci sarà una corsia ciclabile monodirezionale sia in direzione nord che in direzione sud.



Viabilità carrabile

Via di Corticella da piazza dell'Unità fino all'incrocio con Via Passarotti, avrà un unico senso di marcia, con una corsia unica, in direzione sud.

Oltre Via Passarotti saranno presenti due corsie, una per senso di marcia.



Parcheggi

In funzione della larghezza della sezione stradale, dove possibile, verrà mantenuta la sosta lungo strada.



Alberature nuove



Alberature esistenti





Analisi PFTE

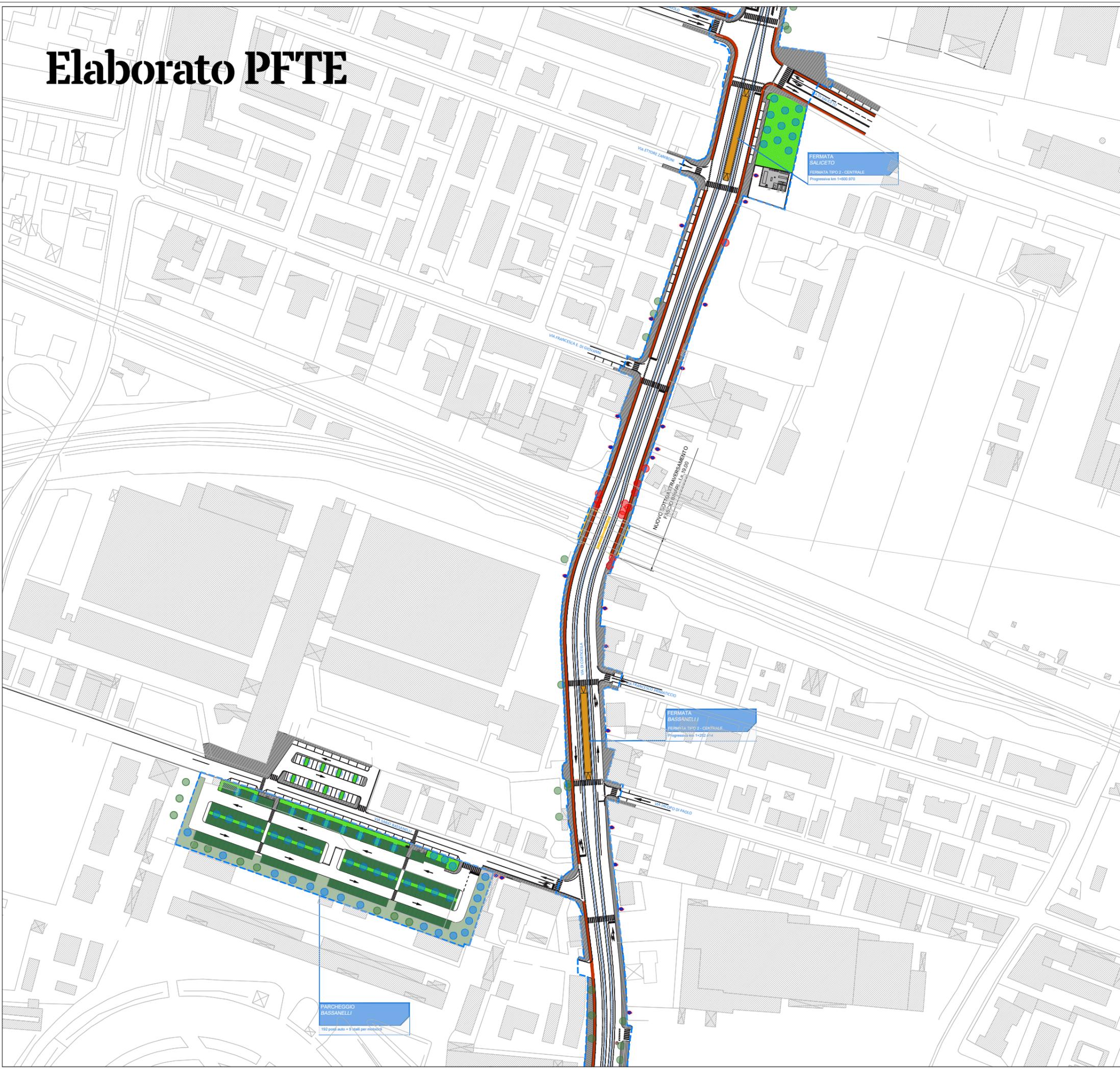
Riorganizzazione di Via di Corticella

Stato di progetto



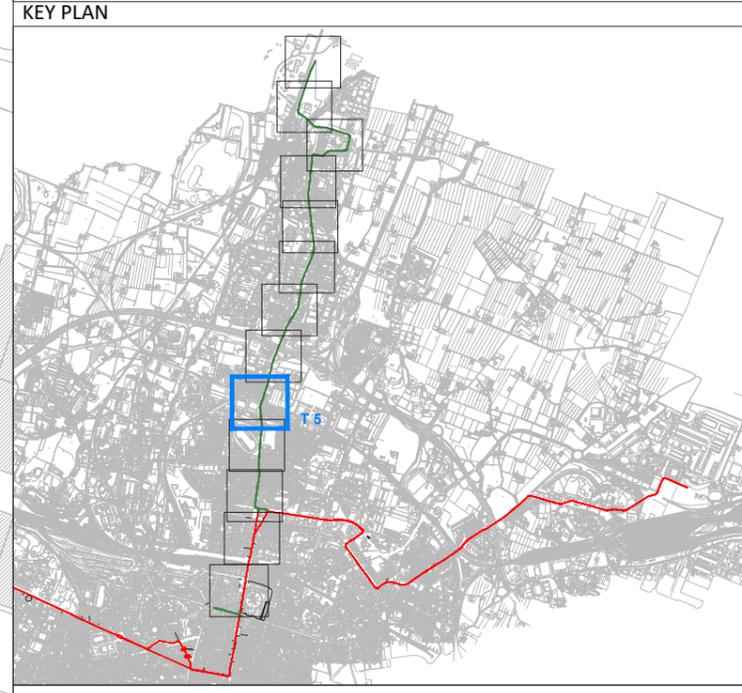
Esempio di marciatram e corsia ciclabile in carreggiata
Amsterdam

Elaborato PFTE



LEGENDA

	pavimentazione in asfalto colato sp. 4 cm		alberature esistenti
	pista ciclabile bidirezionale in asfalto rosso		nuove alberature di progetto
	aree verdi di progetto		alberature eliminate
	Sede tramviaria permeabile ed inerbita		passo carrabile esistente mantenuto
	Limite d'intervento		



RTI Progettisti:

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DELLA SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD - DIRETTRICE CORTICELLA-CASTEL MAGGIORE)

Intervento finanziato con risorse FSC 2014-2020 - Piano operativo della Città metropolitana di Bologna. Delibera CPE n.73/2017

TRACCIATO INSERIMENTO URBANISTICO E VIABILITA' PLANIMETRIA DELL'INSERIMENTO URBANISTICO TAVOLA 5

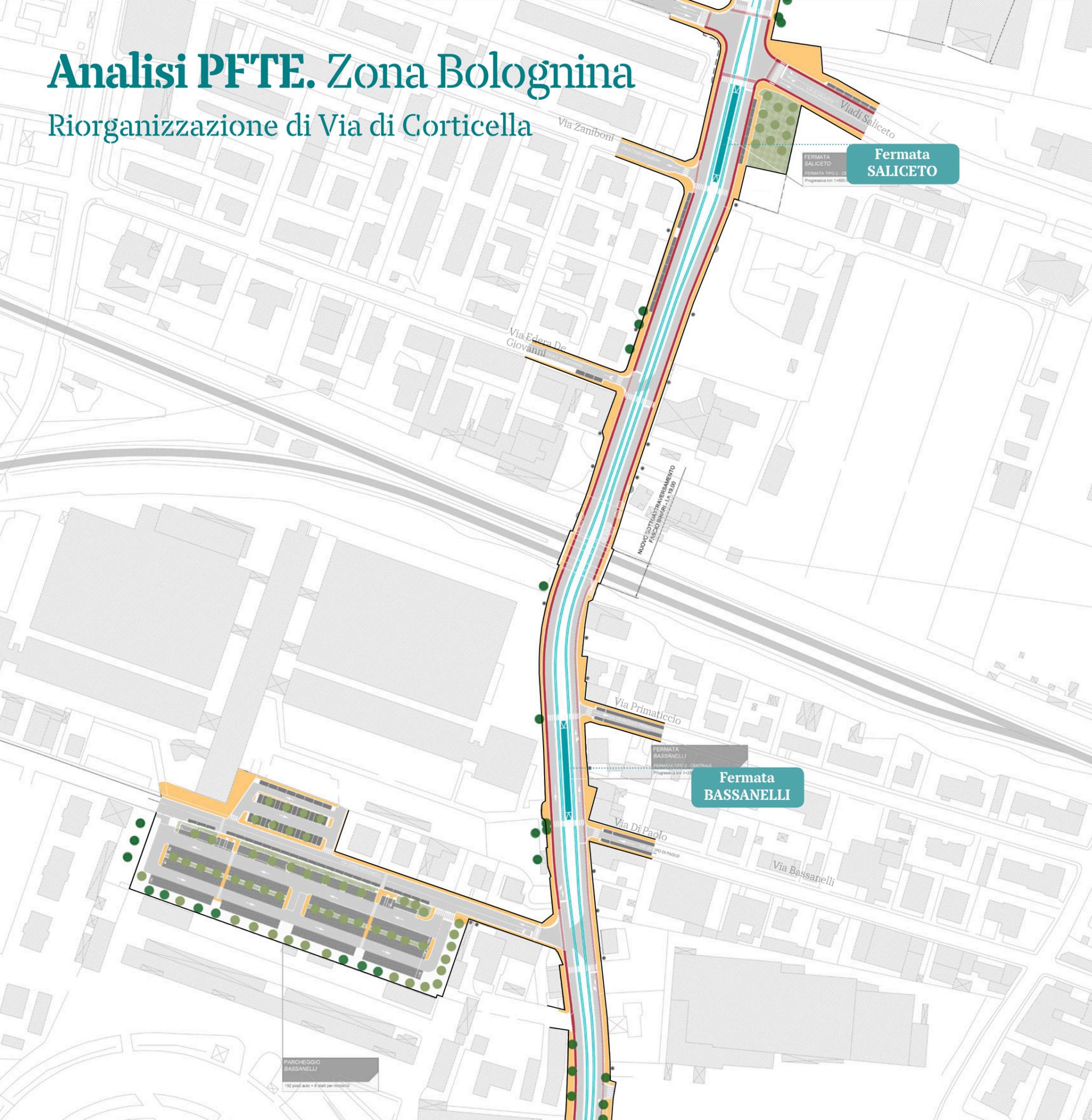
<p>COMUNE DI BOLOGNA SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE</p> <p>IL DIRETTORE DEL SETTORE ING. CLETO CARLINI</p> <p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO ING. GIANCARLO SGUBBI</p> <p>IL DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO ING. MIRKA RIVOLA</p> <p>SEGRETARIA TECNICA ING. BARBARA BARALDI GEOM. AGNESE FERRO Aech. VIRGINIA BORRELLO</p>	<p>RESPONSABILE DI COMMESSA ING. PAOLO MARCHETTI</p> <p>RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIFICHE ING. SANTI CAMINITI</p> <p>Gruppo di Progettazione: Ing. Alessandro Piazza (Coordinatore Tecnico) Ing. Santi Caminiti (Progetto sistemi tramviari) Ing. Andrea Sprossa (Studi Trasporti) Arch. Sebastiano Fico De Sarno (Prog. Architettonico e Inser. Urbanistico) Ing. Sergio Di Nicola (Sovrastruttura Tramviaria) Ing. Jeremie Waja (Impianti Tecnologici) Ing. Maurizio Fatèra (Esperto Armamento) Ing. Giorgio Coletti (Progettazione Funzionale Depositi) Ing. Piero Caminiti (Viabilità Interferenze) Ing. Stefano Tortella (Opere Strutturali) Ing. Andrea Carlucci (Esperto Impianti Elettro-ferriviari) Ing. Domenico D'Apollonio (Impianti di Trazione Elettrica) Ing. Matteo Mansoli (Impianti Meccanici) Arch. Sergio Moschero (Piani Disposizioni per la Sicurezza) Ing. Boris Rowenczyn (Piani Economici e Finanziari) Prof. Matteo Mattioli (Valutazione impatto ambientale e impatto acustico)</p>
---	--

COMMESSA	FASE	DISCIPLINA	TIPONUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B381-C	SF	URB	PP005	B	1:1000	B381-C-SF-URB-PP005B

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	Gen. 2021	EMISSIONE	G. MAMAZZA	S. FULCI	S. CAMINITI
1	Feb. 2022	AGGIORNAMENTO A SEGUITO ISTRUTTORIA DEL COMUNE	S. MOSCHEO	S. FULCI	S. CAMINITI
2					

Analisi PFTE. Zona Bolognina

Riorganizzazione di Via di Corticella



Sede tranviaria

La tranvia avrà sede riservata ma non segregata e viaggerà al centro della carreggiata.



Fermate

Le fermate "Bassanelli e Saliceto" avranno una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. Le fermate saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



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.



Corsie ciclabili

In questo tratto di Via di Corticella, ci sarà una corsia ciclabile monodirezionale sia in direzione nord che in direzione sud.



Viabilità carrabile

Su questo tratto di Via di Corticella è previsto doppio senso di circolazione, con le corsie poste ai lati della tranvia.



Parcheggi

Si prevede la realizzazione di un nuovo parcheggio in Via Bassanelli, di fronte all'istituto Aldini. È prevista anche la riqualificazione del parcheggio delle Aldini Valeriani.



Alberature nuove

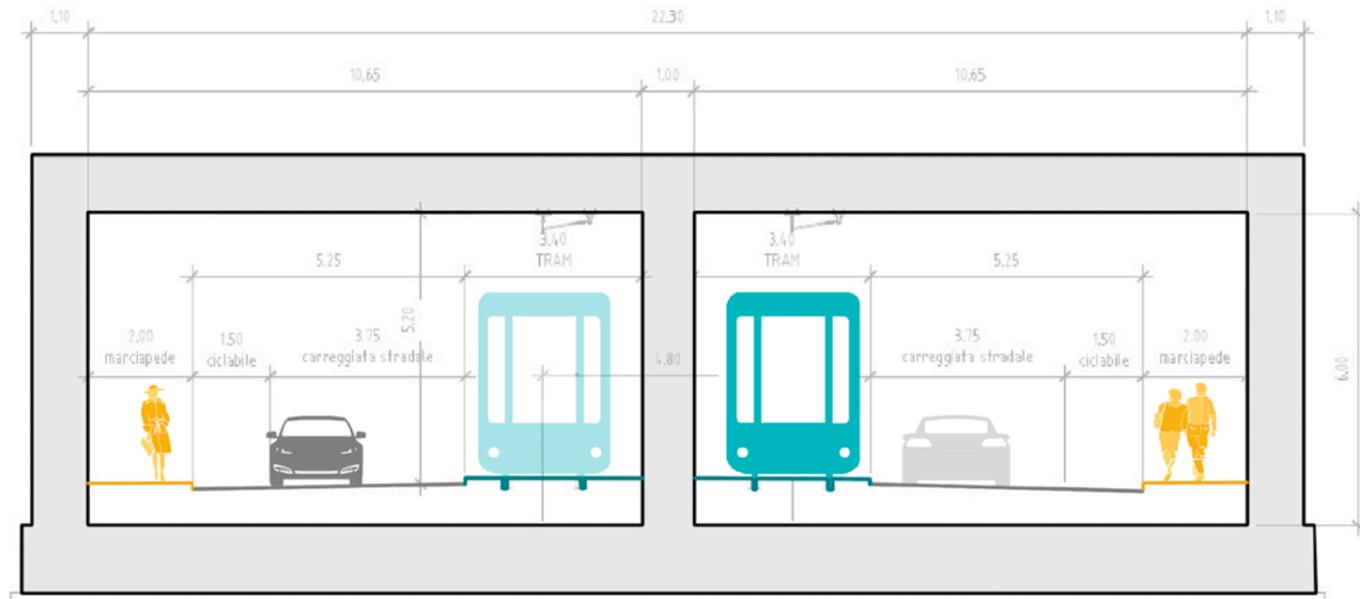


Alberature esistenti



Analisi PFTE. Zona Croce Coperta

Sottopasso ferrovia



Analisi della sezione del nuovo sottopasso della ferrovia



Analisi dell'inserimento urbanistico del PFTE della seconda linea tranviaria nella zona di Bolognina



Immagine del sottopasso della ferrovia - stato attuale

Analisi PFTE

Riorganizzazione via di Gorticella



Stato di fatto



Stato di progetto

Analisi PETE

Riorganizzazione via di Corticella



Stato di fatto

© Architeca

Analisi PETE

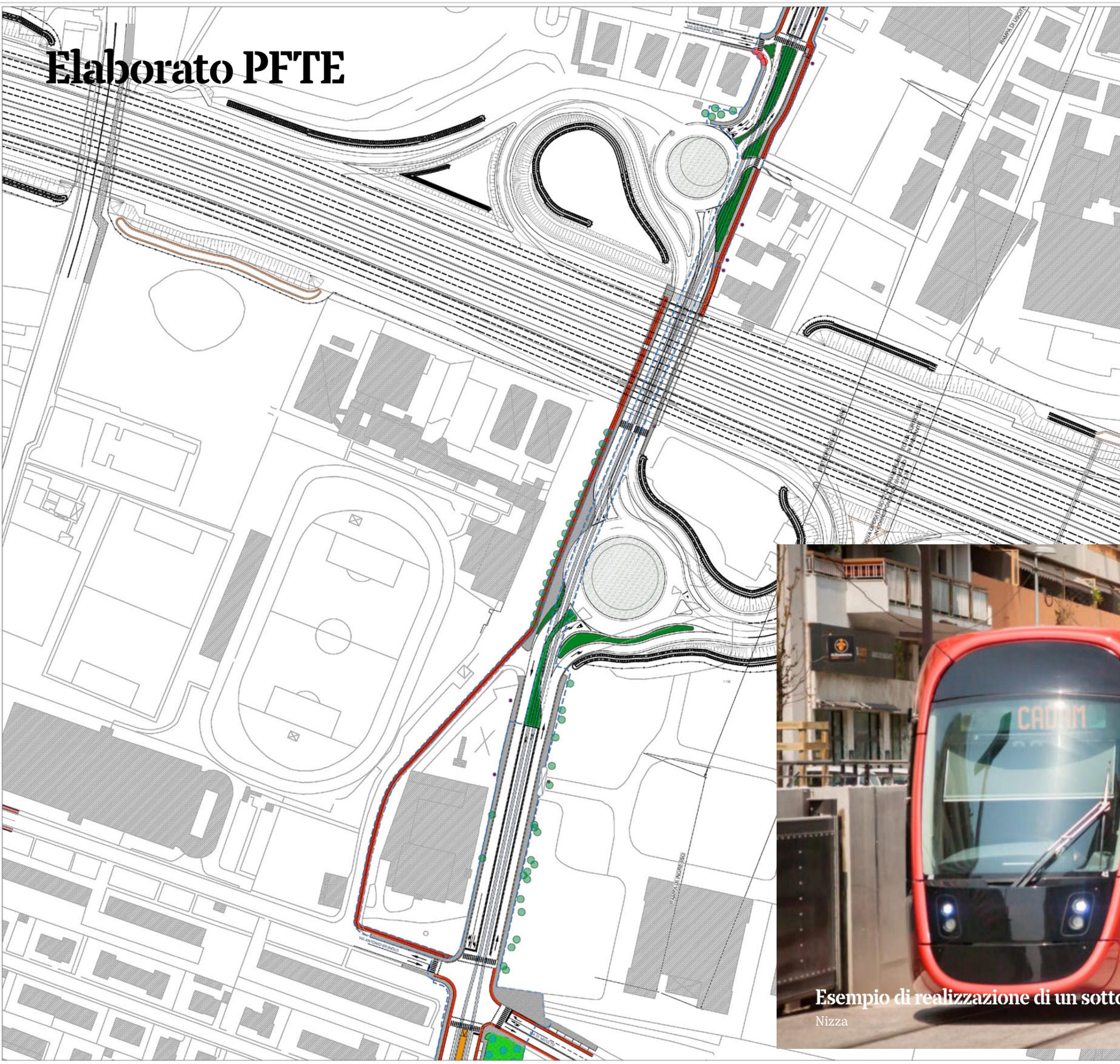
Riorganizzazione via di Corticella

BASSANELLI



Stato di progetto

Elaborato PFTE



LEGENDA

	pavimentazione in asfalto colato sp. 4 cm		alberature esistenti
	pista ciclabile bidirezionale in asfalto rosso		nuove alberature di progetto
	aree verdi di progetto		alberature eliminate
	Sede tramviaria permeabile ed inerbata		passo carrabile esistente mantenuto
	Limite d'intervento		

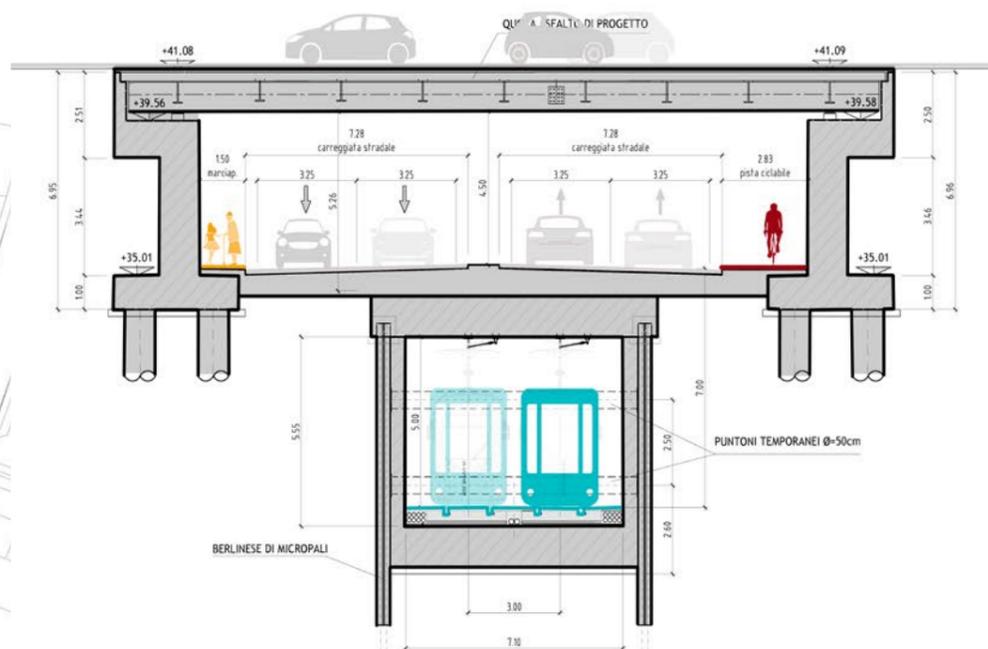


Esempio di realizzazione di un sottopasso tranviario
Nizza

Analisi PFTE.

Zona Croce Coperta

Riorganizzazione di Via di Corticella



Analisi dell'inserimento urbanistico del PFTE della linea verde



Sede tranviaria

In questo tratto di via di Corticella fino all'inizio del sottopasso la tranvia è posta al centro della carreggiata in sede riservata ma non segregata.

L'attraversamento della tangenziale avverrà con un sottopasso dedicato esclusivamente alla tranvia. In superficie resta la circolazione delle auto, delle biciclette e dei pedoni.



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.



Corsie ciclabili

Questo tratto di Via di Corticella, sarà attrezzato con percorsi ciclabili che attraverseranno lo snodo della tangenziale.



Viabilità carrabile

Nella riorganizzazione complessiva dello snodo, la circolazione stradale sarà quella prevista dal progetto di potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna (progetto passante)



Parcheggi



Alberature nuove

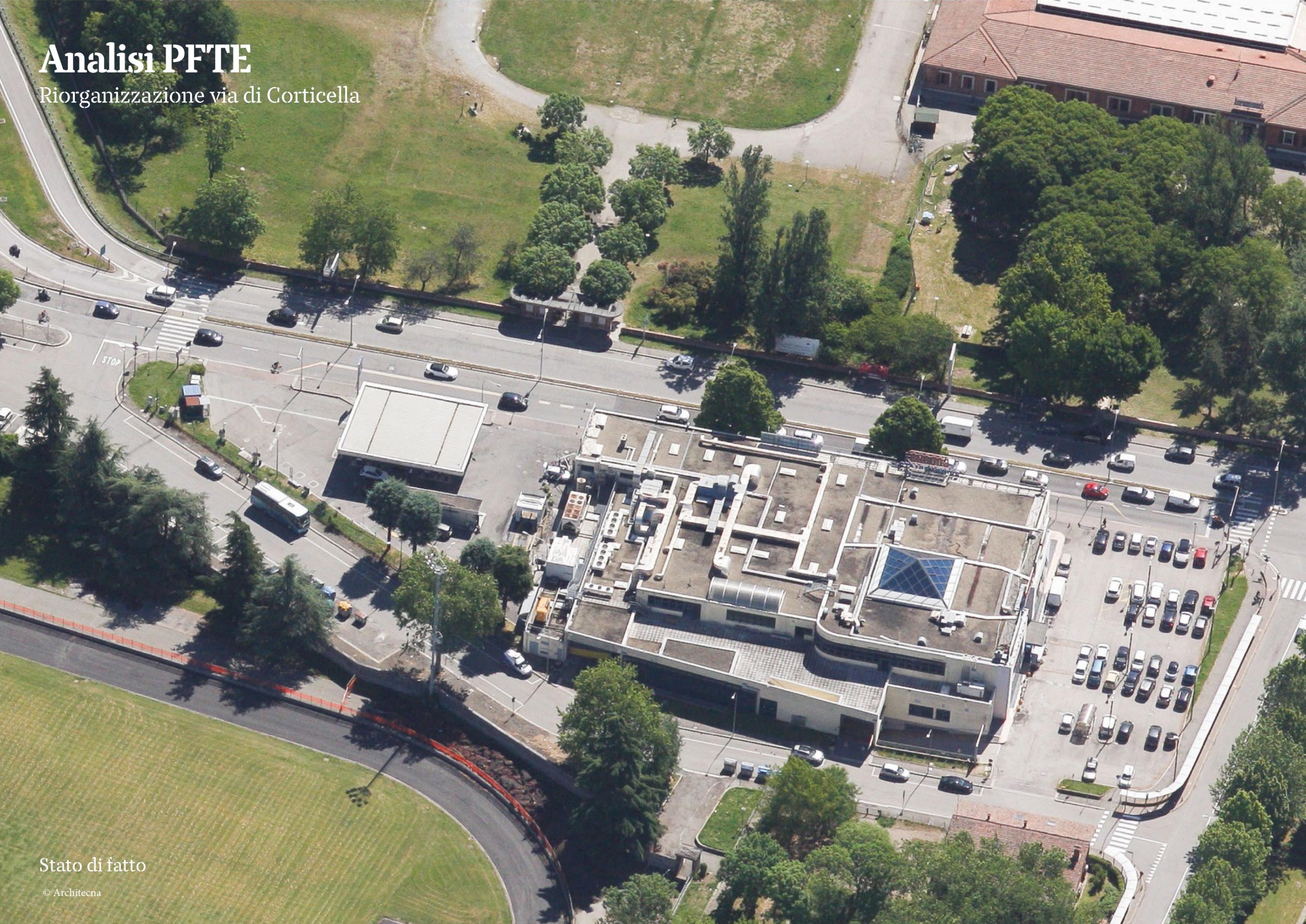


Alberature esistenti



Analisi PFTE

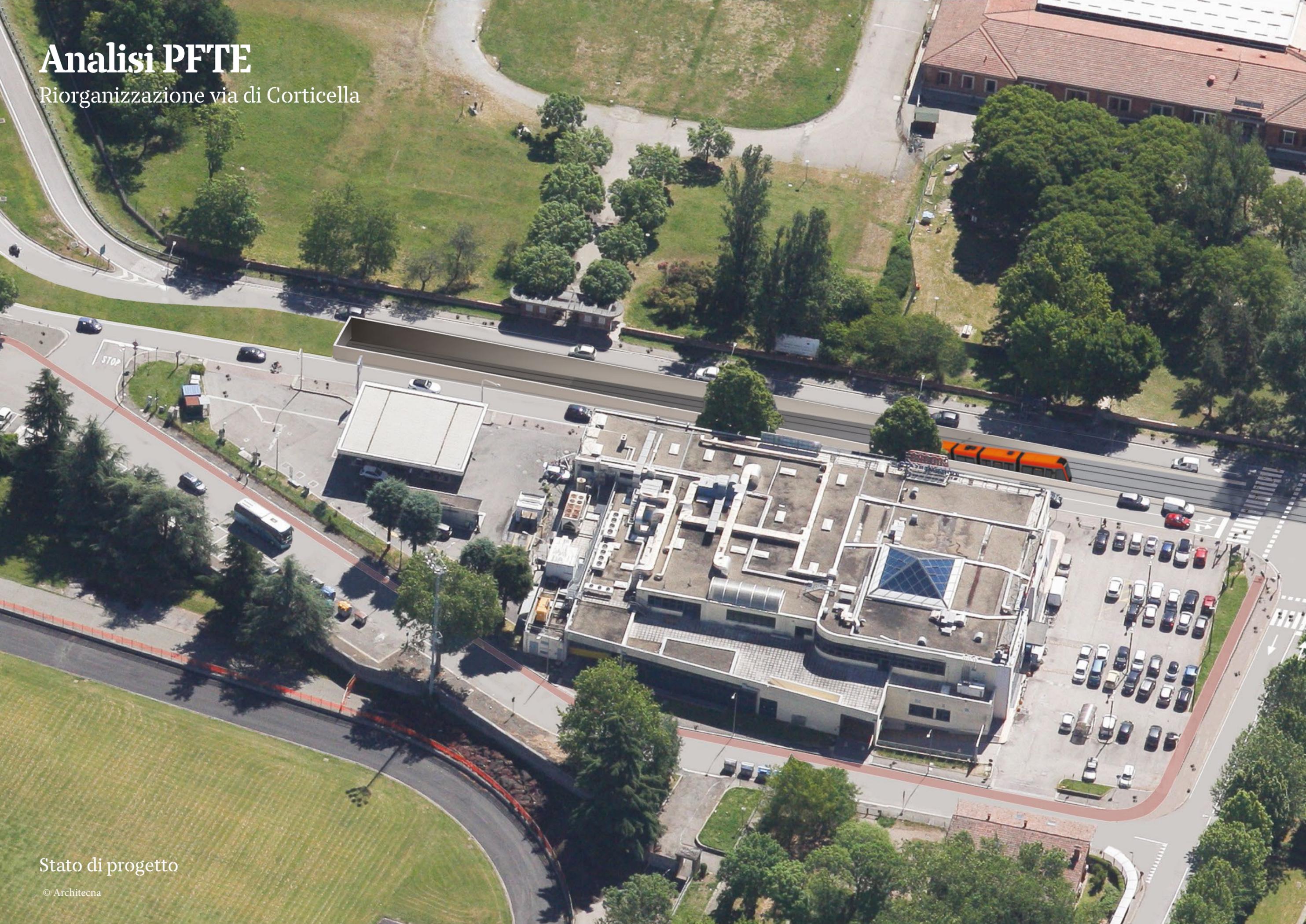
Riorganizzazione via di Corticella



Stato di fatto

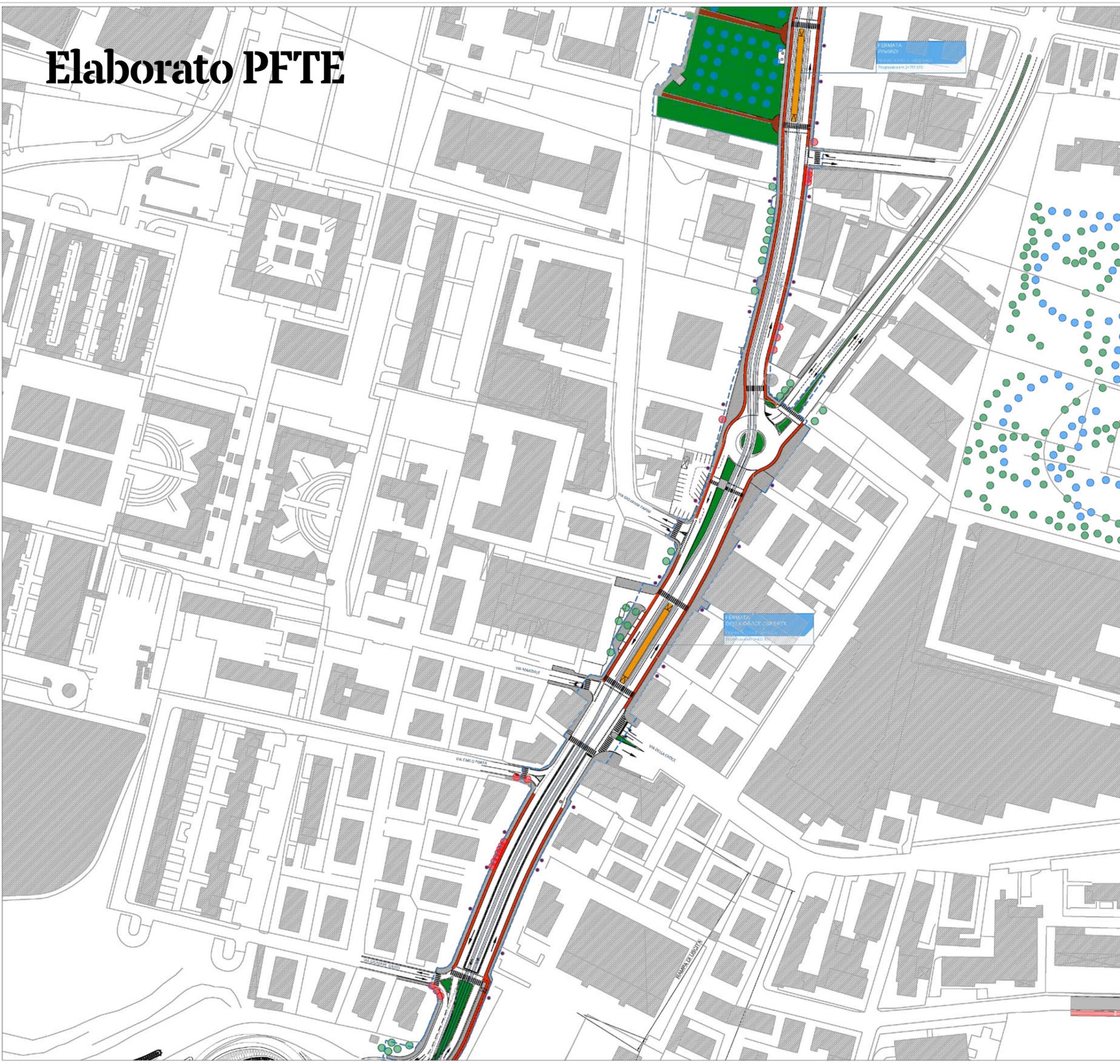
Analisi PFTE

Riorganizzazione via di Corticella



Stato di progetto

Elaborato PFTE



LEGENDA

-  pavimentazione in asfalto colato sp. 4 cm
-  pista ciclabile bidirezionale in asfalto rosso
-  aree verdi di progetto
-  Sede tramviaria permeabile ed inerbata
-  Limite d'intervento
-  alberature esistenti
-  nuove alberature di progetto
-  alberature eliminate
-  passo carrabile esistente mantenuto

KEY PLAN







RTI Progettisti:






PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DELLA SECONDA LINEA TRAMVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD - DIRETTRICE CORTICELLA-CASTEL MAGGIORE)






TRACCIATO INSERIMENTO URBANISTICO E VIABILITA' PLANIMETRIA DELL'INSERIMENTO URBANISTICO TAVOLA 7

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
SEGRETARIA TECNICA
 ING. BARBARA BARALDI
 GEOM. AGNESE FERRO
 Arch. VIRGINIA BORRELLIO

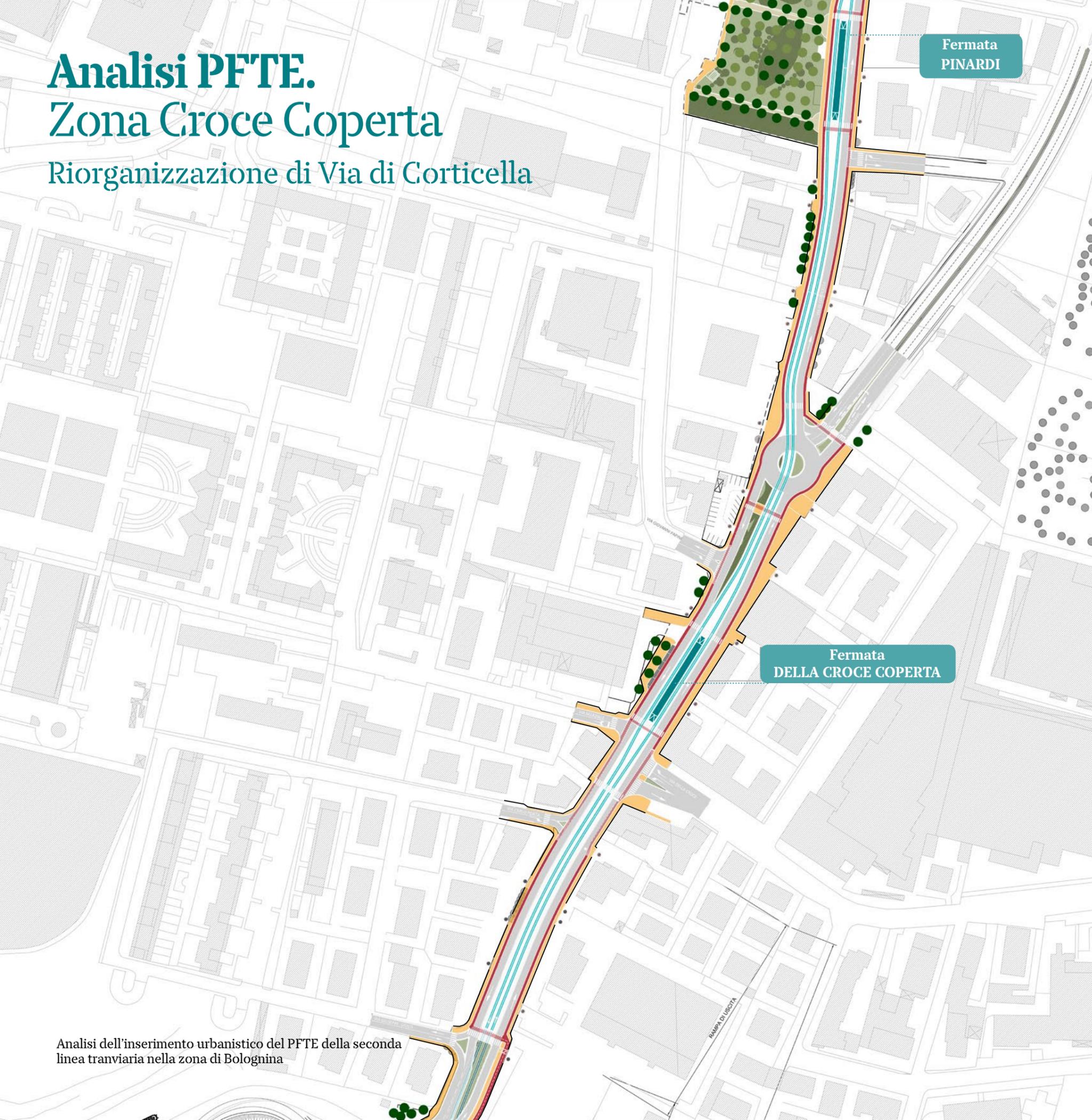
RESPONSABILE DI COMMISERA
 ING. PAOLO MARCHETTI
RESPONSABILE INTERAGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE
 ING. SANTI CAMINITI
Gruppo di Progettazione:
 Ing. Alessandro Piazzi (Coordinatore Tecnico)
 Ing. Saverio Cavalli (Progetto sistemi tramvieri)
 Ing. Andrea Spinosi (Studi Trasporti)
 Arch. Sebastiano Faldi De Gama (Prog. Architettonico e Inser. Urbanistico)
 Ing. Sergio Di Nicola (Sovrastuttura Tramviaria)
 Ing. Jeremie Wajs (Impianti Tecnologici)
 Ing. Maurizio Falzani (Esperto Arredamento)
 Ing. Giorgio Cobelli (Progettazione Funzionale Depositi)
 Ing. Paolo Carrarini (Viabilità Interferenze)
 Ing. Dalila Tortella (Cassa Strutturale)
 Ing. Andrea Carlucci (Esperto Impianti Elettro-ferrovieri)
 Ing. Domenico D'Apolonio (Impianti di Trazione Elettrica)
 Ing. Matteo Marzoli (Impianti Meccanici)
 Arch. Sergio Moscheo (Piani Esposizioni) per la Sicurezza
 Ing. Boris Rowenczyn (Piani Economici e Finanziari)
 Prof. Matteo Mattioli (Valutazione impatto ambientale e impatto acustico)

COMMESSA	FASE	DISCIPLINA	TIPONUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B381-C	SF	URB	PP007	B	1:1000	B381-C-SF-URB-PP007B

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	Gen. 2021	EMISSIONE	G. MAMAZZA	S. FULCI	S. CAMINITI
1	Feb. 2022	AGGIORNAMENTO A SEGUITO ISTRUTTORIA DEL COMUNE	S. MOSCHEO	S. FULCI	S. CAMINITI
2					

Analisi PFTE. Zona Croce Coperta

Riorganizzazione di Via di Corticella



Sede tranviaria

La tranvia sarà in sede riservata ma non segregata. Nel tratto di Via di Corticella compreso tra il sottopasso della tangenziale e l'incrocio con via Stendhal, la sede tranviaria impegnerà il centro della carreggiata stradale.

Superato l'incrocio con via Stendhal, la tranvia si andrà ad attestare sul lato ovest della carreggiata stradale.



Capolinea e fermate

Le fermate "Croce Coperta" e "Pinardi" saranno caratterizzate da una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia.

La fermata sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



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.



Corsie ciclabili

In questo tratto di Via di Corticella, è prevista la realizzazione di corsie ciclabili monodirezionali sia in direzione nord che in direzione sud.



Viabilità carrabile

Nel tratto di Via di Corticella tra il sottopasso della tangenziale e l'incrocio con via Stendhal, ci sarà una corsia per le auto in entrambe le direzioni di marcia. Dall'incrocio con via Stendhal in poi, via di Corticella avrà un unico senso di marcia in direzione nord.



Parcheggi

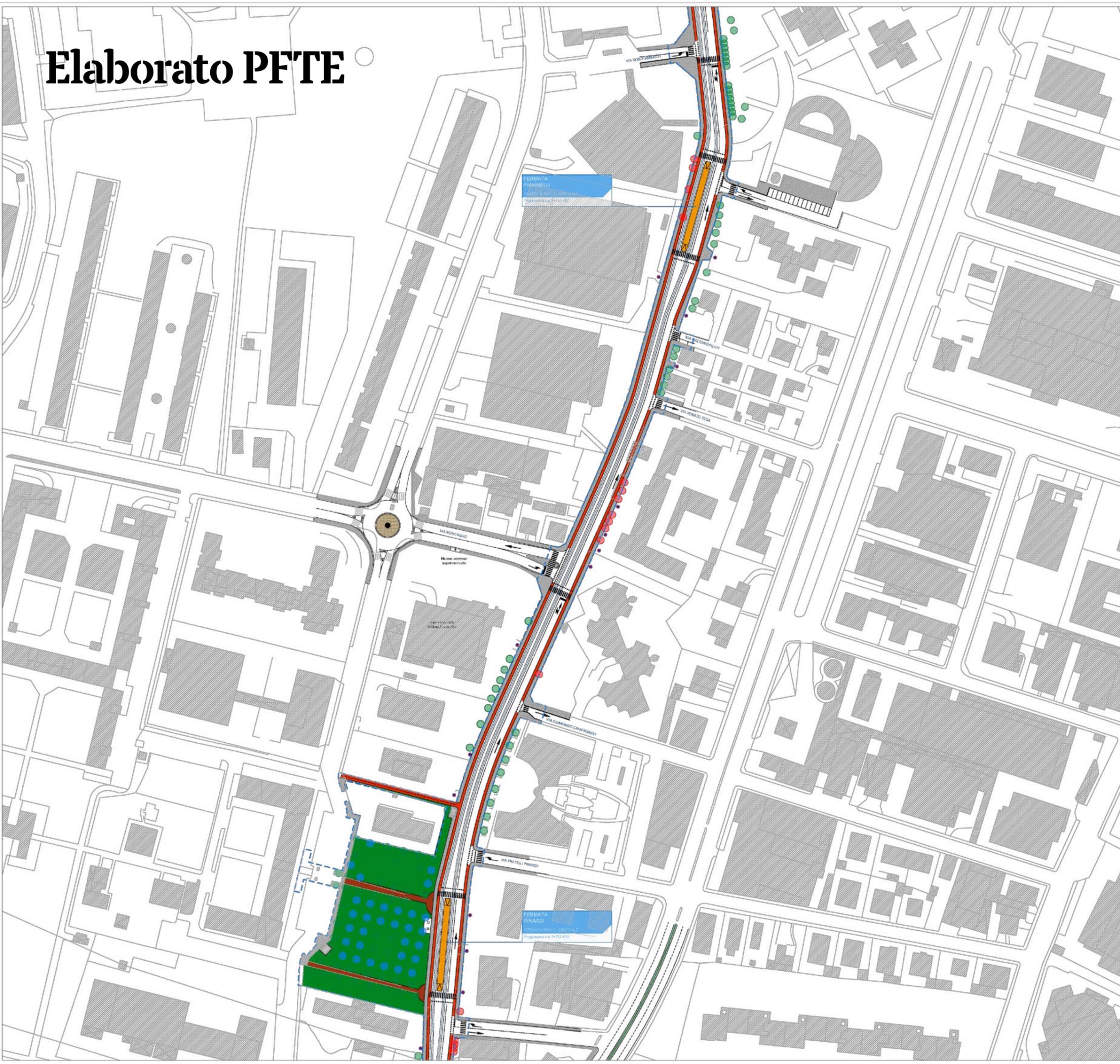


Alberature nuove



Alberature esistenti

Elaborato PFTE



LEGENDA

- pavimentazione in asfalto colato sp. 4 cm
- pista ciclabile bidirezionale in asfalto rosso
- aree verdi di progetto
- Sede tramviaria permeabile ed inerbita
- Limite d'intervento
- alberature esistenti
- nuove alberature di progetto
- alberature eliminate
- passo carrabile esistente mantenuto







RTI Progettisti:







PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DELLA SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD - DIRETTRICE CORTICELLA-CASTEL MAGGIORE)






TRACCIATO INSERIMENTO URBANISTICO E VIABILITA' PLANIMETRIA DELL'INSERIMENTO URBANISTICO TAVOLA 8

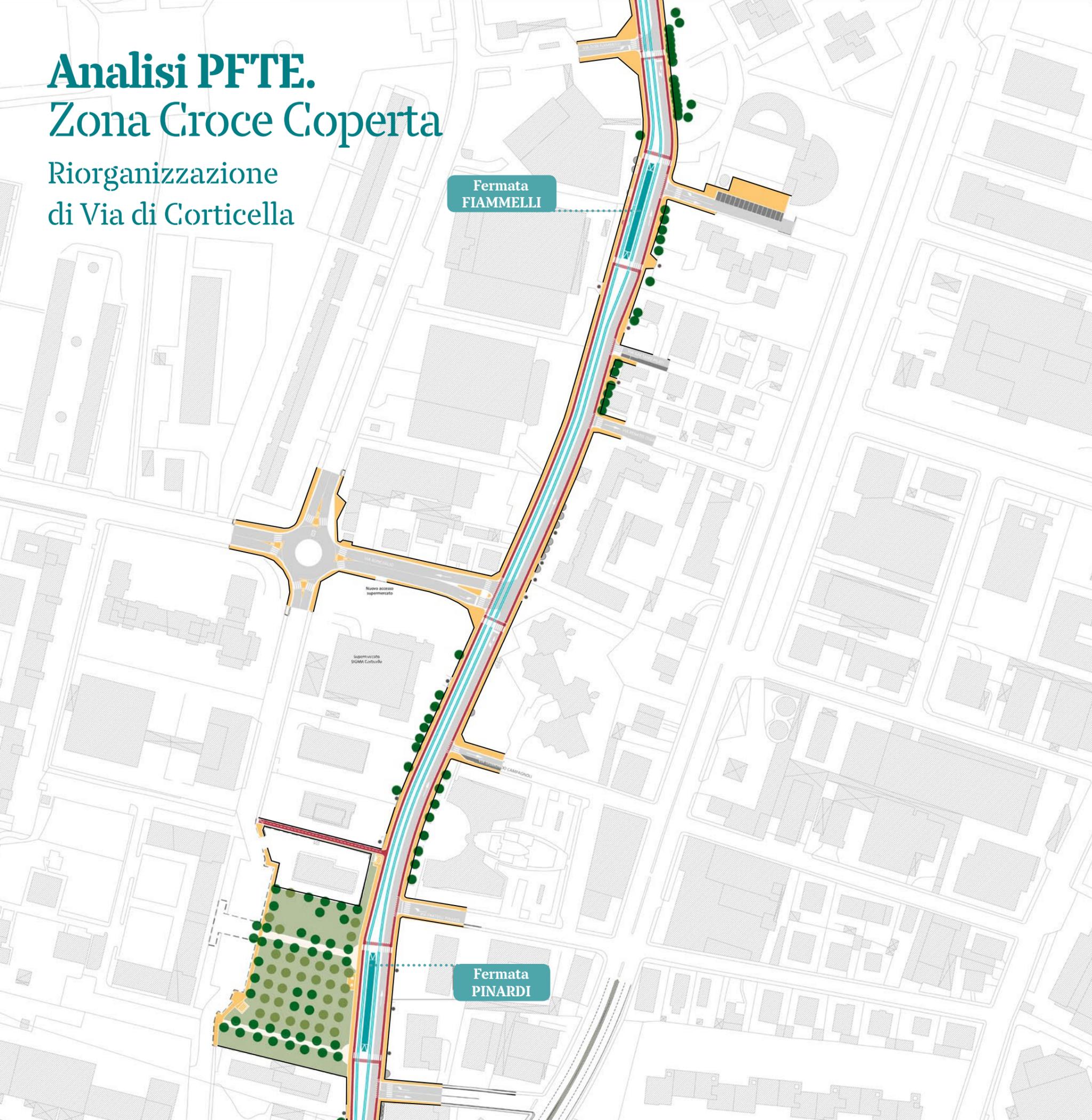
<p>COMUNE DI BOLOGNA SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE</p> <p>DIRETTORE DEL SETTORE ING. CLETO CARLINI</p> <p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO ING. GIANCARLO SGUBBI</p> <p>IL DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO ING. MIRKA RIVOLA</p> <p>SEGRETARIA TECNICA ING. BARBARA BARALDI GEOM. AGNESE FERRO Arch. VIRGINIA BORRELLIO</p>	<p>RESPONSABILE DI COMMESA ING. PAOLO MARCHETTI</p> <p>RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE ING. SANTI CAMINITI</p> <p>Gruppo di Progettazione: Ing. Alessandro Piazza (Coordinatore Tecnico) Ing. Saverio Cavallini (Progetto sistemi tramvie) Ing. Andrea Spinosi (Studi Trasporti) Arch. Sebastiano Faldi De Gama (Prog. Architettonico e Inser. Urbanistico) Ing. Sergio Di Nicola (Struttura Tramvie) Ing. Jerome Wajs (Impianti Tecnologici) Ing. Maurizio Falzani (Esperto Arredamento) Ing. Giorgio Cobelli (Progettazione Funzionale Depositi) Ing. Paolo Carrarini (Viabilità Interferenze) Ing. Stefano Tortella (Cassa Strutturale) Ing. Andrea Carlucci (Esperto Impianti Elettrico-Ferrovie) Ing. Domenico D'Apolonio (Impianti di Trazione Elettrica) Ing. Matteo Marzetti (Impianti Meccanici) Arch. Sergio Moscheo (Piani Esposizioni) per la Sicurezza) Ing. Boris Rowenczyn (Piani Economici e Finanziari) Prof. Matteo Mattioli (Valutazione impatto ambientale e impatto acustico)</p>
---	--

COMMESSA	FASE	DISCIPLINA	TIPONUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B381-C	SF	URB	PP008	B	1:1000	B381-C-SF-URB-PP008B

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	Gen. 2021	EMISSIONE	G. MAMAZZA	S. FULCI	S. CAMINITI
1	Feb. 2022	AGGIORNAMENTO A SEGUITO ISTRUTTORIA DEL COMUNE	S. MOSCHEO	S. FULCI	S. CAMINITI
2					

Analisi PFTE. Zona Croce Coperta

Riorganizzazione di Via di Corticella



Sede tranviaria

La tranvia avrà sede riservata ma non segregata. In questo tratto di Via di Corticella la tranvia si attesterà sul lato ovest della carreggiata stradale.



Capolinea e fermate

Le fermate "Pinardi" e "Fiammelli" avranno una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia.

Le fermate saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità e avranno due passi pedonali a ogni lato della fermata.



Spazi pedonali e accessibilità

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

Il progetto prevede la riqualificazione del giardino "3 Ottobre 2013", davanti al quale sarà posizionata la fermata Pinardi



Corsie ciclabili

In questo tratto di Via di Corticella, è prevista la realizzazione di corsie ciclabili monodirezionali sia in direzione nord che in direzione sud.



Viabilità carrabile

In questo tratto di via di Corticella ci sarà un unico senso di marcia verso nord.



Parcheggi



Alberature nuove



Alberature esistenti

Analisi PFTE

Riorganizzazione via di Corticella



Stato di fatto

© Architecna

Analisi PFTE

Riorganizzazione via di Corticella

CROCE COPERTA



Stato di progetto

© Architecna

Analisi PFTE

Riorganizzazione via di Corticella



Stato di fatto

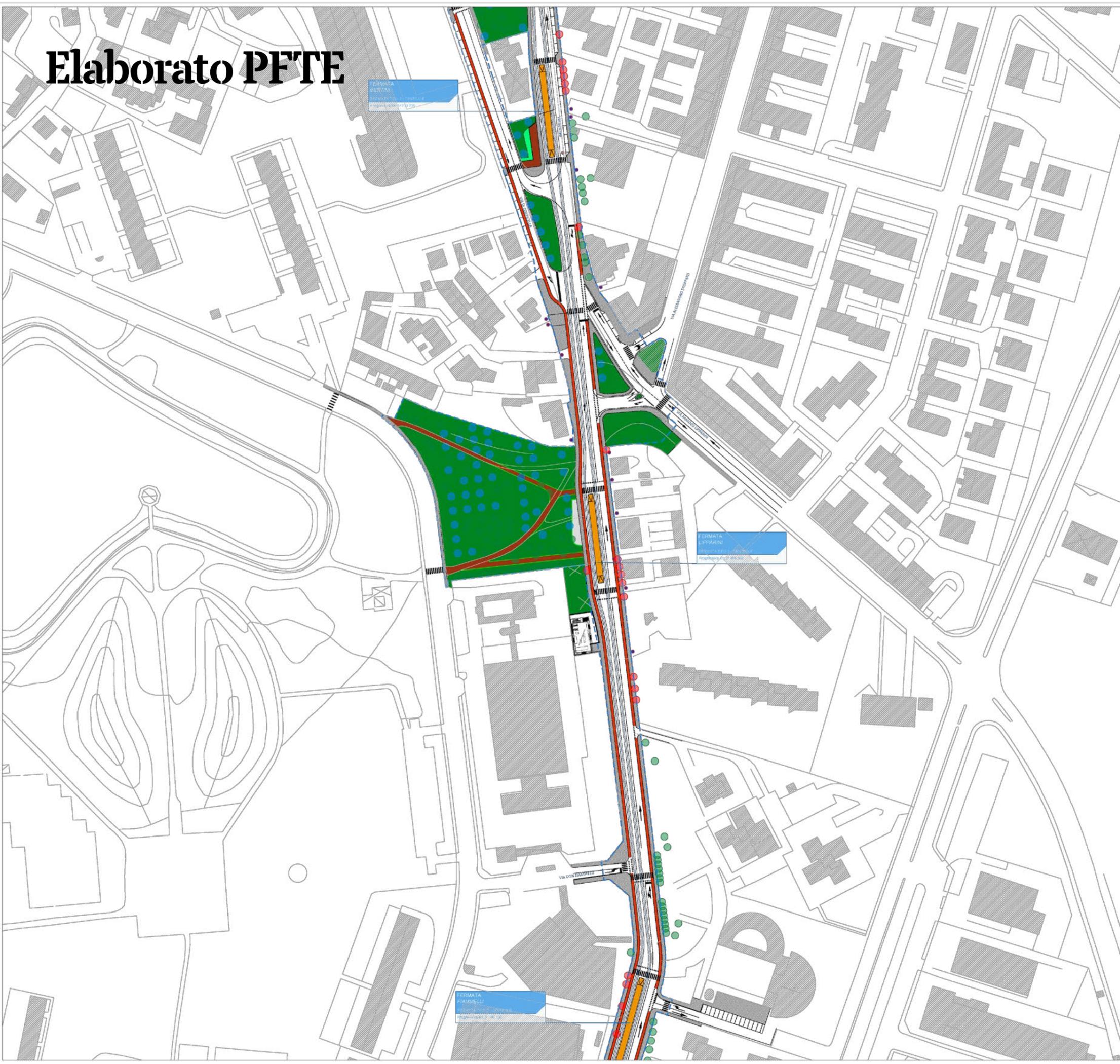


Stato di progetto



Esempio di “marciatram” e corsia ciclabile in carreggiata
Amsterdam

Elaborato PFTE



LEGENDA

- pavimentazione in asfalto colato sp. 4 cm
- pista ciclabile bidirezionale in asfalto rosso
- aree verdi di progetto
- Sede tramviaria permeabile ed inerbata
- Limite d'intervento
- alberature esistenti
- nuove alberature di progetto
- alberature eliminate
- passo carrabile esistente mantenuto

KEY PLAN



RTI Progettisti:

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DELLA SECONDA LINEA TRAMVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD - DIRETTRICE CORTICELLA-CASTEL MAGGIORE)

TRACCIATO INSERIMENTO URBANISTICO E VIABILITA' PLANIMETRIA DELL'INSERIMENTO URBANISTICO TAVOLA 9

COMUNE DI BOLOGNA SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE		RESPONSABILE DI COMMISERA ING. PAOLO MARCHETTI		RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE ING. SANTI CAMINITI	
IL DIRETTORE DEL SETTORE ING. CLETO CARLINI		Gruppo di Progettazione:			
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO ING. GIANCARLO SGUBBI		Ing. Alessandro Piazza (Coordinatore Tecnico)			
IL DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO ING. MIRKA RIVOLA		Ing. Sani Caminiti (Progetto sistemi tramvie)			
SEGRETARIA TECNICA ING. BARBARA BARALDI GEOM. AGNESE FERRO Arch. VIRGINIA BORRELLI		Ing. Andrea Spinosi (Studi Trasporti)			
		Arch. Sebastiano Faldi De Gama (Prog. Architettonico e Inser. Urbanistico)			
		Ing. Sergio Di Nicola (Costruzione Tramvie)			
		Ing. Jeremie Wajs (Impianti Tecnologici)			
		Ing. Maurizio Falzani (Esperto Armatamento)			
		Ing. Giorgio Colletti (Progettazione Funzionale Depositi)			
		Ing. Paolo Carrarini (Viabilità Interferente)			
		Ing. Dalila Tortella (Cassa Strutturale)			
		Ing. Andrea Carucci (Esperto Impianti Elettro-ferrovie)			
		Ing. Domenico D'Apolonio (Impianti di Trazione Elettrica)			
		Ing. Matteo Marzetti (Impianti Meccanici)			
		Arch. Sergio Moscheo (Piani Disposizioni) per la Sicurezza			
		Ing. Boris Rowenczyn (Piani Economici e Finanziari)			
		Prof. Matteo Mattioli (Valutazione impatto ambientale e impatto acustico)			

COMMESSA	FASE	DISCIPLINA	TIPONUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B381-C	SF	URB	PP009	B	1:1000	B381-C-SF-URB-PP009B

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	Gen. 2021	EMISSIONE	G. MAMAZZA	S. FULCI	S. CAMINITI
1	Feb. 2022	AGGIORNAMENTO A SEGUITO ISTRUTTORIA DEL COMUNE	S. MOSCHEO	S. FULCI	S. CAMINITI
2					

Analisi PFTE.

Zona Croce Coperta

Riorganizzazione di Via di Corticella

FERMATA BENTINI
FERMATA TIPO 2 - CENTRALE
Progressione SP/37/32/255

Fermata BENTINI

Fermata LIPPARINI

Fermata FIAMMELLI



Sede tranviaria

La tranvia avrà sede riservata ma non segregata. In questo tratto di Via di Corticella e di Via Bentini, la tranvia si attesterà sul lato ovest della carreggiata stradale.



Capolinea e fermate

Le fermate "Fiammelli", "Lipparini" e "Bentini" avranno una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. Le fermate saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità e avranno due passi pedonali a ogni lato della fermata.



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.

Il progetto in questo tratto prevede la riqualificazione dell'accesso al parco dell'Arcoveggio, davanti al quale è prevista la realizzazione della fermata Lipparini



Corsie ciclabili

In questo tratto di Via di Corticella fino all'incrocio con Via Bentini, è prevista la realizzazione di corsie ciclabili monodirezionali sia in direzione nord che in direzione sud.

Dopo l'incrocio con via Lipparini, in direzione nord le biciclette percorreranno via Bentini sulla corsia stradale con l'adozione del limite di 30 Km/h.

In direzione sud è prevista la realizzazione su Via di Corticella di una corsia ciclabile monodirezionale.



Viabilità carrabile

In questo tratto di via di Corticella ci sarà un unico senso di marcia verso nord. Dopo l'incrocio con via Lipparini, anche via Bentini avrà un'unica corsia in direzione nord.



Parcheggi



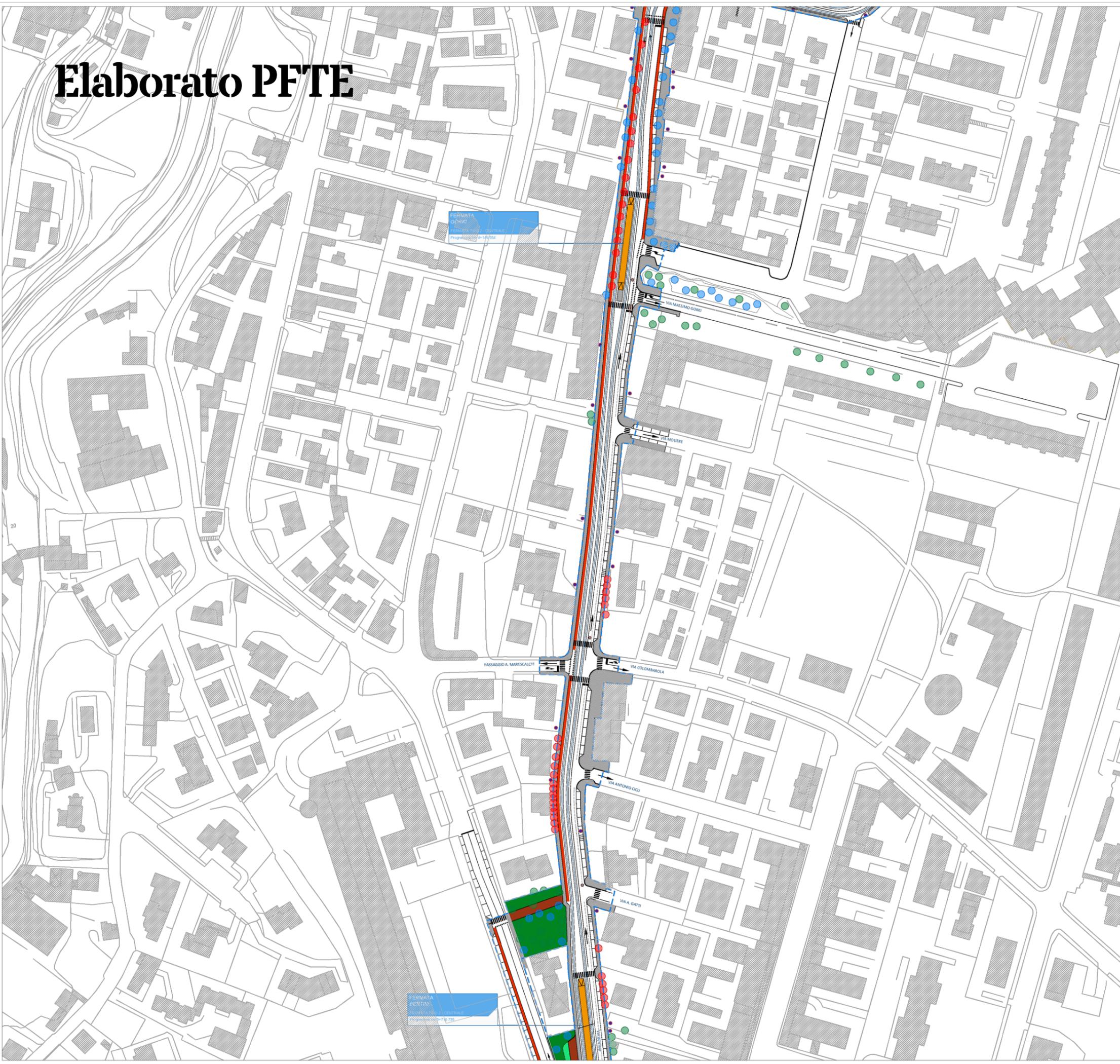
Alberature nuove



Alberature esistenti



Elaborato PFTE



LEGENDA

	pavimentazione in asfalto colato sp. 4 cm		alberature esistenti
	pista ciclabile bidirezionale in asfalto rosso		nuove alberature di progetto
	aree verdi di progetto		alberature eliminate
	Sede tramviaria permeabile ed inerbita		passo carrabile esistente mantenuto
	Limite d'intervento		



RTI Progettisti:
SYSTRA **SOTECNI**

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DELLA SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD - DIRETTRICE CORTICELLA-CASTEL MAGGIORE)

TRACCIATO INSERIMENTO URBANISTICO E VIABILITA' PLANIMETRIA DELL'INSERIMENTO URBANISTICO TAVOLA 10

<p>COMUNE DI BOLOGNA SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE</p> <p>IL DIRETTORE DEL SETTORE ING. CLETO CARLINI</p> <p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO ING. GIANCARLO SGUBBI</p> <p>IL DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO ING. MIRKA RIVOLA</p> <p>SEGRETARIA TECNICA ING. BARBARA BARALDI GEOM. AGNESE FERRO Arch. VIRGINIA BORRELLI</p>	<p>RESPONSABILE DI COMMESSA ING. PAOLO MARCHETTI</p> <p>RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE ING. SANTI CAMINITI</p> <p>Gruppo di Progettazione: Ing. Alessandro Piazza (Coordinatore Tecnico) Ing. Santi Caminiti (Progetto sistemi tramviari) Ing. Andrea Spinosi (Studi Trasportistici) Arch. Sebastiano Fazio De Sarro (Prolog. Architettonico e Inser. Urbanistico) Ing. Sergio Di Nicola (Sovrappiatta Tramviaria) Ing. Jeremie Wajs (Impianti Tecnologici) Ing. Maurizio Falzea (Esperto Armamento) Ing. Giorgio Coletti (Progettazione Funzionale Depositi) Ing. Pietro Carrinelli (Viabilità Interferente) Ing. Stefano Tortella (Opere Strutturali) Ing. Andrea Carlucci (Esperto Impianti Elettro-ferroviari) Ing. Domenico D'Apollonio (Impianti di Trazione Elettrica) Ing. Matteo Marzetti (Impianti Meccanici) Arch. Sergio Moscheo (Prime Disposizioni per la Sicurezza) Ing. Boris Rowenczyn (Piani Economici e Finanziari) Prof. Matteo Mattioli (Valutazione impatto ambientale e impatto acustico)</p>
---	---

COMMESSA	FASE	DISCIPLINA	TIPONUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B381-C	SF	URB	PP010	B	1:1000	B381-C-SF-URB-PP010B

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	Gen. 2021	EMISSIONE	G. MAMAZZA	S. FULCI	S. CAMINITI
1	Feb. 2022	AGGIORNAMENTO A SEGUITO ISTRUTTORIA DEL COMUNE	S. MOSCHEO	S. FULCI	S. CAMINITI
2					

Analisi PFTE. Zona Corticella

Riorganizzazione di Via di Corticella

Fermata
GORKI

Fermata
BENTINI



Sede tranviaria

La tranvia avrà sede riservata ma non segregata. In Via Bentini, la tranvia si attesterà sul lato ovest della carreggiata stradale.



Fermate

Le fermate "Bentini", "Gorki" avranno una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. Le fermate saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità e avranno due attraversamenti pedonali a ogni lato della fermata.



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.



Corsie ciclabili

In questo tratto di via Bentini in direzione sud è prevista la realizzazione di una pista ciclabile monodirezionale, mentre in direzione nord vi sarà una corsia promiscua auto-bici con adozione del limite a 30 km/h.



Viabilità carrabile

Via Bentini avrà un'unica corsia in direzione nord.



Parcheggi

Su su via Bentini saranno presenti stalli di sosta in linea a lato della corsia veicolare.



Alberature nuove



Alberature esistenti

Analisi PUTE

Riorganizzazione via di Corticella



Stato di fatto

Analisi PUTE

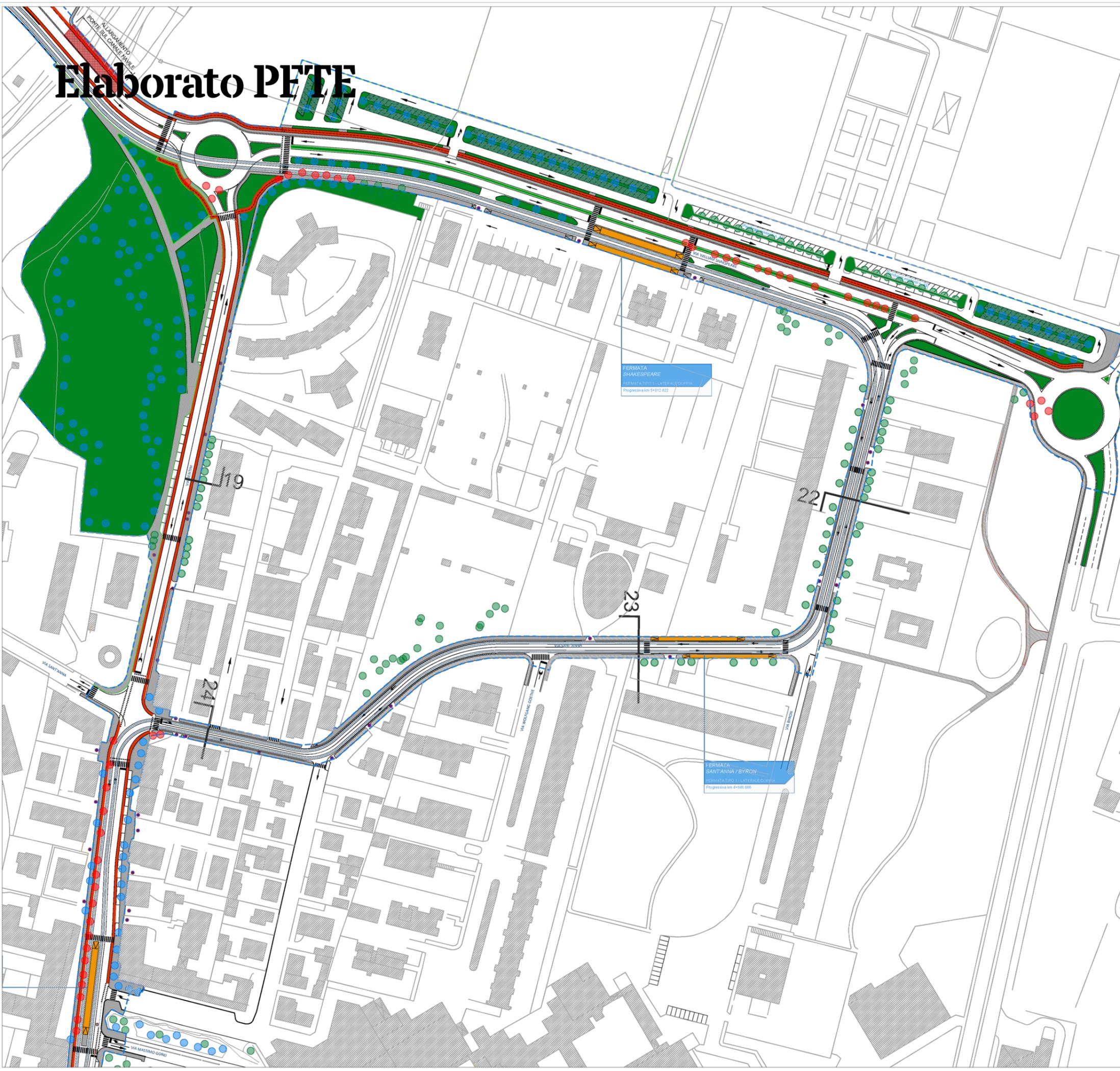
Riorganizzazione via di Corticella



Stato di progetto

© Architettura

Elaborato PUTE



LEGENDA

	pavimentazione in asfalto colato sp. 4 cm		alberature esistenti
	pista ciclabile bidirezionale in asfalto rosso		nuove alberature di progetto
	aree verdi di progetto		alberature eliminate
	Sede tramviaria permeabile ed inerbita		passo carrabile esistente mantenuto
	Limite d'intervento		



RTI Progettisti:

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DELLA SECONDA LINEA TRAMVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD - DIRETTRICE CORTICELLA-CASTEL MAGGIORE)

TRACCIATO INSERIMENTO URBANISTICO E VIABILITA' PLANIMETRIA DELL'INSERIMENTO URBANISTICO TAVOLA 11

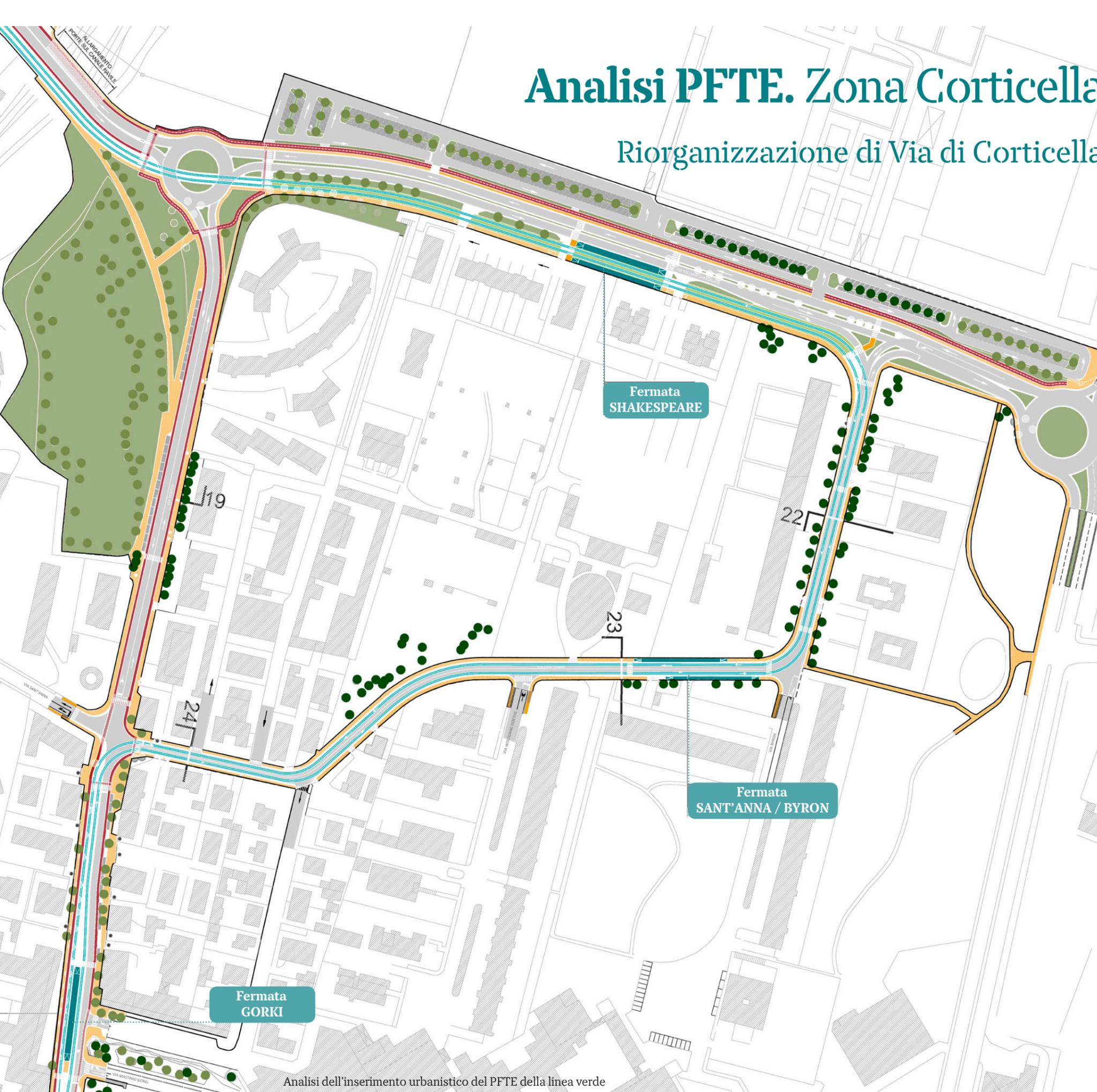
<p>COMUNE DI BOLOGNA SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE</p> <p>IL DIRETTORE DEL SETTORE ING. CLETO CARLINI</p> <p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO ING. GIANCARLO SGUBBI</p> <p>IL DIRETTORE DELL'ESecuzione DEL CONTRATTO ING. MIRKA RIVOLA</p> <p>SEGRETARIA TECNICA ING. BARBARA BARALDI GEOM. AGNESE FERRO Aech. VIRGINIA BORRELLO</p>	<p>RESPONSABILE DI COMMISSA ING. PAOLO MARCHETTI</p> <p>Gruppo di Progettazione: Ing. Alessandro Piazza (Coordinatore Tecnico) Ing. Santi Caminiti (Progetto sistemi tramviari) Ing. Andrea Spinosi (Studi Trasportistici) Arch. Sebastiano Falco De Sarro (Progett. Architettonico e Inser. Urbanistico) Ing. Sergio Di Nicola (Sovrastruttura Tramviaria) Ing. Jeremie Wajs (Impianti Tecnologici) Ing. Maurizio Falzea (Esperto Armamento) Ing. Giorgio Coletti (Progettazione Funzionale Depositi) Ing. Pietro Carniti (Viabilità Interferente) Ing. Stefano Torrella (Opere Strutturali) Ing. Andrea Carlucci (Esperto Impianti Elettro-ferroviari) Ing. Domenico D'Apollonio (Impianti di Trazione Elettrica) Ing. Matteo Marzetti (Impianti Meccanici) Arch. Sergio Moscheo (Prime Disposizioni per la Sicurezza) Ing. Boris Rowenczyn (Piani Economici e Finanziari) Prof. Matteo Mattioli (Valutazione impatto ambientale e impatto acustico)</p> <p>RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE ING. SANTI CAMINITI</p>
---	---

COMMISSA	FASE	DISCIPLINA	TIPONUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B3811-C	SF	URB	PP011	B	1:1000	B3811-C-SF-URB-PP011B

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	Gen. 2021	EMISSIONE	G. MAMAZZA	S. FULCI	S. CAMINITI
1	Feb. 2022	AGGIORNAMENTO A SEGUITO DI ISTRUTTORIA DEL COMUNE	S. MOSCHEO	S. FULCI	S. CAMINITI
2					

Analisi PFTE. Zona Corticella

Riorganizzazione di Via di Corticella



Sede tranviaria

La tranvia sarà in sede riservata ma non segregata fino all'incrocio tra via Corticella e via Sant'Anna. Da qui, lungo le vie Sant'Anna e Byron, il tram viaggerà in promiscuo, condividendo la carreggiata stradale con le auto. In Via Shakespeare il tram tornerà a viaggiare in sede riservata e verde.



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. L'istituto Serpieri sarà collegato pedonalmente alla fermata di via Sant'Anna.



Corsie ciclabili

In questo tratto di Via Bentini, è prevista la realizzazione di corsie ciclabili monodirezionali sia in direzione nord che in direzione sud. Via Shakespeare avrà invece una pista ciclabile bidirezionale.



Viabilità carrabile

Via Bentini fino all'incrocio con via S.anna sarà a senso unico di marcia in direzione nord. Da lì in poi, il tratto fino all'incrocio con via Shakespeare sarà a doppio senso. Via Sant'Anna e Via Byron saranno percorribili infine nei due sensi di marcia. Via Shakespeare sarà completamente riorganizzata e riqualificata, separando le corsie e realizzando due rotonde.



Parcheggi

Su via Bentini saranno presenti stalli di sosta in linea a lato della corsia veicolare. Spazi di parcheggio verranno realizzati in corrispondenza dell'attuale capolinea della 27. Verranno inoltre riorganizzati e ampliati i parcheggi sul lato nord di via Shakespeare.



Alberature nuove

In termini di riqualificazione urbana, si prevede la realizzazione di un nuovo parco attrezzato nell'area compresa tra Via Bentini e l'asta del Navile, implementando così l'accessibilità dell'intero polo della scuola Marsili.



Alberature esistenti

Analisi PFTE

Riorganizzazione via Shakespeare



Stato di fatto

Analisi PUTE

Riorganizzazione via Shakespeare



SHAKESPEARE



Stato di progetto



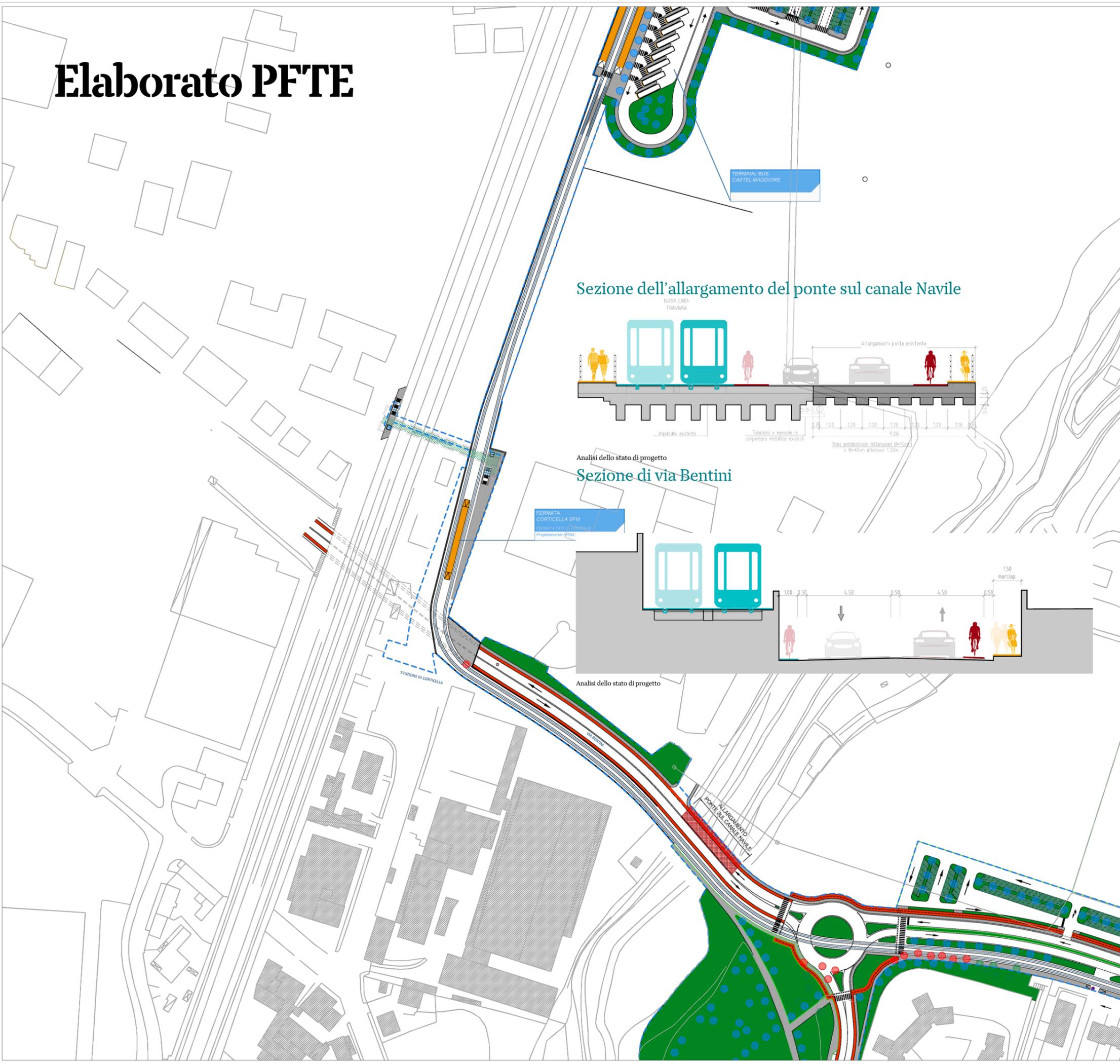
Esempio riorganizzazione della carreggiata stradale in promiscuo

Graz

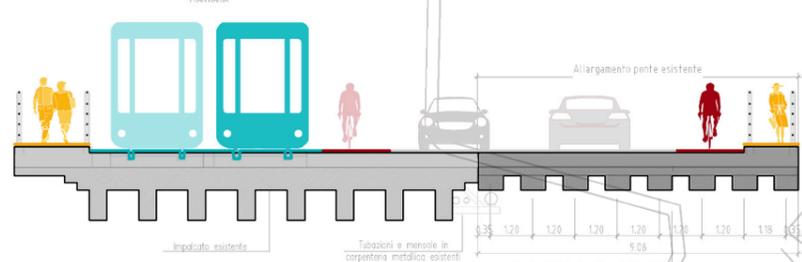


Esempio tranvia verde
Saragozza

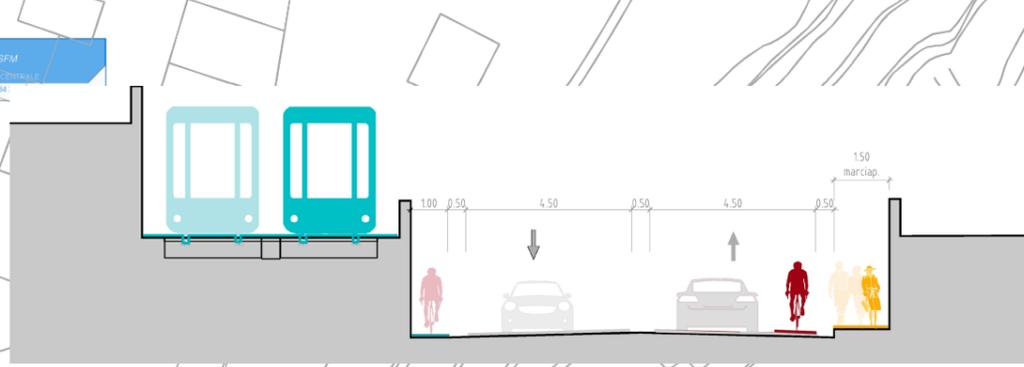
Elaborato PFTE



Sezione dell'allargamento del ponte sul canale Navile



Analisi dello stato di progetto Sezione di via Bentini



LEGENDA

- pavimentazione in asfalto colato sp. 4 cm
- pista ciclabile bidirezionale in asfalto rosso
- aree verdi di progetto
- Sede tramviaria permeabile ed inerbita
- Limite d'intervento
- alberature esistenti
- nuove alberature di progetto
- alberature eliminate
- passo carrabile esistente mantenuto

KEY PLAN



RTI Progettisti:

**PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DELLA
SECONDA LINEA TRAMVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD -
DIRETTRICE CORTICELLA-CASTEL MAGGIORE)**

Intervento finanziato con risorse FSC 2014-2020 - Piano operativo della Città metropolitana di Bologna Delibera CPE n.73/2017

**TRACCIATO INSERIMENTO URBANISTICO E VIABILITA'
PLANIMETRIA DELL'INSERIMENTO URBANISTICO
TAVOLA 12**

COMUNE DI BOLOGNA SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE		RESPONSABILE DI COMMESSA ING. PAOLO MARCHETTI		RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE ING. SANTI CAMINITI	
IL DIRETTORE DEL SETTORE ING. CLETO CARLINI		Gruppo di Progettazione:			
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO ING. GIANCARLO SGUBBI		Ing. Alessandro Piazza (Coordinatore Tecnico)			
IL DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO ING. MIRKA RIVOLA		Ing. Santi Caminiti (Progetto sistemi tramviari)			
SEGRETARIA TECNICA ING. BARBARA BARALDI GEOM. AGNESE FERRO Aech. VIRGINIA BORRELO		Ing. Andrea Spinosi (Studi Trasportistici)			
		Arch. Sebastiano Falco De Sarro (Prog. Architettonico e Inser. Urbanistico)			
		Arch. Sergio Muschio (Sovrastuttura Tramviaria)			
		Ing. Jeremie Wajs (Impianti Tecnologici)			
		Ing. Maurizio Falzea (Esperto Armamento)			
		Ing. Giorgio Coletti (Progettazione Funzionale Depositi)			
		Ing. Pietro Carniti (Viabilità Interferente)			
		Ing. Stefano Torrella (Opere Strutturali)			
		Ing. Andrea Carlucci (Esperto Impianti Elettro-ferroviari)			
		Ing. Domenico D'Apollonio (Impianti di Trazione Elettrica)			
		Ing. Matteo Marzetti (Impianti Meccanici)			
		Arch. Sergio Muschio (Prime Disposizioni per la Sicurezza)			
		Ing. Boris Rowenczyn (Piani Economici e Finanziari)			
		Prof. Matteo Mattioli (Valutazione impatto ambientale e impatto acustico)			

COMMESSA	FASE	DISCIPLINA	TIPONUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B3811-C	SF	URB	PP012	B	1:1000	B381-C-SF-URB-PP012B

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	Gen. 2021	EMISSIONE	G. MAMAZZA	S. FULCI	S. CAMINITI
1	Feb. 2022	AGGIORNAMENTO A SEGUITO DI ISTRUTTORIA DEL COMUNE	S. MOSCHEO	S. FULCI	S. CAMINITI
2					

Analisi PFTE. Zona Corticella

Riorganizzazione del capolinea

Capolinea
CASTEL MAGGIORE

TERMINAL BUS
CASTEL MAGGIORE

Fermata
CORTICELLA SFM

STAZIONE DI CORTICELLA

PONTE ALLARGAMENTO
SUL CANALE NAVILE



Sede tranviaria

La tranvia in questo tratto sarà in sede riservata ma non segregata. In via Shakespeare e nell'ultimo tratto di via Bentini, la tranvia si accosterà sul lato sud della carreggiata stradale, risalendo nell'ultimo tratto, fino alla quota della ferrovia e della stazione di Corticella, per arrivare quindi al capolinea.



Capolinea e fermate

La fermata "Corticella SFM" sarà collegata direttamente alla stazione ferroviaria e al quartiere "Primo maggio", attraverso un nuovo passaggio pedonale.



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.



Corsie ciclabili

In questo tratto finale di Via Bentini, è prevista la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale sia in direzione nord che in direzione sud. Via Shakespeare avrà invece una pista ciclabile bidirezionale che raggiungerà il centro sportivo.



Viabilità carrabile

All'intersezione tra via Bentini e via Shakespeare sarà realizzata una rotonda. Il ponte sul Navile sarà ampliato verso nord per inserire la sede della tranvia. Anche il tratto di via Bentini verso il sottopasso ferroviario sarà traslato verso nord.



Parcheggi



Alberature nuove



Alberature esistenti

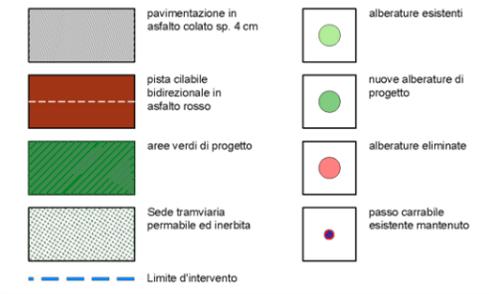
Analisi dell'inserimento urbanistico del PFTE della seconda linea tranviaria nella zona di Bolognina



Elaborato PFTE



LEGENDA



KEY PLAN







RTI Progettisti:







**PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DELLA
 SECONDA LINEA TRAMVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD -
 DIRETTRICE CORTICELLA-CASTEL MAGGIORE)**



Intervento finanziato con risorse FSC 2014-2020 - Piano operativo della Città metropolitana di Bologna Delibera CPE n.73/2017



**TRACCIATO INSERIMENTO URBANISTICO E VIABILITA'
 PLANIMETRIA DELL'INSERIMENTO URBANISTICO
 TAVOLA 13**

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

SEGRETARIA TECNICA
 ING. BARBARA BARALDI
 GEOM. AGNESE FERRO
 Arch. VIRGINIA BORRELLO

RESPONSABILE DI COMMESSA
 ING. PAOLO MARCHETTI

RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE
 ING. SANTI CAMINITI

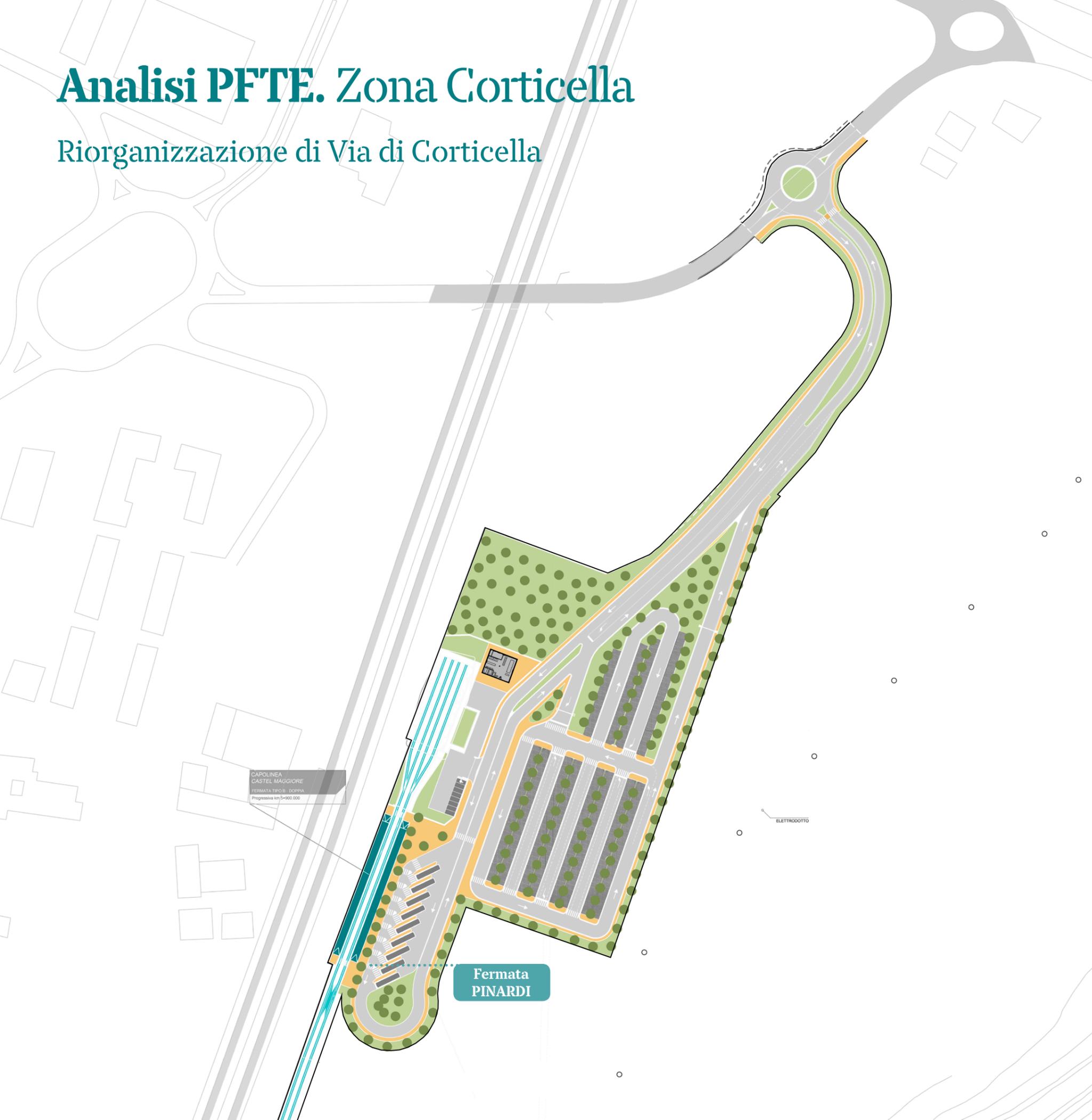
Gruppo di Progettazione:
 Ing. Alessandro Piazza (Coordinatore Tecnico)
 Ing. Santi Caminiti (Progetto sistemi tramviari)
 Ing. Andrea Spmosa (Studi Trasportistici)
 Arch. Sebastiano Falco De Sarro (Progr. Architettonico e Inser. Urbanistico)
 Ing. Sergio Di Nicola (Sovrastuttura Tramviaria)
 Ing. Jeremie Wajs (Impianti Tecnologici)
 Ing. Maurizio Falzea (Esperto Armamento)
 Ing. Giorgio Coletti (Progettazione Funzionale Depositi)
 Ing. Pietro Caminiti (Viabilità Interferente)
 Ing. Stefano Torrella (Opere Strutturali)
 Ing. Andrea Carlucci (Esperto Impianti Elettro-ferroviari)
 Ing. Domenico D'Apollonio (Impianti di Trazione Elettrica)
 Ing. Matteo Marzoli (Impianti Meccanici)
 Arch. Sergio Moscheo (Piemre Disposizioni per la Sicurezza)
 Ing. Boris Rowenczyn (Piani Economici e Finanziari)
 Prof. Matteo Mattioli (Valutazione impatto ambientale e impatto acustico)

COMMESSA	FASE	DISCIPLINA	TIPONUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B381-C	SF	URB	PP013	B	1:1000	B381-C-SF-URB-PP013B

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	Gen. 2021	EMISSIONE	G. MAMAZZA	S. FULCI	S. CAMINITI
1	Feb. 2022	AGGIORNAMENTO A SEGUITO DI ISTRUTTORIA DEL COMUNE	S. MOSCHEO	S. FULCI	S. CAMINITI
2					

Analisi PFTE. Zona Corticella

Riorganizzazione di Via di Corticella



Sede tranviaria

La tranvia viaggerà parallelamente alla sede ferroviaria per giungere al Capolinea "Castelmaggiore". In testata alla linea, subito oltre il capolinea, il progetto prevede la realizzazione di un edificio di ricovero per la sosta dei mezzi negli orari notturni.



Capolinea e fermate

Il Capolinea di Castel Maggiore avrà due banchine laterali. Per ottimizzare l'intermodalità del nodo la fermata si andrà ad attestare in prossimità del nuovo terminal degli autobus e del parcheggio scambiatore.



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.



Viabilità carrabile

Il nuovo nodo di interscambio sarà collegato tramite un nuovo tratto stradale a via Di Vittorio, dove verrà realizzata una nuova rotonda.



Parcheggi

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo parcheggio scambiatore di 332 posti auto.



Alberature nuove



Alberature esistenti



Analisi PFTE

Bilancio riassuntivo dei parcheggi nel Quartiere

TRANVIA DI BOLOGNA - SECONDA LINEA - LINEA VERDE (TRATTO NORD CORTICELLA - CASTEL MAGGIORE)				
PARCHEGGI - Confronto stato attuale e di progetto				
	Stato attuale	Progetto	Delta	Bilancio per zona
ZONA BOLOGNINA				
Percorso su via Giacomo Matteotti				
da via Masini a via Jacopo della Quercia	5	2	-3	
Percorso su via Ferrarese				
da via Sebastiano Serlio a via Mazza	96	26	-70	
via Ferrarese				
da via Franceschini a via Saliceto	28	15	-13	
Percorso su via Mazza				
da via Ferrarese a via di Corticella	24	86	62	
via Bolognese				
da via del Rosaspina a via di Corticella	59	19	-40	
Percorso su via di Corticella				
da via Mazza a via Mitelli	41	34	-7	
da via Mitelli a via Passarotti	24	16	-8	
da via Passarotti a via Bassanelli	76	192	116	
da via Bassanelli alla linea di cintura	10	0	-10	
				27
ZONA CASERME ROSSE - CROCE COPERTA				
dalla linea di cintura a via di Saliceto	24	21	-3	
da via di Saliceto a via Stendhal	14	5	-9	
da via Stendhal a via Lipparini	6	0	-6	
				-18
ZONA CORTICELLA				
Percorso su via Bentini				
da via Lipparini a via Sant'Anna	98	66	-32	
da via Sant'Anna a via Shakespeare	17	23	6	
Percorso su via Byron				
da via Sant'Anna a via Shakespeare	21	0	-21	
Via Byron (Capolinea 27)	0	25	25	
Percorso su via William Shakespeare				
da via Byron a via Bentini	162	249	87	
				65
TOTALE BILANCIO STALLI DI SOSTA nel COMUNE DI BOLOGNA				
				74
Castel Maggiore: Parcheggio di interscambio al capolinea	0	332		332
TOTALE BILANCIO STALLI SOSTA COMPRESO PARCHEGGIO DI INTERSCAMBIO				
				406

L'attuale bilancio dei parcheggi è da considerarsi indicativo e non definitivo.



Analisi PFTE

Bilancio riassuntivo delle alberature nel quartiere

TRANVIA DI BOLOGNA - SECONDA LINEA - LINEA VERDE (TRATTO NORD CORTICELLA - CASTEL MAGGIORE)				
ALBERATURE - Confronto stato attuale e di progetto				
	Alberi esistenti interferiti	Alberi di nuovo impianto	Delta	Bilancio per zona
ZONA BOLOGNINA				
Percorso su via Giacomo Matteotti				
da via Masini a via Jacopo della Quercia	0	0	0	
Percorso su via Ferrarese				
da via Sebastiano Serlio a via Mazza	0	0	0	
via Ferrarese				
da via Franceschini a via Saliceto	23	18	-5	
Percorso su via Mazza				
da via Ferrarese a via di Corticella	0	1	1	
via Bolognese				
da via del Rosaspina a via di Corticella	22	0	-22	
Intervento di compensazione nel Parco Trilogia Navile (via Gobetti)	0	41	41	
Percorso su via di Corticella				
da via Mazza a via Mitelli	0	0	0	
da via Mitelli a via Passarotti	0	0	0	
da via Passarotti a via Bassanelli	0	0	0	
Intervento di compensazione nel nuovo parcheggio in via Bassanelli	0	45	45	
da via Bassanelli alla linea di cintura	2	0	-2	
				58
ZONA CASERME ROSSE - CROCE COPERTA				
dalla linea di cintura a via di Saliceto	11	11	0	
da via di Saliceto a via Stendhal	12	0	-12	
da via Stendhal a via Lipparini	31	74	43	
Intervento di compensazione nel Giardino Giorgio Ambrosoli	0	81	81	
				112
ZONA CORTICELLA				
Percorso su via Bentini				
da via Lipparini a via Sant'Anna	47	50	3	
Percorso su via Byron				
da via Sant'Anna a via Shakespeare	0	0	0	
Percorso su via William Shakespeare				
da via Byron a via Bentini	30	64	34	
Percorso su via Bentini				
da via Shakespeare a Capolinea	1	0	-1	
Intervento di compensazione nell'area tra via Bentini e il Navile	0	81	81	
				117
BILANCIO ALBERATURE nel COMUNE DI BOLOGNA				
	179	466		287
Castel Maggiore: Area di interscambio al capolinea				
	0	194		194
BILANCIO TOTALE ALBERATURE (compreso capolinea di Castel Maggiore)				
	179	660		481

La stima definitiva delle alberature interferire sarà possibile solo nei successivi livelli di progettazione. Al momento, per tanto, possiamo parlare solo di ipotesi generali stimate che si andranno a modificare con lo sviluppo del progetto:

Alberi interferenti/potenzialmente da rimuovere: **179**

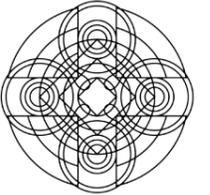
Alberi di nuovo impianto **660**, di cui 194 sono localizzati al parcheggio del capolinea di Castel Maggiore.



Comune di Bologna

**fondazione
innovazione urbana**

**B UN TRAM
PER BOLOGNA**



Sostenibilità
è Bologna

Per informazioni di carattere generale sul progetto:

visita www.untramperbologna.it

Puoi prenotare un appuntamento anticipandoci la tematica di tuo interesse,

scrivendo un'e-mail a uno di questi indirizzi:

Fondazione Innovazione Urbana: **trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it**

Comune di Bologna: **infotram@comune.bologna.it**; telefono: **0512193958**