

Sostenibilità  
è Bologna



Comune di Bologna

fondazione  
innovazione urbana

# Presentazione del Progetto definitivo della prima linea tranviaria Incontri informativi 2020 Quartiere Porto - Saragozza

**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

- **Lorenzo Cipriani**, Presidente del Quartiere Porto - Saragozza

- **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

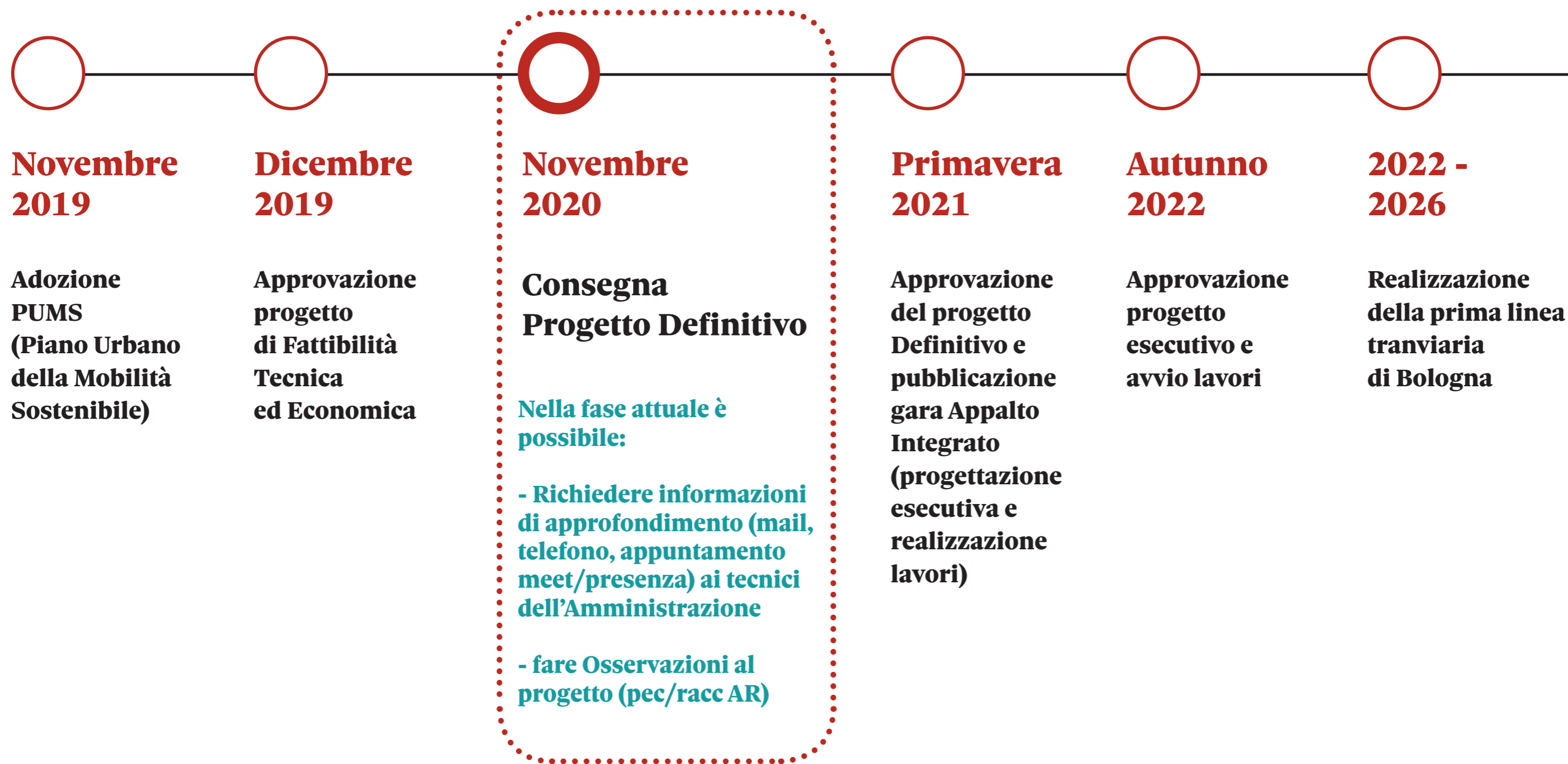


**Lorenzo Cipriani,**  
Presidente del Quartiere  
Porto - Saragozza,  
Comune di Bologna

**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" (Folders) and sorted by "Nome" (Name) in ascending order. There are two rows of folders:

- 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...

Below the folders, there is a "File" section containing a single PDF document. The PDF thumbnail shows a cover page with logos for SVSIRA, SOTECNI, and PUMS, and the title "PROGETTO DEFINITIVO DELLA PRIMA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (LINEA ROSSA)". Below the title, it says "ELABORATI GENERALI INQUADRAMENTO DELL'OPERA" and "Elenco Elaborati". At the bottom of the thumbnail, there is a red PDF icon and the text "ELENCO ELABORATI B...".

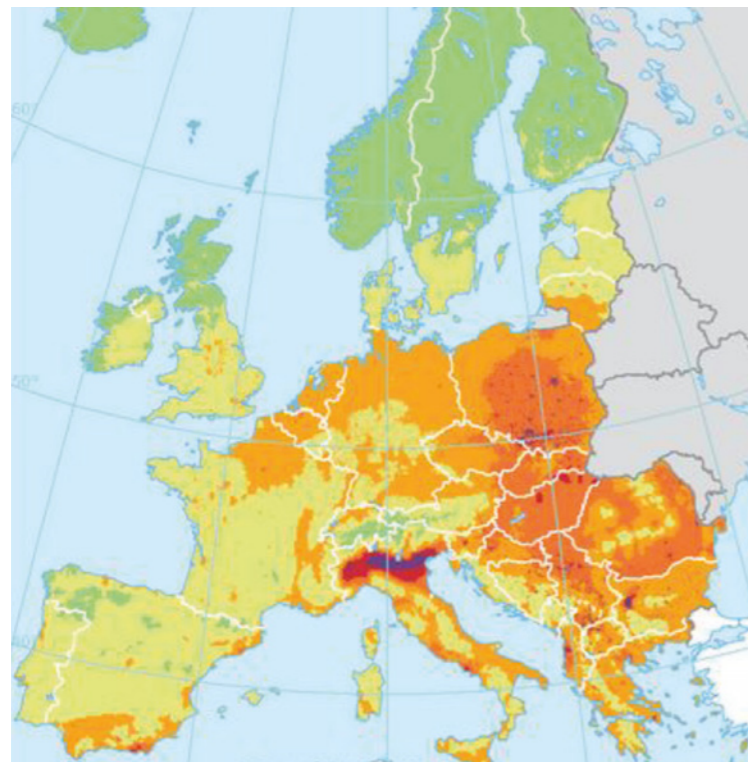
**Quali  
obiettivi?**

# 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

**-40%**

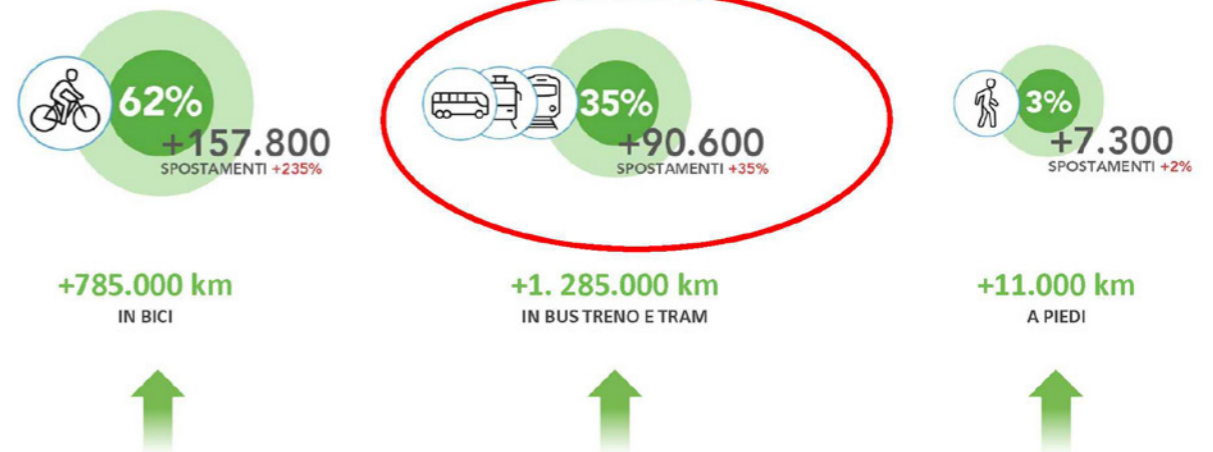
EMISSIONI DI GAS SERRA DA TRAFFICO ATTRAVERSO

**-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



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

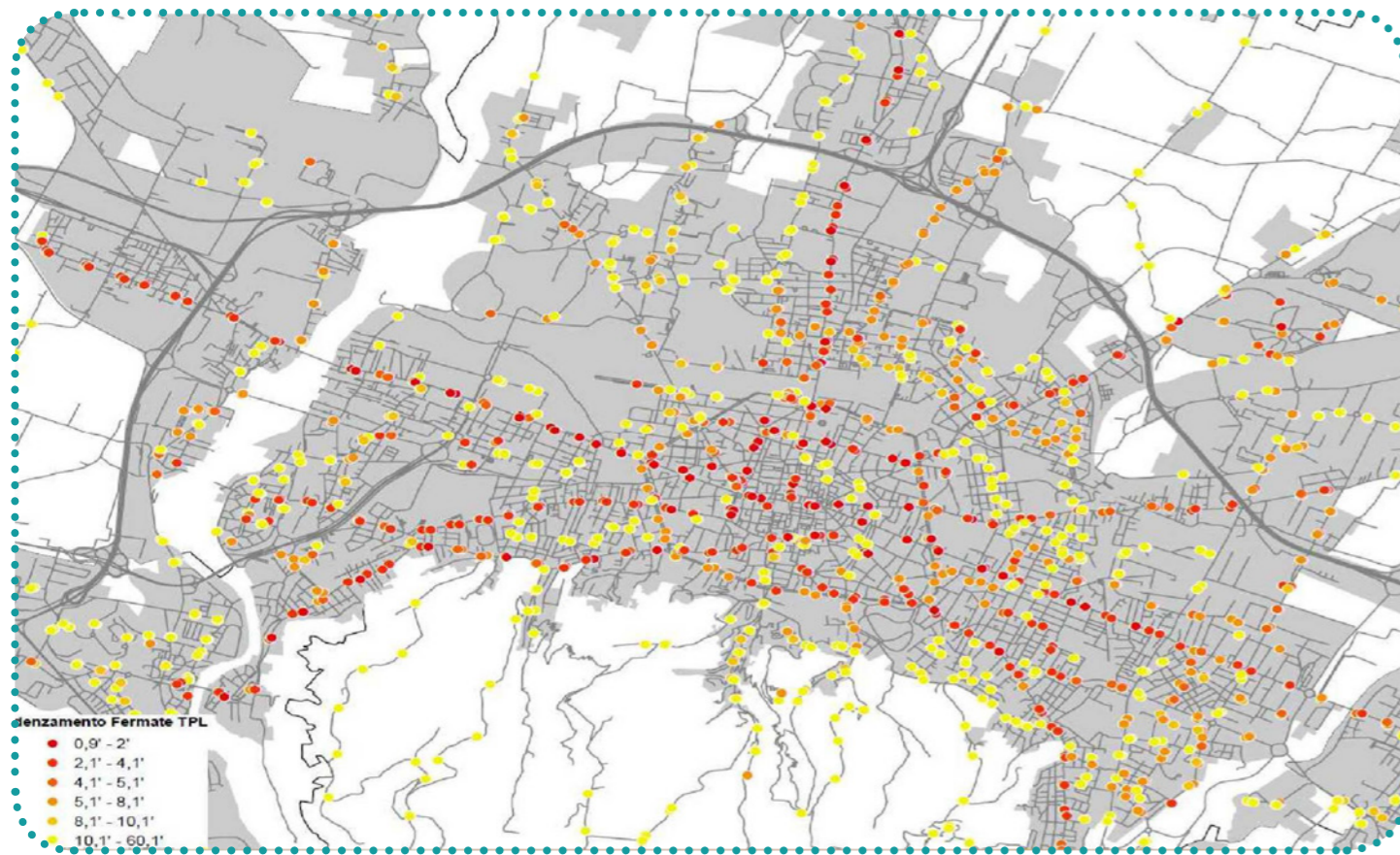
## Unico sistema tariffario integrato metropolitano

# 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

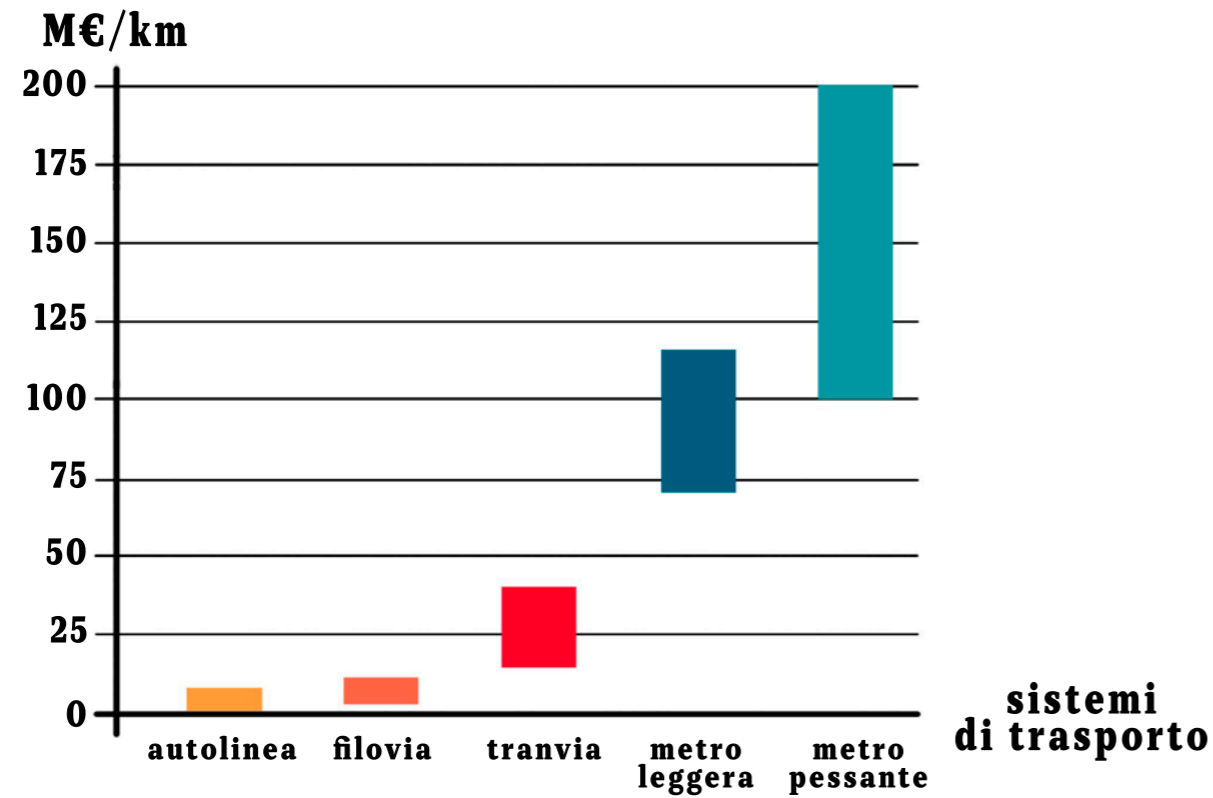
Linee urbane	pax/die
27	39.679
14	33.856
13	33.082
20	30.048
19	29.555
11	24.958
25	19.865
33	4.881
32	4.755
BLQ	3.250

Tabella con i passeggeri/giorno delle linee portanti urbane

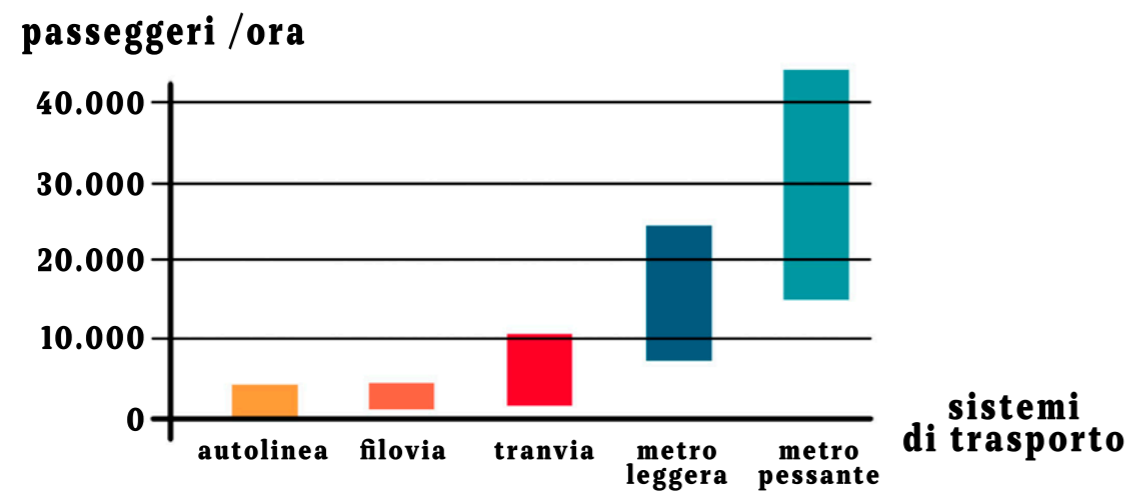
## Perché il tram?

- 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
- Riqualficazione 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 senza linea di contatto

CAPOLINEA NORD  
TERMINAL EMILIO LEPIDO

VILLAGGIO INA

DUCATI

MANUNZIO

BORGO PANIGALE  
STAZIONE

FIORINI

PONTELLUNGO

SANTA VIOLA  
OPIFICIO GOLINELLI

PRATI DI CAPRARÀ

OSPEDALE MAGGIORE

SAFFI

PORTA SAN FELICE

UGO BASSI

RIVA RENO

DELLE LAME

PIAZZA DELL'UNITÀ

ZUCCA

LIBERAZIONE

FIERA ALDO MORO

VIALE DELLA FIERA

MATTEOTTI

MATTEOTTI  
ALTA VELOCITÀ

PORTA GALLIERA

VIII AGOSTO

INDIPENDENZA

REPUBBLICA

CENTRO ZANARDI

SAN DONATO

SAN DONNINO

CADRANO  
BIVIO

PIRANDELLO

PILASTRO

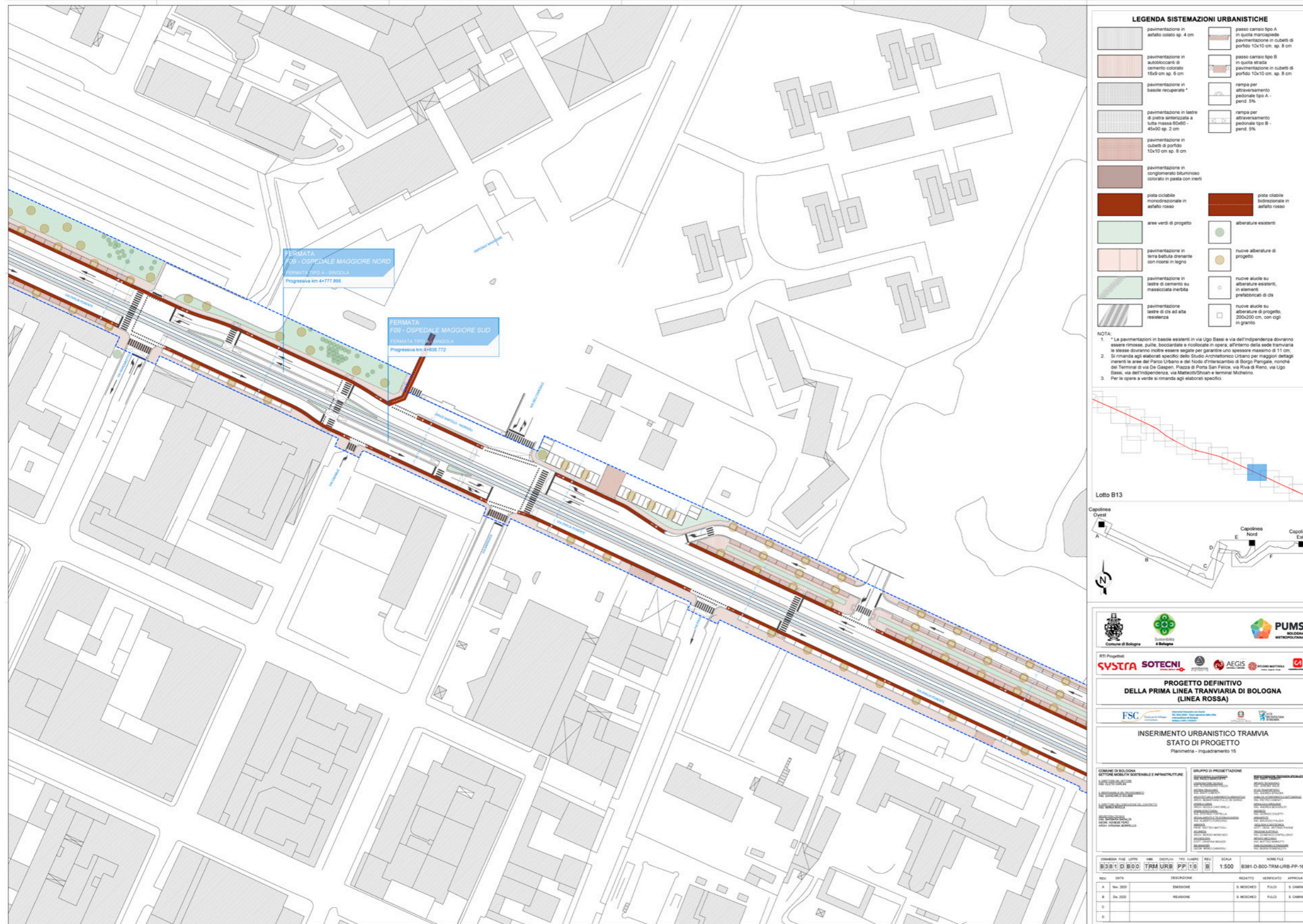
SIGHINOLFI

CAPOLINEA EST  
FACOLTÀ DI AGRARIA / CAAB

CAPOLINEA NORD  
PARCHEGGIO MICHELINO



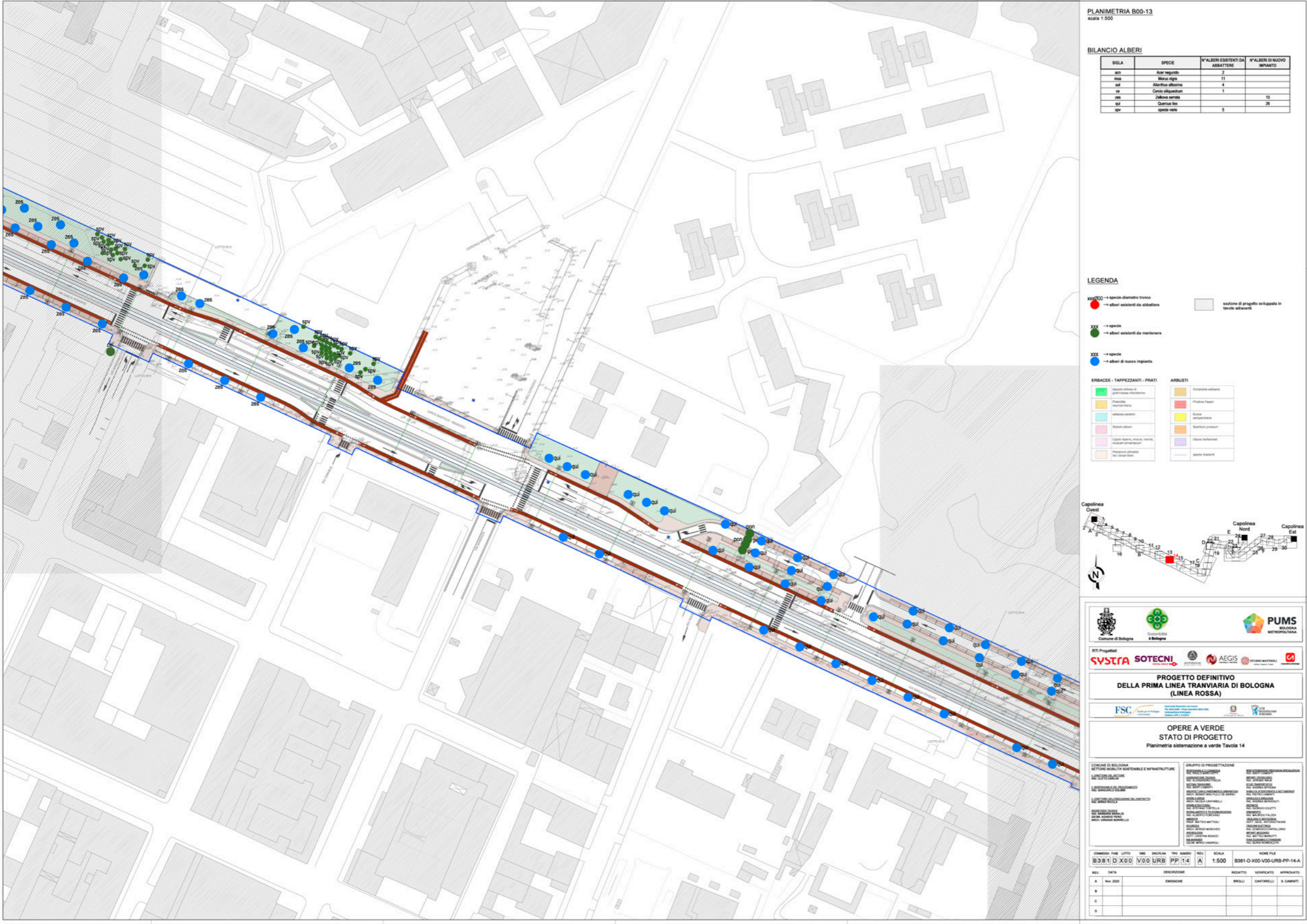
# Gli elaborati del Progetto Definitivo



Esempio tavola progetto definitivo: inserimento urbanistico della tranvia



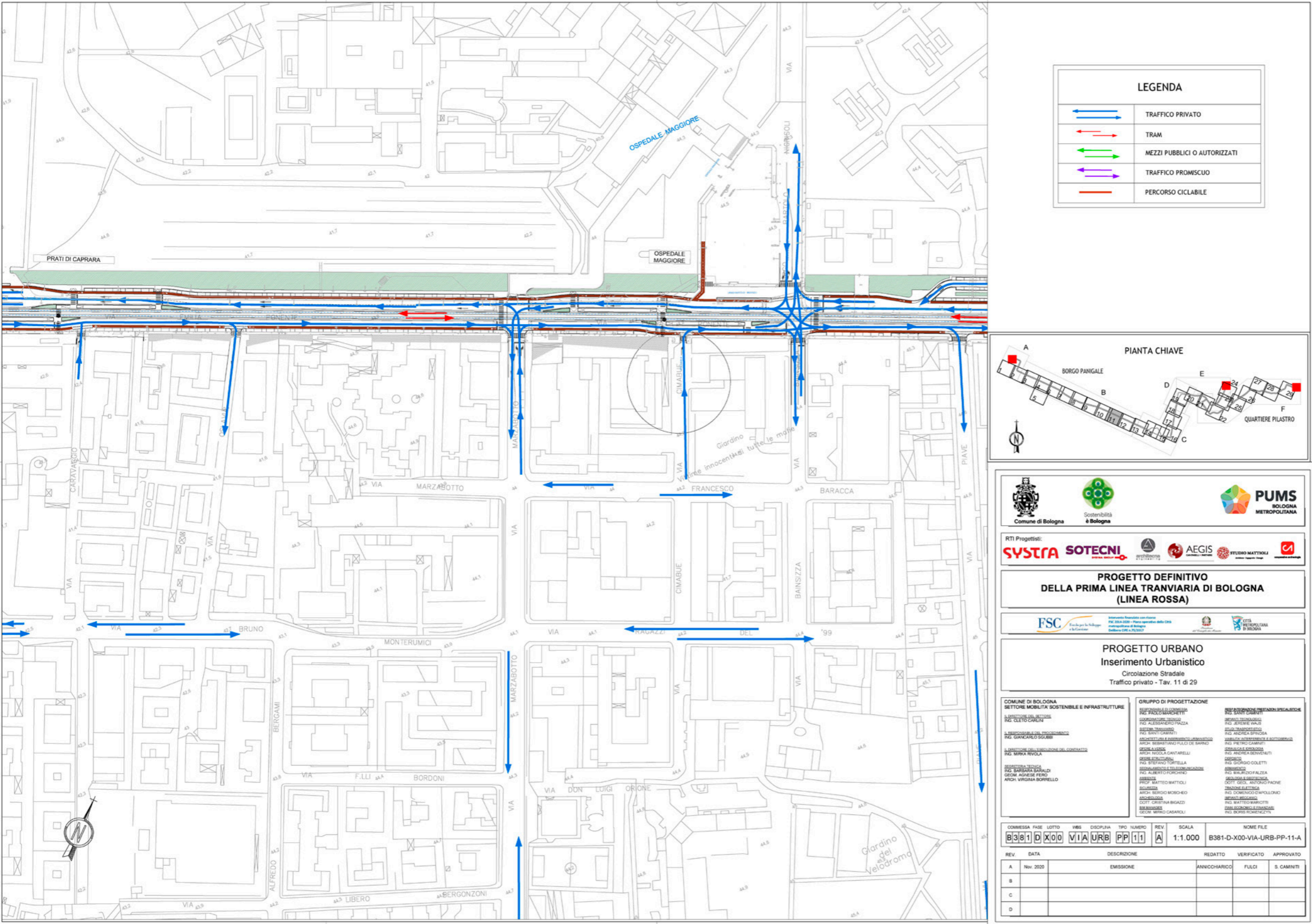
# Gli elaborati del Progetto Definitivo



Esempio tavola progetto definitivo: progetto del verde



# Gli elaborati del Progetto Definitivo



Esempio tavola progetto definitivo progetto: circolazione stradale



**Analisi  
del Progetto Definitivo  
Zona Saffi**

# Questioni emerse durante il percorso di ascolto del 2019 Zona Saffi

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

### ● **Ospedale Maggiore**

Garantire una piena accessibilità alla struttura ospedaliera, sia da parte dei mezzi di soccorso che dei mezzi privati, ma anche pedonale e ciclabile; coordinare il progetto della tranvia con i progetti di potenziamento dei parcheggi previsti all'interno dell'area dell'ospedale (Largo Nigrisoli e altri parcheggi in struttura sul lato di via Prati di Caprara).

### ● **Area dei Prati di Caprara**

Inserire puntualmente le previsioni di sistemazione già previste; valutare soluzioni alla problematica di accesso degli edifici residenziali in via Emilia Ponente posti sul lato dell'Ospedale Maggiore; prevedere una soluzione organica per la fascia di aree demaniali/comunali a nord di via Emilia Ponente e via Saffi per un intervento complessivo di riqualificazione a carico del progetto della tranvia.

### ● **Via Emilia Ponente – Via Saffi**

Verificare la localizzazione delle fermate e la riorganizzazione complessiva della carreggiata, garantendo da un lato la necessaria capacità in termini di corsie carrabili, corsie ciclabili, marciapiedi, spazi di sosta dall'altro un forte intervento di riqualificazione, anche con un incremento delle dotazioni arboree e degli spazi a verde; evitare che la riapertura del senso di marcia di via Emilia Ponente in direzione centro funga da attrattore di traffico improprio.

### ● **Porta San Felice**

Verificare e approfondire l'assetto circolatorio e le fasi semaforiche in funzione dei flussi veicolari e dell'inserimento della linea; tenere in considerazione anche la presenza della Tangenziale delle biciclette e in modo da non penalizzare eccessivamente anche gli attraversamenti pedonali e ciclabili.



## 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, con piccoli tratti di 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.



## ALBERATURE

Nuove  
Esistenti



## 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 Zona Saffi

## 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.

FOS- Fermata PRATI DI CAPRARA SUD

FOS- Fermata PRATI DI CAPRARA NORD

# Analisi progetto definitivo Zona Saffi Riorganizzazione di Via Emilia Ponente

F08- Fermata  
PRATI DI CAPRARA  
NORD

F08- Fermata  
PRATI DI CAPRARA  
SUD

F09- Fermata  
OSPEDALE  
MAGGIORE NORD

## ALBERATURE

Nuove  
Esistenti

## 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

Le fermate "Prati di caprara" e "Ospedale Maggiore" saranno caratterizzate 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.



## 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, con piccoli tratti di Zona 30.



## SPAZI PER LE AUTO

### Viabilità carrabile

La circolazione delle auto sarà possibile in entrambi i sensi di marcia, con due corsie di marcia sul lato nord e una sul lato sud della carreggiata



### Parcheggi



### Passi carrai

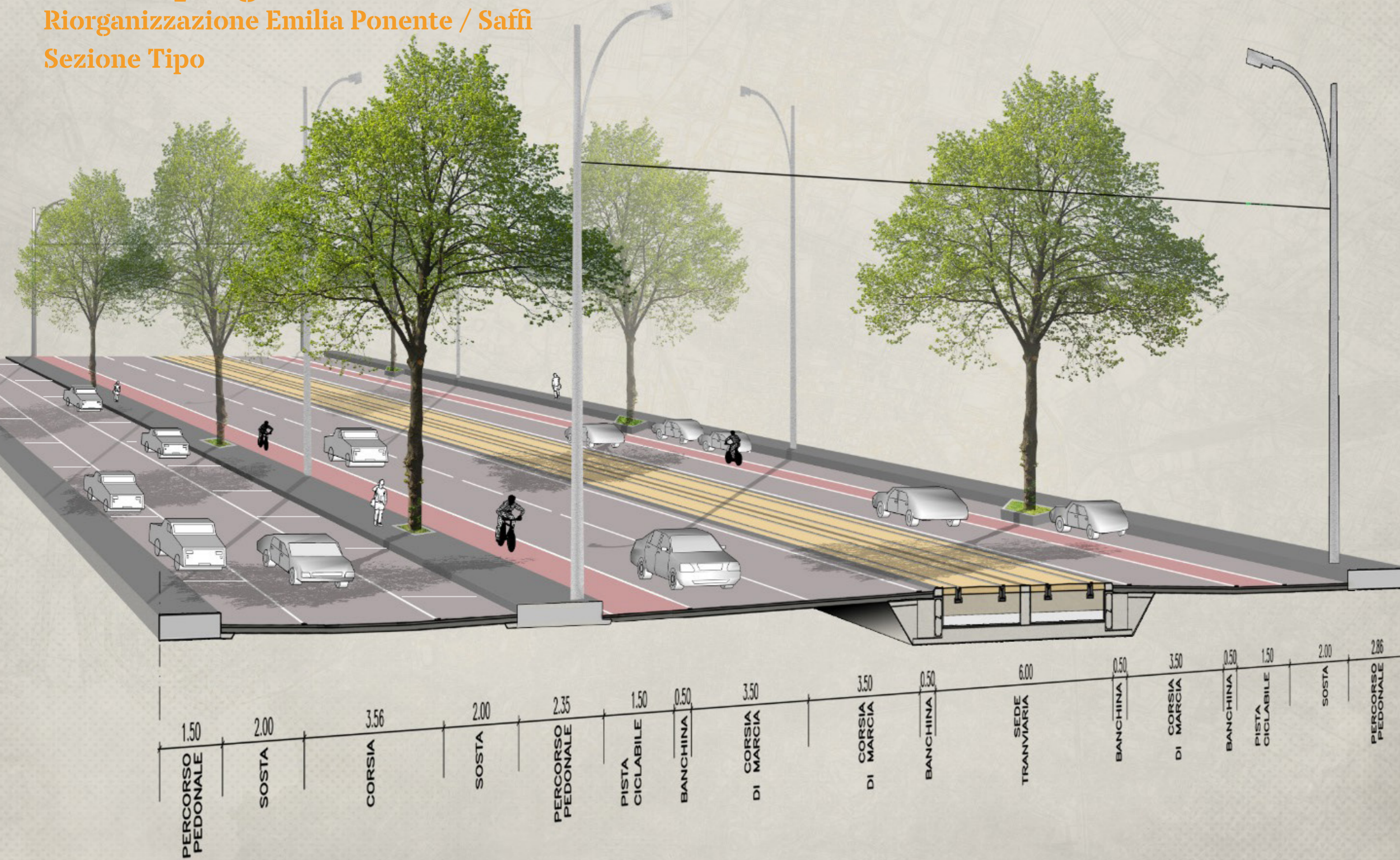
Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



# Analisi progetto definitivo Zona Saffi

Riorganizzazione Emilia Ponente / Saffi

Sezione Tipo



# Analisi progetto definitivo

## Zona Saffi

### Riorganizzazione di Via Emilia Ponente/Saffi

F09- Fermata  
OSPEDALE  
MAGGIORE NORD

F09- Fermata  
OSPEDALE  
MAGGIORE SUD

#### ALBERATURE

Nuove

Esistenti

#### 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 "Ospedale Maggiore"** 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.



#### 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, con piccoli tratti di zona 30.



#### SPAZI PER LE AUTO

##### Viabilità carrabile

La circolazione delle auto sarà possibile in entrambi i sensi di marcia. Dall'incrocio con via Pogdora, la carreggiata nord diventa a 2 corsie. Questo tratto sarà caratterizzato dalla presenza di un controviale sul lato nord.



#### Parcheggi



#### Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

# Analisi progetto definitivo Zona Saffi Riorganizzazione di Emilia Ponente/Via Saffi



## 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 AUTO



## Viabilità carrabile

La circolazione delle auto sarà possibile in entrambi i sensi di marcia. Dall'incrocio con via Pogdora, la carreggiata nord diventa a 2 corsie. Questo tratto sarà caratterizzato dalla presenza di un controviale sul lato nord.



## Zona 30

Nella carreggiata stradale sud, le biciclette transiteranno in Zona 30, dalla fermata "Saffi" fino a porta San Felice.



## Parcheggi



## Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

F10- Fermata  
SAFFI

ALBERATURE  
Nuove  
Esistenti



## 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, con piccoli tratti di Zona 30.



## Zona 30

Nella carreggiata stradale sud, le biciclette transiteranno in ZONA 30, dalla fermata "Saffi" fino a porta San Felice.



## 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.



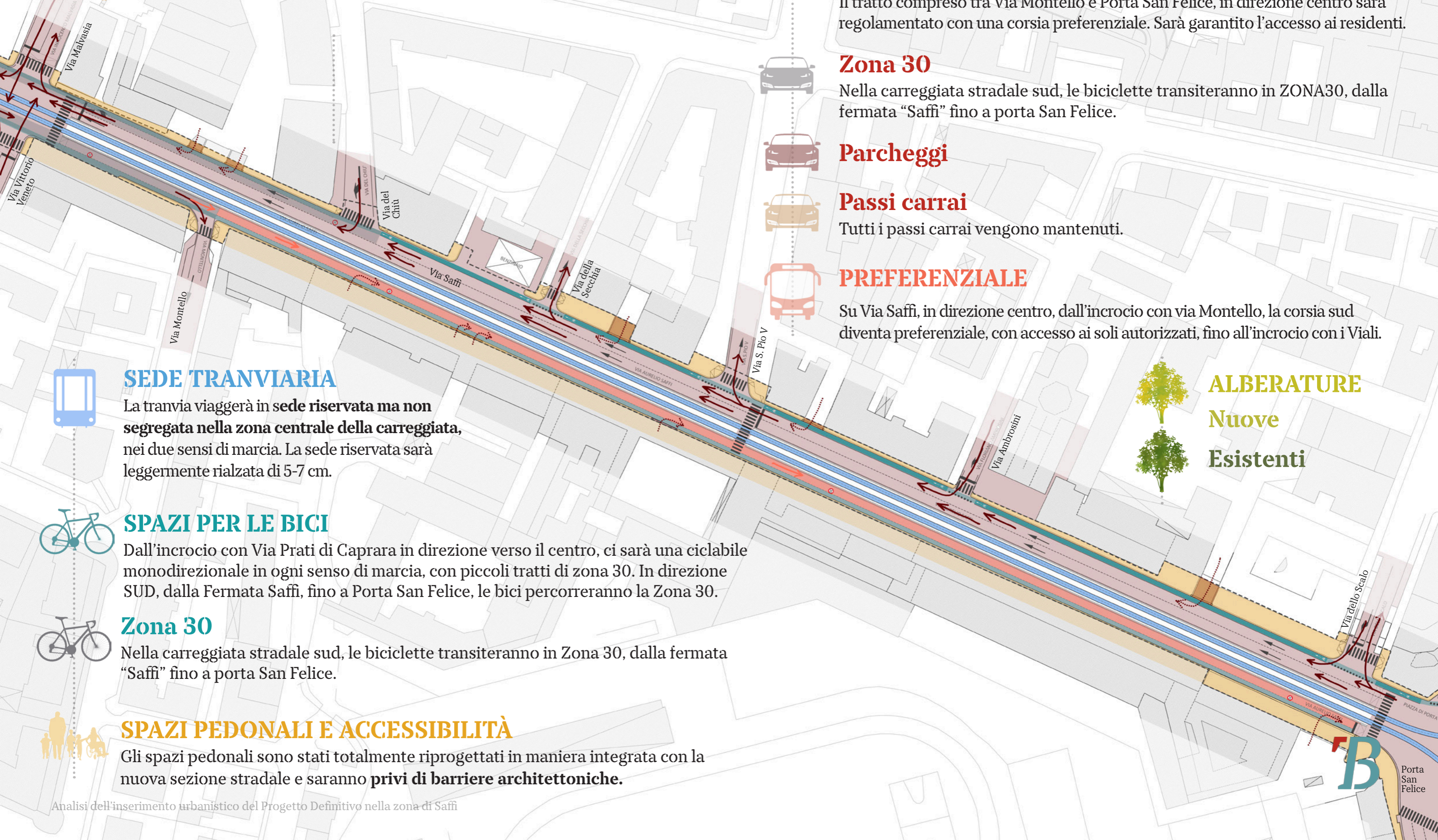
## Fermate

La fermata "Saffi" sarà caratterizzata da due banchine singole, 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 Saffi

### Riorganizzazione di Via Saffi



## SPAZI PER LE AUTO

### Viabilità carrabile

La circolazione delle auto sarà possibile in entrambi i sensi di marcia. Il tratto compreso tra Via Montello e Porta San Felice, in direzione centro sarà regolamentato con una corsia preferenziale. Sarà garantito l'accesso ai residenti.

### Zona 30

Nella carreggiata stradale sud, le biciclette transiteranno in ZONA30, dalla fermata "Saffi" fino a porta San Felice.

### Parcheggi

### Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

### PREFERENZIALE

Su Via Saffi, in direzione centro, dall'incrocio con via Montello, la corsia sud diventa preferenziale, con accesso ai soli autorizzati, fino all'incrocio con i Viali.



## 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, con piccoli tratti di zona 30. In direzione SUD, dalla Fermata Saffi, fino a Porta San Felice, le bici percorreranno la Zona 30.

## Zona 30

Nella carreggiata stradale sud, le biciclette transiteranno in Zona 30, dalla fermata "Saffi" fino a porta San Felice.



## 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.



## ALBERATURE

Nuove

Esistenti

# Analisi progetto definitivo

## Zona Saffi

Bilancio riassuntivo delle alberature e dei parcheggi nel Porto Saragozza, Zona Saffi

<b>QUARTIERE PORTO - SARAGOZZA</b>	<b>Stato attuale</b>	<b>Offerta sosta</b>	<b>Delta</b>
<b>ZONA SAFFI</b>			
<b>Percorso su Via Emilia Ponente</b>			
Da via Prati di Caprara a Via Bainsizza (l.go Nigrisoli)	<b>37</b>	<b>94</b>	<b>57</b>
Da Via Bainsizza (l.go Nigrisoli) a Via Pogdora	<b>240</b>	<b>194</b>	<b>-46</b>
<b>Percorso su Via Aurelio Saffi</b>			
da Via Innocenzo Malvasia a Piazza di Porta San Felice	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>-33</b>
			<b>-22</b>

Bilancio dei parcheggi Quartiere Porto - Saragozza - Zona Saffi

<b>QUARTIERE PORTO - SARAGOZZA</b>	<b>Alberi da abbattere</b>		<b>Alberi di nuovo impianto</b>
<b>ZONA SAFFI</b>			
<b>Percorso su Via Emilia Ponente</b>			
Da via Prati di Caprara a Via Bainsizza (l.go Nigrisoli)	<b>43</b>		<b>57</b>
Da Via Bainsizza (l.go Nigrisoli) a Via Pogdora	<b>32</b>		<b>61</b>
<b>Percorso su Via Aurelio Saffi</b>			
da Via Innocenzo Malvasia a Piazza di Porta San Felice	<b>0</b>		<b>0</b>
	<b>75</b>		<b>118</b>

Bilancio alberature Quartiere Porto - Saragozza - Zona Saffi

**Analisi  
del Progetto Definitivo  
Zona Centro Storico**

# Questioni emerse durante il percorso di ascolto del 2019

## Zona Centro

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

#### ● **Porta San Felice**

Verificare e approfondire l'assetto circolatorio e le fasi semaforiche in funzione dei flussi veicolari e dell'inserimento della linea; tenere in considerazione anche la presenza della Tangenziale delle biciclette e in modo da non penalizzare eccessivamente anche gli attraversamenti pedonali e ciclabili.

#### ● **Via Riva di Reno**

Per quanto riguarda la scopertura del canale si suggerisce di valutare anche una diversa interpretazione progettuale in linea con le strategie di adattamento ai cambiamenti climatici. Quindi, oltre a una lettura del canale da un punto di vista storico-paesaggistico sarebbe necessaria una soluzione che con- corra a contrastare le isole di calore e l'aumento degli eventi meteorici intensi. Tali soluzioni utilizzano spesso anche la vegetazione ed è quindi possibile progettare interventi multifunzionali, che svolgano un servizio urbano sia nella gestione delle acque che nel miglioramento microclimatico.

In considerazione dell'elevato impatto generato dall'intervento di riqualificazione urbana e valorizzazione pedonale previsto sul sistema della sosta è opportuno valutare soluzioni per il recupero di parcheggi in zona. Infine il riassetto del tratto stradale dovrà tenere conto dell'assetto della rete del trasporto pubblico su gomma e assicurare una efficace percorribilità anche alla mobilità ciclabile (anche tra via delle Lame e via Riva di Reno), anche con soluzioni di moderazione del traffico adeguate al contesto.

#### ● **Via San Felice**

Garantire soluzioni adeguate per assicurare la possibilità di fermata dei taxi per le operazioni di carico/scarico dei clienti, per le operazioni di carico/scarico merci e per altre attività che coinvolgono mezzi operativi.

#### ● **Via Indipendenza**

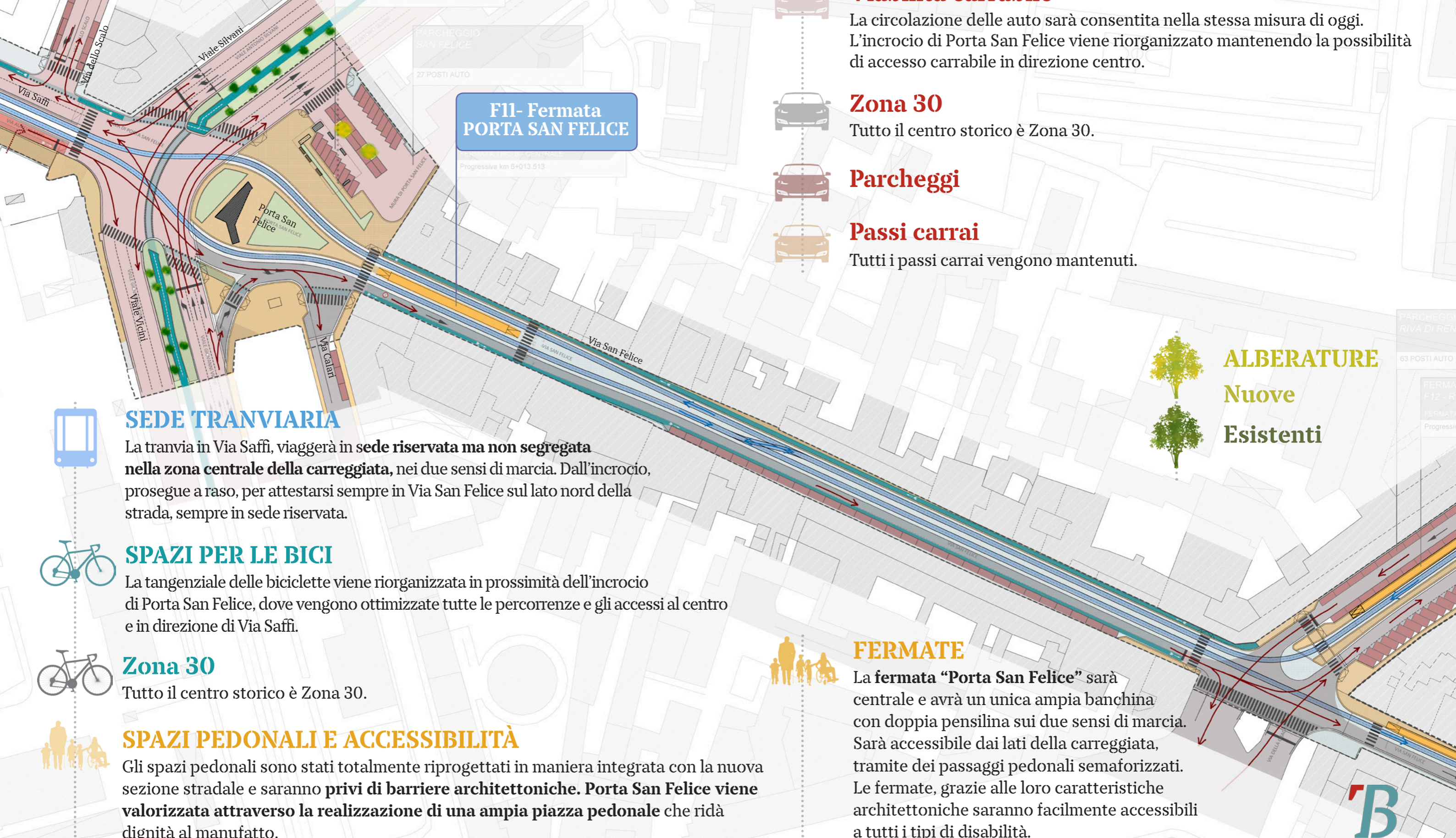
Garantire, attraverso l'affinamento delle soluzioni presenti nel progetto di fattibilità, un'efficace convivenza tra la linea tranviaria, i pedoni e i ciclisti nell'ottica della creazione di un'area pedonale permanente; verificare la possibilità dell'avvicinamento della fermata a Piazza del Nettuno; garantire soluzioni adeguate, anche attraverso modifiche alla circolazione nelle strade laterali, per l'accessibilità dei clienti delle attività alberghiere, dei mezzi operativi e per le operazioni di carico/scarico merci; definire le modifiche alla circolazione necessarie per garantire i servizi taxi nella zona attraversata dalla tranvia e per assicurare l'uscita dal parcheggio di Piazza 8 Agosto nei giorni di mercato.

#### ● **Stazione di Bologna Centrale**

Il progetto dovrà prestare particolare attenzione alla relazione con il principale luogo di integrazione modale della città, non solo sotto l'aspetto trasportistico, ma anche con riferimento all'organizzazione degli spazi pubblici attorno alla stazione e all'articolazione dei sistemi di accesso alla stessa; rispetto al passaggio della tranvia da via Indipendenza, coordinare il progetto definitivo della tranvia anche con gli interventi previsti nell'area dell'Autostazione, per la quale sono previsti lavori di ristrutturazione; per quanto riguarda il passaggio sul ponte di via Matteotti, verificare, con il coinvolgimento di RFI, le necessità di manutenzione straordinaria e di adeguamento strutturale del ponte stesso nonché possibili soluzioni per accedere pedonalmente alla stazione dal ponte, considerando un nuovo ruolo dello stesso a livello urbano (come previsto in esito al concorso per la nuova stazione).

# Analisi progetto definitivo. Zona Centro

## Riorganizzazione di Porta San Felice



### SPAZI PER LE AUTO



#### Viabilità carrabile

La circolazione delle auto sarà consentita nella stessa misura di oggi. L'incrocio di Porta San Felice viene riorganizzato mantenendo la possibilità di accesso carrabile in direzione centro.



#### Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.



#### Parcheggi



#### Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

F11- Fermata  
PORTA SAN FELICE

Progressiva km 6+013.513

ALBERATURE  
Nuove  
Esistenti



### SEDE TRANVIARIA

La tranvia in Via Saffi, viaggerà in sede riservata ma non segregata nella zona centrale della carreggiata, nei due sensi di marcia. Dall'incrocio, prosegue a raso, per attestarsi sempre in Via San Felice sul lato nord della strada, sempre in sede riservata.



### SPAZI PER LE BICI

La tangenziale delle biciclette viene riorganizzata in prossimità dell'incrocio di Porta San Felice, dove vengono ottimizzate tutte le percorrenze e gli accessi al centro e in direzione di Via Saffi.



### Zona 30

Tutto il centro storico è 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. Porta San Felice viene valorizzata attraverso la realizzazione di una ampia piazza pedonale che ridà dignità al manufatto.



### FERMATE

La fermata "Porta San Felice" 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 progetto definitivo  
Zona Centro Storico  
Render Porta San Felice



Analisi progetto definitivo  
Zona Centro Storico  
Render Porta San Felice



# Analisi progetto definitivo

## Zona Centro Storico

### Sezione Porta San Felice



F12- Fermata  
RIVA DI RENO NORD

F13- Fermata  
LAME

F12- Fermata  
RIVA DI RENO SUD

# Analisi progetto definitivo. Zona Centro Riorganizzazione di Via Riva di Reno e Via San Felice

## SEDE TRANVIARIA

La tranvia sarà in **sede riservata** ma non segregata. Dall'incrocio di Via San Felice con Riva di Reno, la tranvia si sdoppierà: su via San Felice passerà la linea in direzione centro; su Riva di Reno sarà localizzata invece la linea che viaggerà in direzione via Saffi.

## Sede promiscua

Nel tratto di Via San Felice **dall'incrocio con via Pietralata fino all'incrocio con via Marconi**, la sede tranviaria diventa **promiscua**: tutti i mezzi condividono la carreggiata stradale, biciclette, tranvia e auto.

## SPAZI PER LE AUTO

### Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.

### Parcheggi

### Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

### ZTL

Via San Felice, dopo l'incrocio con via Riva di Reno, è Zona a Traffico Limitato con accesso ai soli autorizzati.

## SPAZI PER LE BICI

### Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.

## SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Via Riva di Reno sarà **riqualificata** attraverso un importante **intervento finalizzato a incrementare la qualità urbana**. Sarà riportato alla luce il canale, incrementata la dotazione verde con alberature e ampliati gli spazi pedonali, con particolare attenzione a curare l'accessibilità dell'area.

## FERMATE

Le fermate "Riva di Reno" e la fermata "Lame" saranno posizionate al lato Nord della tranvia. Saranno accessibili 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

Esistenti



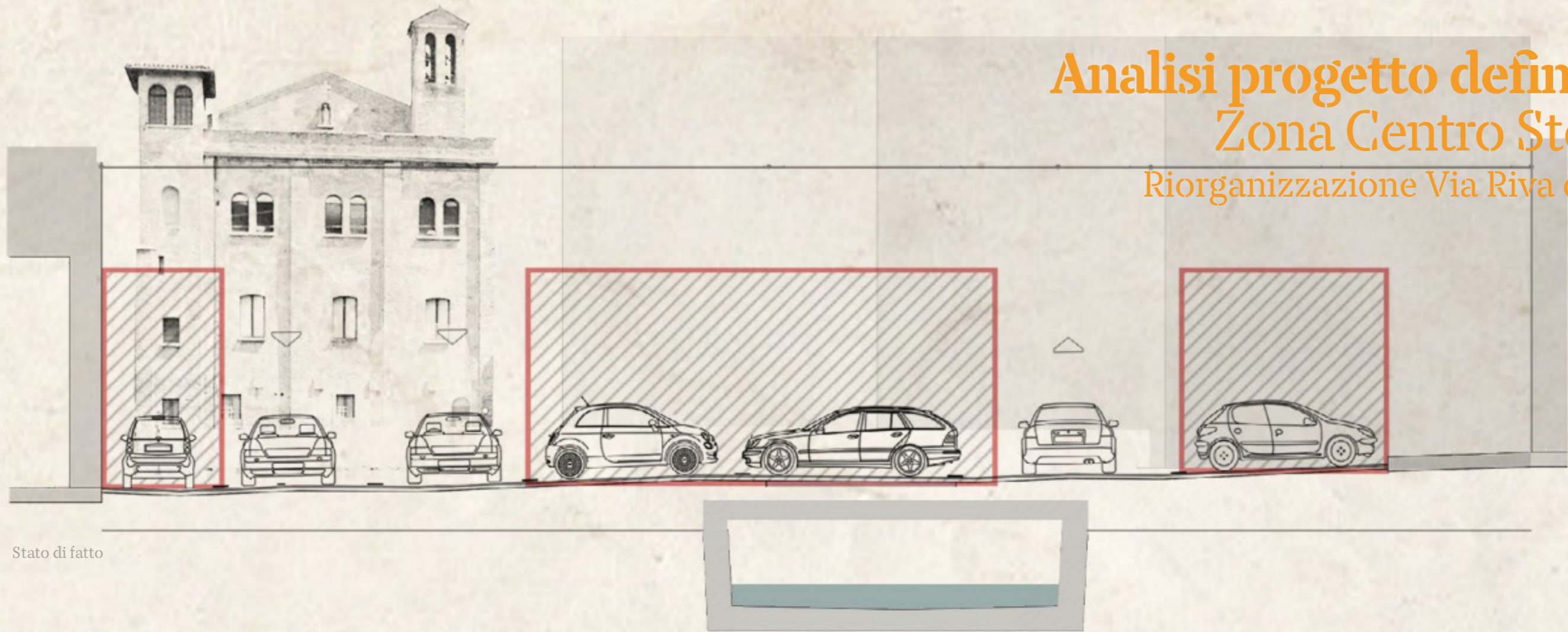
Analisi progetto definitivo  
Zona Centro Storico  
Riorganizzazione Via Riva di Reno



# Analisi progetto definitivo

## Zona Centro Storico

### Riorganizzazione Via Riva di Reno



Stato di fatto



Stato di progetto

# Analisi progetto definitivo

## Zona Centro Storico

Riorganizzazione Via Riva di Reno



# Analisi progetto definitivo. Zona Centro

## Riorganizzazione di Via Ugo Bassi

### 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 "Ugo Bassi"** sarà caratterizzata da due banchine singole, 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.

### TDAYS

In Via Ugo Bassi e Via Rizzoli sabato e domenica resteranno i TDAYS, dove sarà consentito il solo passaggio del tram.

### F14- Fermata UGO BASSI

Progressiva km 7+106.443

### SEDE TRANVIARIA

Dall'incrocio di Via San Felice con Riva di Reno, la tranvia si **sdoppierà**: su via San Felice passerà la linea in direzione centro; su Riva di Reno sarà localizzata invece la linea che viaggerà in direzione via Saffi.

### Sede promiscua

Nel passaggio del tram su Via Ugo Bassi, la sede tranviaria diventa **promiscua**: tutti i mezzi condividono la carreggiata stradale, biciclette, tram e mezzi autorizzati

### SPAZI PER LE AUTO

#### Viabilità carrabile

La circolazione delle auto in via Ugo Bassi sarà promiscua

#### Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.

#### Parcheggi

#### Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

### SPAZI PER LE BICI

Tutto il centro storico è identificato come Zona 30, per consentire una migliore convivenza tra tutte le modalità differenti modalità di spostamento.



# Analisi progetto definitivo. Zona Centro

## Riorganizzazione di Via Ugo Bassi e Via Indipendenza



### SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in sede promiscua su Via Ugo Bassi e al centro della nuova zona pedonale nel primo tratto di Via Indipendenza a raso con la pavimentazione stradale.



### Sede promiscua

Ne passaggio del tram su Via Ugo Bassi, la sede tranviaria diventa **promiscua**: tutti i mezzi condividono la carreggiata stradale, biciclette, tranvia e auto e altri mezzi pubblici.



### 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 prevede la **pedonalizzazione complessiva di Via Indipendenza**, dall'incrocio con Via Rizzoli/Ugo Bassi, fino all'incrocio con Via Imerio



### FERMATE

La fermata "Indipendenza" sarà caratterizzata da due banchine singole, con pensilina su entrambi i sensi di marcia. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



### TDAYS

In Via Ugo Bassi e Via Rizzoli sabato e domenica ci saranno i TDAYS come oggi. Via Indipendenza sarà semprepedonale, con il passaggio del tram, sia in settimana che sabato e domenica.



F15- Fermata  
INDIPENDENZA EST

F15- Fermata  
INDIPENDENZA OVEST



### SPAZI PER LE BICI

Tutto il centro storico è identificato come Zona 30, per consentire una migliore convivenza tra tutte le modalità differenti modalità di spostamento



### SPAZI PER LE AUTO

#### Viabilità carrabile

La circolazione delle auto in via Ugo Bassi sarà promiscua. Via Indipendenza diventerà pedonale. Sarà possibile attraversarla nelle intersezioni con Via Manzoni a Via del Monte e con Via Volturmo a Via Marsala.



#### Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.



#### Parcheggi

#### Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



Analisi progetto definitivo  
Zona Centro Storico  
Render Via Indipendenza



# Analisi progetto definitivo

## Zona Centro Storico

Via Indipendenza: Inserimento Pensilina



# Analisi progetto definitivo. Zona Centro Storico Riorganizzazione di Via Indipendenza



## SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà al centro della nuova zona pedonale nel primo tratto di Via Indipendenza a raso con la pavimentazione stradale.



## 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 "VIII Agosto"** sarà caratterizzata da due banchine singole, con pensilina su entrambi i sensi di marcia.

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



## TDAYS

In Via Ugo Bassi e Via Rizzoli sabato e domenica ci saranno i TDAYS come oggi. Via Indipendenza sarà sempre pedonale, con il passaggio del tram, sia in settimana che sabato e domenica.



## SPAZI PER LE BICI

Tutto il centro storico è Zona 30, per facilitare una migliore convivenza tra tutte le modalità differenti modalità di spostamento.



F16- Fermata  
VIII AGOSTO EST

F16- Fermata  
VIII AGOSTO OVEST



## SPAZI PER LE AUTO

### Viabilità carrabile

Via Indipendenza sarà pedonale fino all'incrocio con Via de Mille e Via Imerio.

### Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.

### Parcheggi

### Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

# Analisi progetto definitivo. Zona Centro Storico

## Riorganizzazione della viabilità nell'area di Via Ugo Bassi / Indipendenza



Analisi delle tavole di circolazione del Progetto Definitivo nella zona del Centro

# Analisi progetto definitivo. Zona Centro Storico Riorganizzazione di Via Indipendenza



## SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà al centro della zona pedonale nel primo tratto di Via Indipendenza fino all'incrocio con Via Imerio, per poi posizionarsi sul lato ovest della carreggiata in sede riservata ma non segregata, fino all'incrocio con i viali.



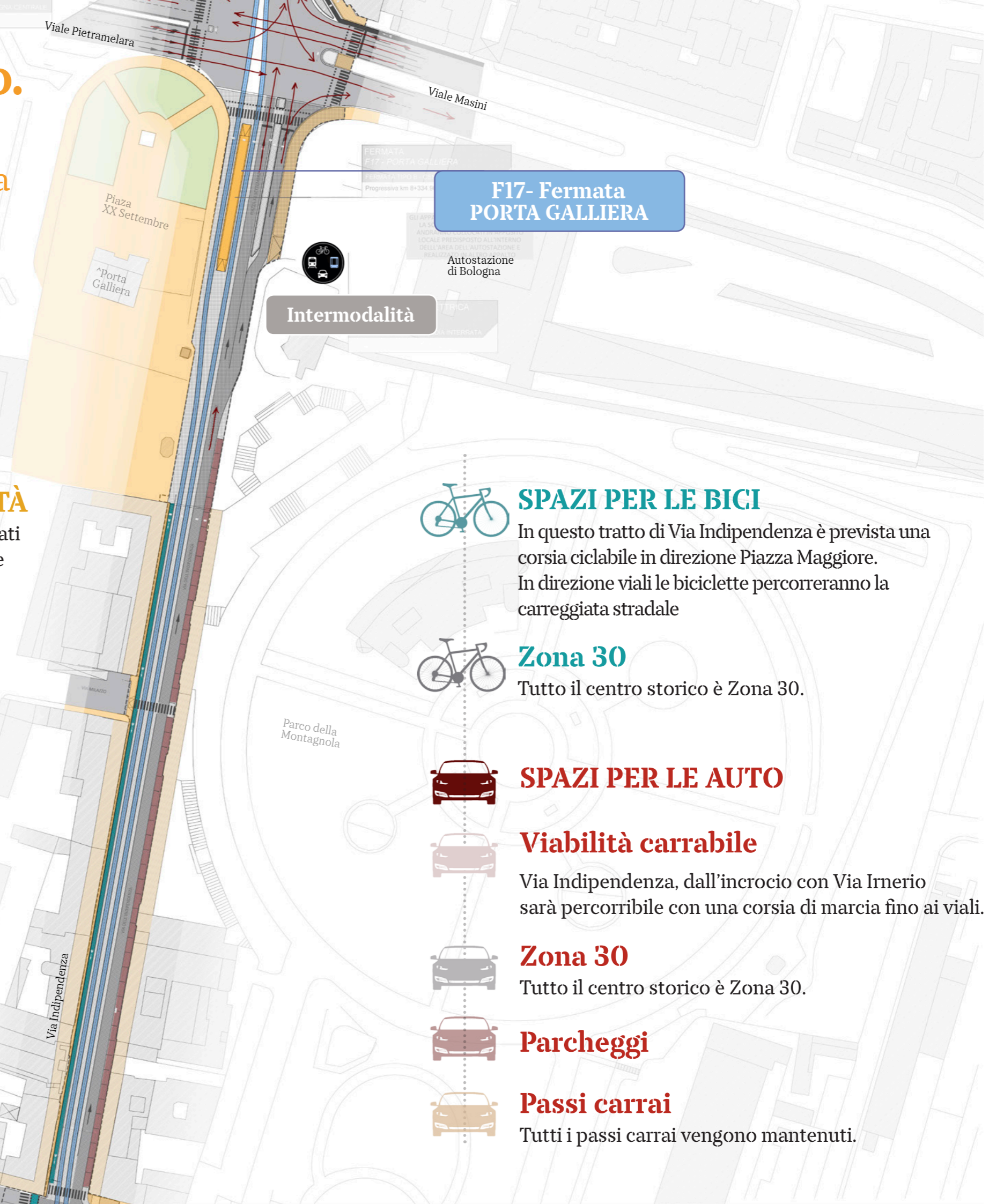
## SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

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



## FERMATE

La fermata "Porta Galliera" sarà caratterizzata da una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. Le fermate, saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.



F17- Fermata  
PORTA GALLIERA

Intermodalità

## SPAZI PER LE BICI

In questo tratto di Via Indipendenza è prevista una corsia ciclabile in direzione Piazza Maggiore. In direzione viali le biciclette percorreranno la carreggiata stradale

## Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.

## SPAZI PER LE AUTO

### Viabilità carrabile

Via Indipendenza, dall'incrocio con Via Imerio sarà percorribile con una corsia di marcia fino ai viali.

## Zona 30

Tutto il centro storico è Zona 30.

## Parcheggi

## Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

# Analisi progetto definitivo

## Zona Centro Storico

Bilancio riassuntivo delle alberature e dei parcheggi nel Quartiere

QUARTIERE PORTO-SARAGOZZA					
ZONA CENTRO	Stato attuale	Progetto (PFTE)	Delta PFTE	Offerta sosta PD	Delta PD
<b>Percorso su Via San Felice</b>					
da Piazza di Porta S.Felice a Via Riva di Reno	65	49	-16	57	-8
da Via Riva di Reno a Via G. Marconi	96	53	-43	34	-62
<b>Percorso su Via Riva di Reno</b>					
da Via San Felice a Via delle Lame	236	71	-165	110	-126
<b>Percorso su Via delle Lame</b>					
da Via Riva di Reno a Via G. Marconi	16	42	26	39	23
<b>Percorso su Via Dell'Indipendenza</b>					
da Via Ugo Bassi a Viale A. Masini	69	51	-18	50	-19
		TOT	-216	TOT	-192

Bilancio dei parcheggi del Quartiere Borgo Panigale - Reno

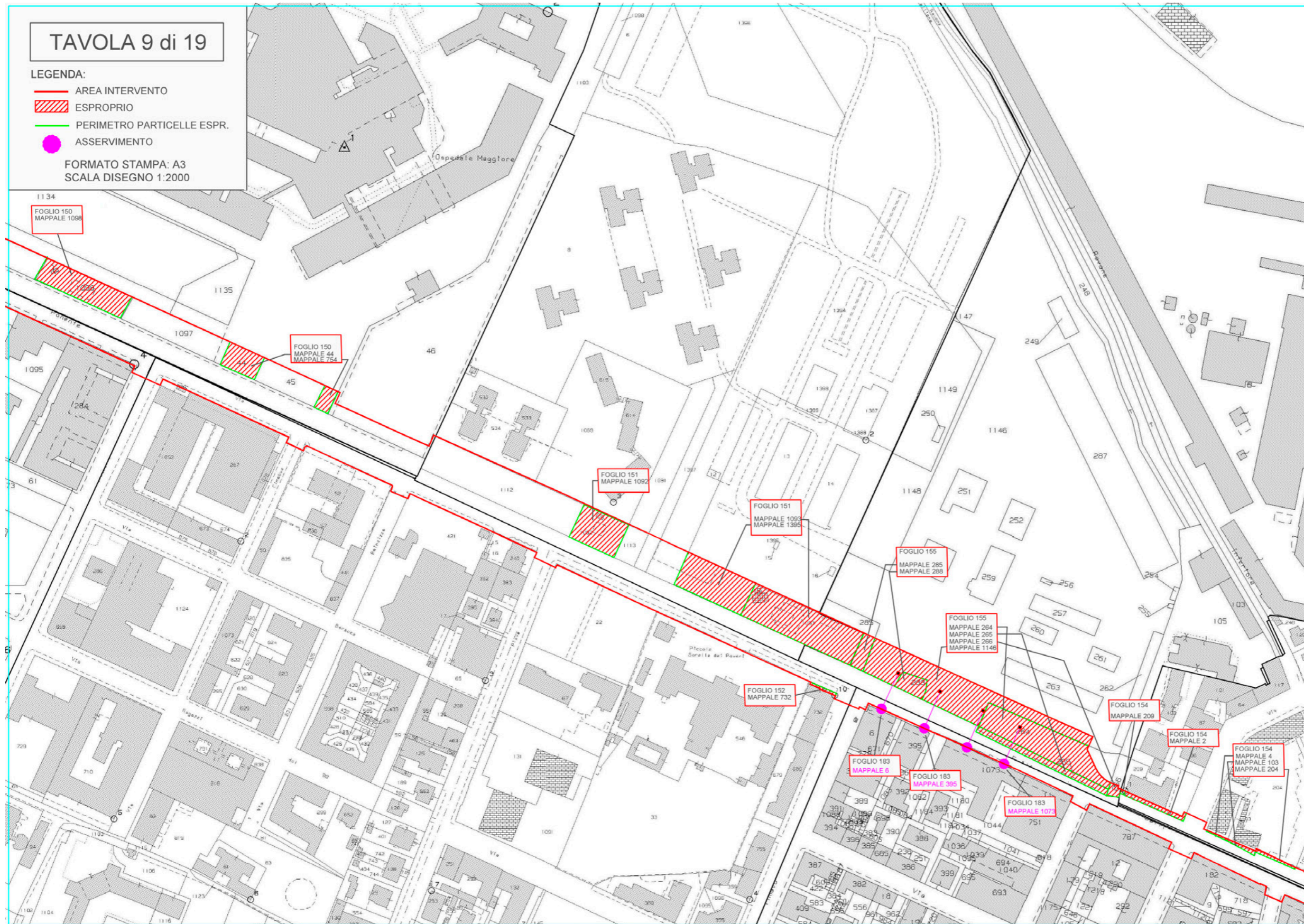
QUARTIERE PORTO-SARAGOZZA	Alberi da abbattere		Alberi nuovo impianto
<b>ZONA CENTRO</b>			
<b>Percorso su Via San Felice</b>			
da P.za di Porta S. Felice a via Riva di Reno	0		2
da via Riva di Reno a via Marconi	0		0
<b>Percorso su Via Riva di Reno</b>			
da via S. Felice a via delle Lame	4		30
<b>Percorso su Via delle Lame</b>			
da via Riva di Reno a via Marconi	0		0
da via U.Bassi a viale Masini	0		0
TOT	4	TOT	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 17,00  
oppure 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 Saffi

S.	<b>Incentivi al commercio per la fase cantieristica</b>	Noi negozianti avremo <b>incentivi economici, o aiuti</b> ,per la durata dei lavori?
I.	<b>Espropri</b>	"Buongiorno, vorrei sapere quali saranno i criteri di indennizzo per le aree da espropriare. Ho due <b>aree parcheggio</b> all'altezza di via Saffi, 2/a e purtroppo credo di essere interessata all'azione di esproprio. Grazie."
F.	<b>Viabilità: ciclabilità</b>	Ci saranno anche <b>piste ciclabili protette</b> ?
N.	<b>Impatto acustico</b>	Io vivo da anni in affitto in una casa su <b>Via San Felice, a parte la rumorosità</b> , che renderà invivibile abitare lì, a parte le vibrazioni che causeranno danni agli edifici storici (praticamente tutta la via) quali autobus continueranno a passare da lì? io alle 6.50 ho sempre preso il bus 38 per arrivare al lavoro (feriali e festivi compresi), cosa succederà a queste linee meno "gettonate"?

# Domande pervenute tramite il form sul sito web

## Zona Centro

S.	<b>Incentivi al commercio per la fase cantieristica</b>	Noi negozianti avremo <b>incentivi economici, o aiuti</b> ,per la durata dei lavori?
F.	<b>Impatto ambientale</b>	Buonasera, Esistono dati sull'impatto ambientale dell'opera e sulla gestione del suo ciclo di vita? Poi sarei curioso di sapere che tecnologia sarà applicata per l'abbattimento alla sorgente del rumore?
D.	<b>Parcheggi</b>	La realizzazione della tramvia prevede in un lungo tratto di <b>via Riva di Reno</b> , il discoprimiento di parte del canale di reno , rimuovendo pertanto il <b>parcheggio</b> delle auto. Come si è pensato di supplire al conseguente grave disagio del certo ulteriore congestionamento delle già poche aree di posteggio . Grazie
T.	<b>Pedonalità</b>	<b>Privilegerete la pedonalità</b> anche nelle aree del centro ancora aperte a tutto il traffico indiscriminatamente ? Come la zona di piazza dei Martiri e delle sue vie radiali.
N.	<b>Impatto acustico</b>	Io vivo da anni in affitto in una casa su <b>Via San Felice, a parte la rumorosita'</b> , che rendera' invivibile abitare li', a parte le vibrazioni che causeranno danni agli edifici storici (praticamente tutta la via) quali autobus continueranno a passare da li'? io alle 6.50 ho sempre preso il bus 38 per arrivare al lavoro (feriali e festivi compresi), cosa succedera' a queste linee meno "gettonate"?

# 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)**