



Sostenibilità
è Bologna



Comune di Bologna

fondazione
innovazione urbana

Presentazione del Progetto definitivo della prima linea tranviaria Incontri informativi 2020 Quartiere San Donato - San Vitale



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

Questionari

Sportello informativo digitale

Mail dedicata per informazioni e/o appuntamenti:

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

● **Simone Borsari**, Presidente del Quartiere San Donato - San Vitale

● **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

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



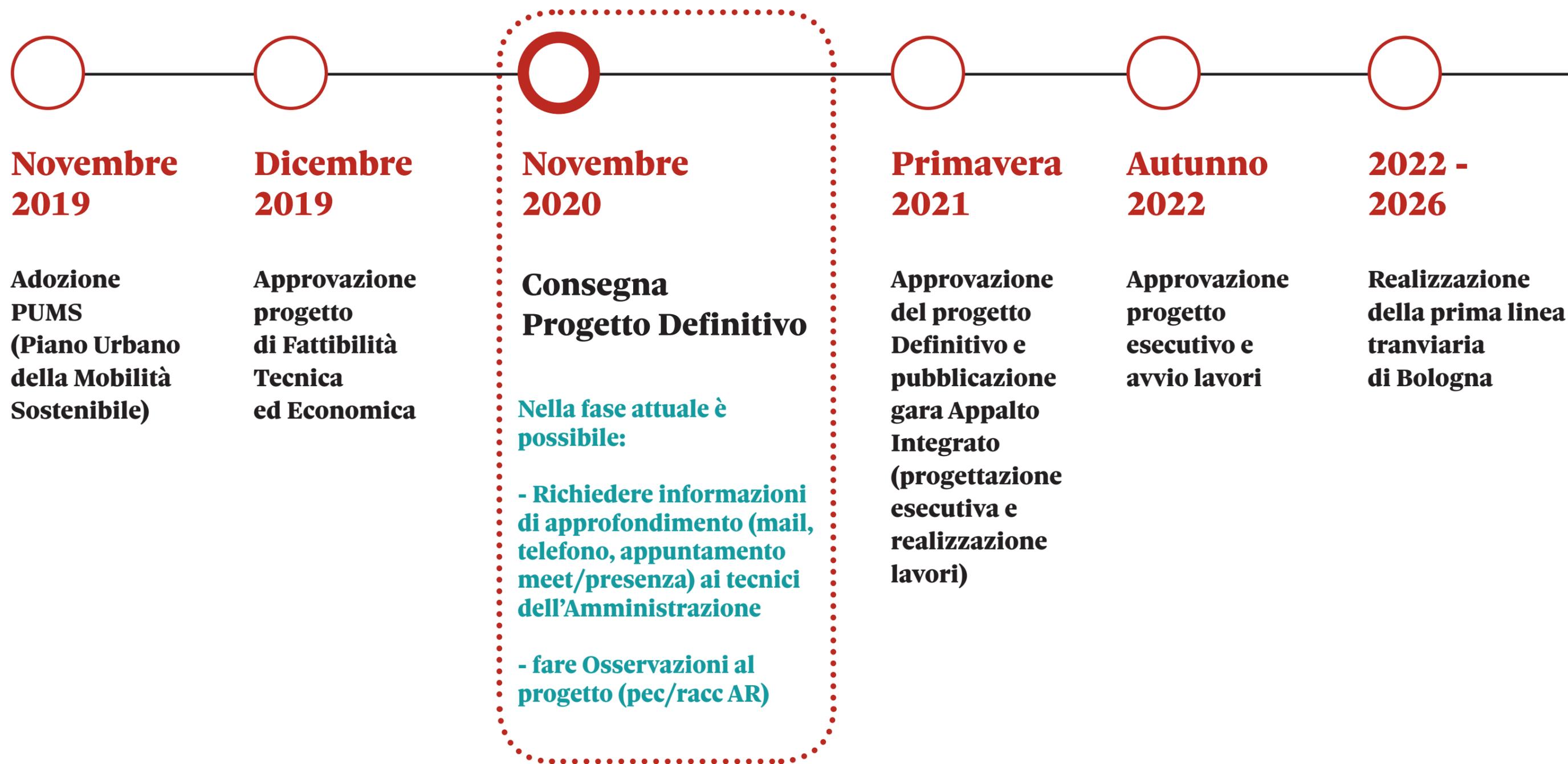
Claudio Mazzanti,
Assessore alla Mobilità,
Comune di Bologna

Simone Borsari,
Presidente del Quartiere San
Donato - San Vitale,
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



Mobilità

Piani e

Prima linea tranviaria di Bologna: Linea Rossa



PUMS
BOLOGNA
METROPOLITANA



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 titled "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 left 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 project title page with logos for SVSIRA, SOTECNI, and PUMS, and the text: "PROGETTO DEFINITIVO DELLA PRIMA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (LINEA ROSSA)". Below this, it says "ELABORATI GENERALI INQUADRAMENTO DELL'OPERA" and "Elenco Elaborati". At the bottom of the thumbnail, a PDF icon is next to 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_x e O₃) 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

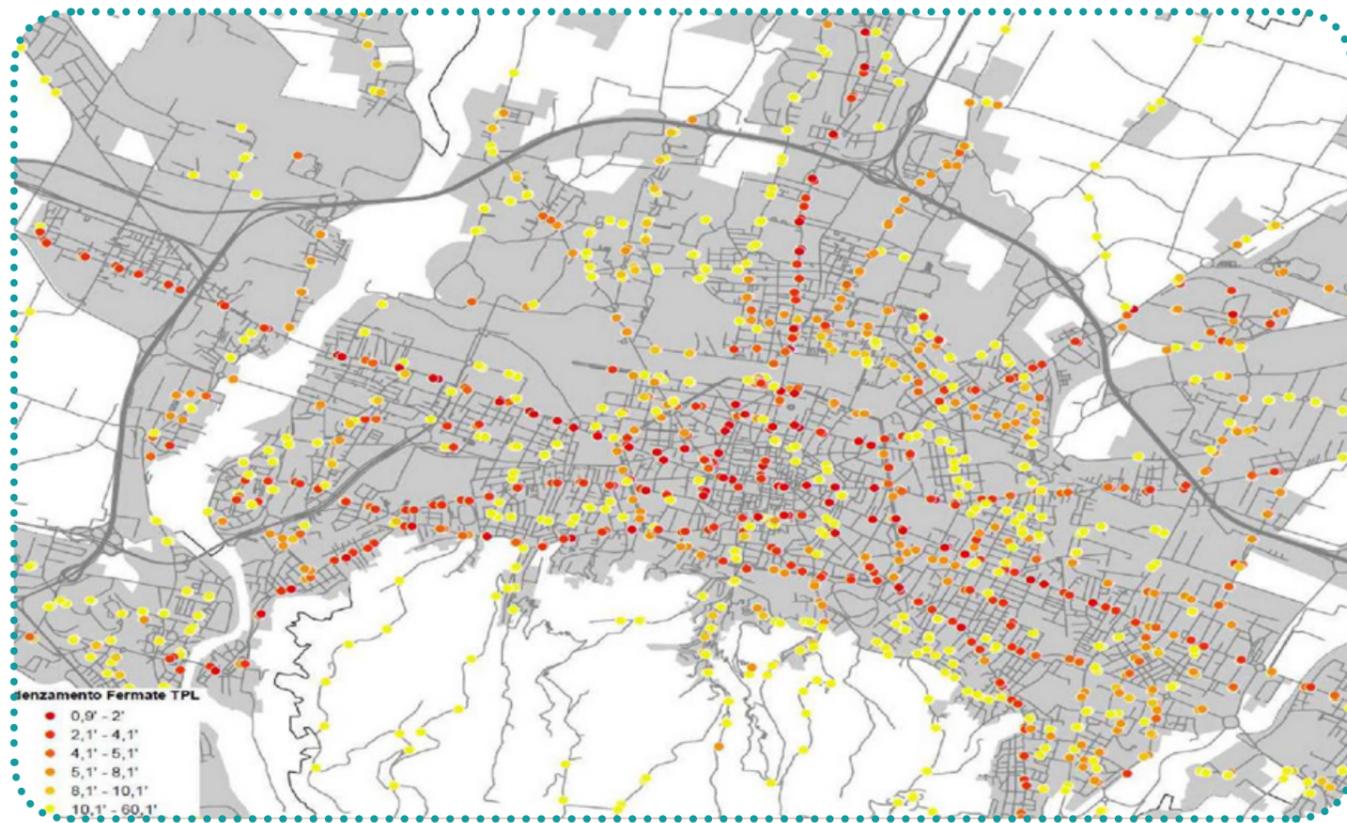
Unico sistema tariffario integrato metropolitano

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

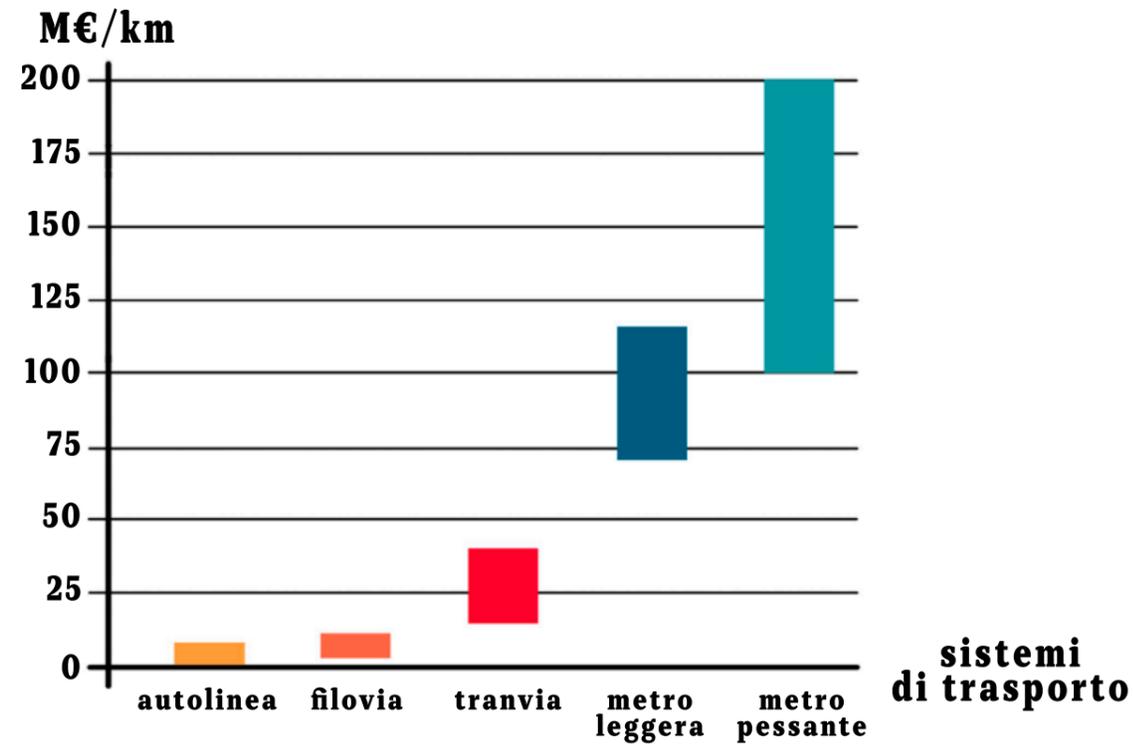
Linee urbane	pax/die
27	39.679
14	33.856
13	33.082
20	30.048
19	29.555
11	24.958
25	19.865
33	4.881
32	4.755
BLQ	3.250

Tabella con i passeggeri/giorno delle linee portanti urbane

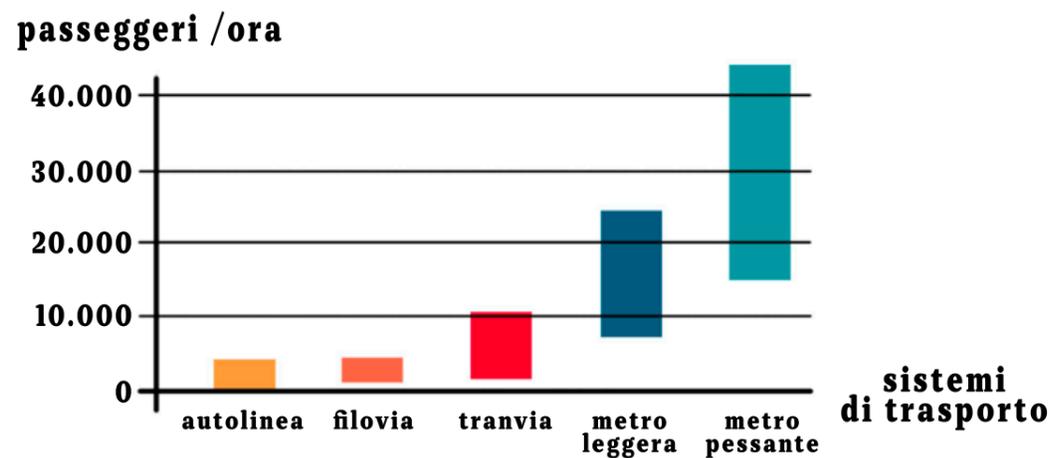
Perché il tram?

- 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
- Riqualificazione urbana, più spazi per i pedoni completamente accessibili, più spazi per le biciclette, più spazi verdi



ACCESSIBILITÀ



FERMATA ACCESSIBILE

pavimentazione continua senza interruzioni

○ Perché il tram?

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



Fotografia della tranvia di Nizza ©archivio FIU



Fotografia della tranvia di Saragozza ©archivio FIU

○ Perché il tram?

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

La linea Rossa

Il progetto Definitivo

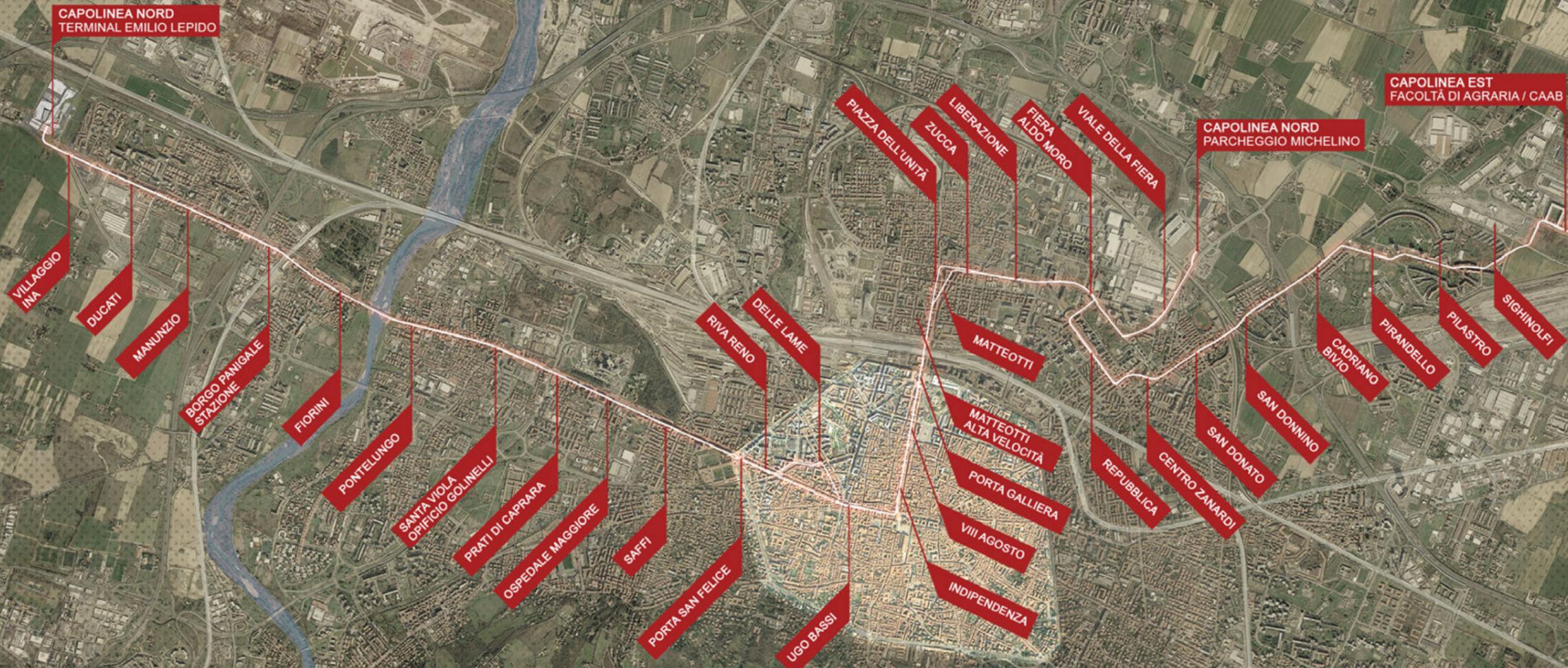
Il tracciato della Linea Rossa

LINEA ROSSA

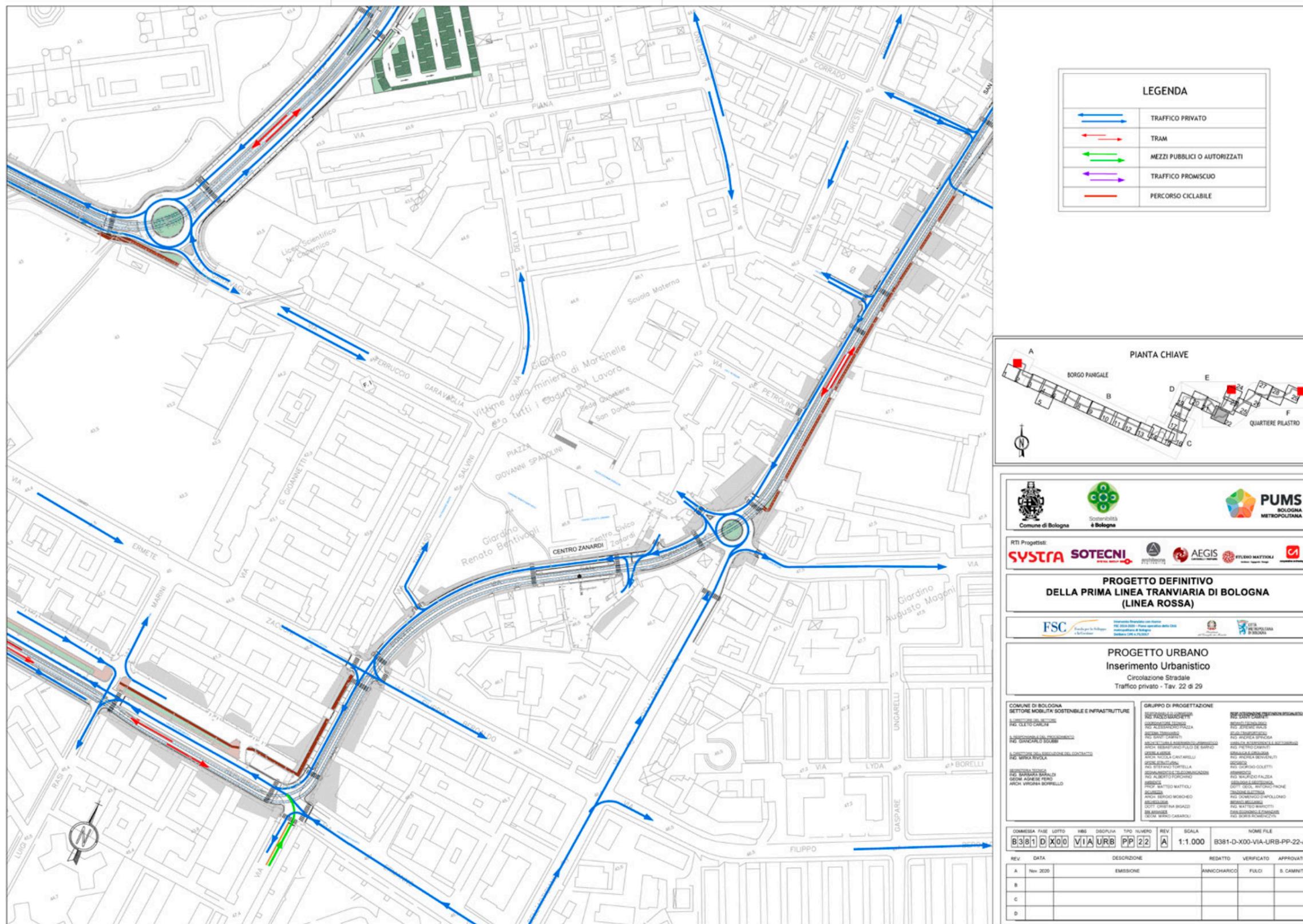
13.5 KM  con linea di contatto

16.5 KM  senza linea di contatto

3.0 KM



Gli elaborati del Progetto Definitivo



Esempio tavola progetto definitivo progetto: circolazione stradale



**Analisi
del Progetto Definitivo
Zona San Donato**

Questioni emerse durante il percorso di ascolto del 2019

Zona San Donato

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

● **Viale Aldo Moro**

Verificare le soluzioni adottate per il riassetto dell'asse stradale con riferimento ai flussi di traffico in occasione degli eventi fieristici.

● **Capolinea Michelino-Fiera**

La soluzione progettuale sviluppata, coerente con il concetto di Terminal richiamato nel PUMS (Centro di Mobilità), necessita di ulteriori approfondimenti in relazione al progetto di riqualificazione e ampliamento dell'area della Fiera e alla gestione del Parcheggio Michelino. Occorrerà inoltre integrare le soluzioni individuate e gli interventi che ne conseguiranno, con quanto previsto dal Progetto di potenziamento del sistema tangenziale ed autostradale. In particolare: la necessità di sviluppare percorsi pedonali in sicurezza, sotto il cavalcavia ferroviario di viale Europa, per collegare i diversi accessi alla Fiera presenti su quel lato del comparto; la necessità di prevedere e realizzare il collegamento, anche ciclabile, con il parco San Donnino e col circolo Trigari (che devono essere tra loro interconnessi attraverso un'adeguata sistemazione del marciapiede di viale Europa).

● **Via Serena**

Assicurare la possibilità di circolazione veicolare ai residenti; garantire la continuità dei percorsi pedonali e ciclabili presenti;

● **Viale della Repubblica**

Limitare l'impatto della linea sulle alberature esistenti e sul sistema dei parcheggi; completare la connessione dei percorsi ciclabili con altre direttrici;

● **Via San Donato**

Sviluppare il riassetto complessivo degli schemi di circolazione veicolare in relazione all'introduzione della linea tranviaria e alla conseguente messa a senso unico di un tratto di via San Donato, ponendo attenzione a tutte le componenti della mobilità (pedonale, ciclabile, veicolare pubblica e privata); individuare ulteriori aree per compensare la sosta eliminata; verificare possibili interventi di riqualificazione dello spazio stradale e delle aree limitrofe (in particolare in zona San Donnino); coordinare il progetto con gli interventi previsti dal Progetto di potenziamento del sistema tangenziale ed autostradale;

Analisi progetto definitivo Zona San Donato

Riorganizzazione di Via della Liberazione / Viale Aldo Moro



SEDE TRANVIARIA

La tranvia sarà in **sede riservata ma non segregata**, e leggermente rialzata di 5-7 cm. Su Via della Liberazione, il tram viaggerà sul lato sud della carreggiata stradale. Lungo Viale Aldo Moro, la tranvia viaggerà al centro della carreggiata. Nel tratto compreso tra l'incrocio con Stalingrado e la fermata Fiera, la sede tranviaria sarà inerbita.

F22- Fermata
LIBERAZIONE NORD

F22- Fermata
LIBERAZIONE SUD

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 "Liberazione" avrà due banchine sfalzate: Nord e Sud. Saranno accessibili dai lati della carreggiata, tramite un passaggio pedonale semaforizzati, nell'incrocio con Via Stalingrado. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.

SPAZI PER LE BICI

Le biciclette percorreranno il tratto di Via Aldo Moro in sede protetta. Il progetto si integra quindi con la rete delle ciclabili esistenti

ALBERATURE

Nuove

Esistenti



PARCHEGGIO LUNGO VIA FELICORI
PREVISTO IN ALTRO APPALTO

SOTTOSTAZIONE ELETTRICA
SOTTOSTAZIONE INTERMEDIA

SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

La circolazione veicolare resta uguale alla situazione odierna. Via della Liberazione sarà percorribile in direzione Ovest verso la Bolognina.

Parcheggi

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



Analisi progetto definitivo Zona San Donato

Riorganizzazione di Viale Aldo Moro e Via Serena

SEDE TRANVIARIA

La tranvia avrà **sede riservata ma non segregata**.
La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm.
Lungo Viale Aldo Moro, la tranvia viaggia su una sede centrale alla carreggiata stradale. Nel tratto compreso tra l'incrocio con Stalingrado e la fermata Fiera, la sede tranviaria sarà inerbita.

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 "Fiera - Aldo Moro" avrà la banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite un passaggio pedonale semaforizzato. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.

SPAZI PER LE BICI

Le biciclette percorreranno il tratto di Via Aldo Moro in sede protetta. Il progetto si integra quindi con la rete delle ciclabili esistenti

F23- Fermata
FIERA - ALDO MORO

SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Via Aldo Moro sarà percorribile come nella situazione attuale. Via Serena sarà in senso unico di marcia, da Viale Aldo Moro in direzione sud fino all'incrocio con via caduti di Via Fani e via Bellettini. Da Via della Repubblica, sarà possibile accedere a Via Serena in direzione nord fino all'incrocio sopra citato.

Parcheggi

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

ALBERATURE

La scelta del tracciato è stata dettata dalla volontà di salvaguardare i platani del viale.

Nuove Esistenti

Analisi progetto definitivo

Zona San Donato

Riorganizzazione di Viale Aldo Moro

LIBERAZIONE SUD
via Aldo Moro

FIERA - ALDO MORO
via Aldo Moro



Analisi progetto definitivo Zona San Donato

Riorganizzazione di Viale Aldo Moro



via Aldo Moro
stato di fatto



via Aldo Moro
progetto



Analisi progetto definitivo Zona San Donato

Riorganizzazione di Viale Aldo Moro e Viale della Fiera



SEDE TRANVIARIA

La tranvia in questo tratto sarà in **sede riservata ma non segregata**. La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm. Sia su via Aldo Moro che su Viale della Fiera, la tranvia viaggerà al centro della carreggiata 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 **"Viale della Fiera"** avrà la banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE BICI

Il progetto si integra con la rete delle ciclabili esistenti



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

La circolazione delle auto sarà permessa nella stessa modalità di oggi. Viale della Fiera sarà percorribile con due corsie per senso di marcia e sarà permessa la svolta in entrata e in uscita da via Ferravilla in entrambi i sensi di marcia



Parcheggi



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



ALBERATURE



Nuove

Esistenti

FERMATA
F24 - VIALE FIERA
FERMATA TRINOCENTRALE
Progressiva km 0+601.456 DIR

F24 - Fermata
VIALE DELLA FIERA

PARCHEGGIO
VIA DELLA FIERA
97 POSTI AUTO



Analisi progetto definitivo Zona Fiera

Riorganizzazione di Viale della Fiera



SEDE TRANVIARIA

La tranvia in questo tratto sarà in **sede riservata ma non segregata**.

La sede riservata sarà leggermente rialzata di 5-7 cm. Sia Viale della Fiera, la tranvia viaggerà al centro della carreggiata stradale, per attraversare poi la carreggiata stradale attraverso un incrocio semaforizzato in prossimità dell'ingresso nella zona del Terminal Michelinò



SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

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



SPAZI PER LE BICI

Il progetto si integra con la rete delle ciclabili esistenti.



ALBERATURE

Nuove



Esistenti



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Viale della Fiera sarà percorribile nella stessa modalità. Sarà permessa la svolta in entrata e in uscita da via Ferravilla in entrambi i sensi di marcia. L'attraversamento del viale da parte del TRAM sarà regolato attraverso incrocio semaforizzato.



Parcheggi

Analisi progetto definitivo

Zona San Donato

Capolinea Fiera - Michelino



SEDE TRANVIARIA

La tranvia sarà in sede riservata ma non segregata lungo il viale della Fiera, fino all'ingresso nell'area con il capolinea che avverrà attraversando la carreggiata nord del Viale. fino al suo attestamento al capolinea



SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

Gli spazi pedonali sono stati progettati in maniera integrata con le varie funzioni, con l'obiettivo di facilitare l'interscambio tra i vari mezzi di trasporto e l'accessibilità delle varie aree. Gli spazi saranno privi di barriere architettoniche.



CAPOLINEA

La fermata "Michelino" sarà una fermata "di testa" e avrà due banchine. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE BICI

Il progetto si integra con la rete delle ciclabili esistenti, favorendone l'interscambio



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

L'area è stata ripensata nella sua accessibilità carrabile, ottimizzando i flussi di circolazione ed integrandosi con il nuovo assetto dell'area nel quale saranno presenti, il capolinea del TRAM e il capolinea degli autobus extraurbani ed un nuovo e riorganizzato parcheggio di interscambio.



Parcheggi



ALBERATURE

Nuove

Esistenti



Analisi progetto definitivo Zona San Donato

Riorganizzazione di Via Serena / Via della Repubblica



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, sarà leggermente rialzata di 5-7 cm ad eccezione degli attraversamenti. Lungo Via Serena, la tranvia viaggerà nel primo tratto arrivando da nord, sul lato sud della strada, per poi, spostarsi sull'altro lato per immettersi in viale della Repubblica, dove si atterrerà al centro della carreggiata.



SPAZI PEDONALI E ACCESSIBILITÀ

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



SPAZI PER LE BICI

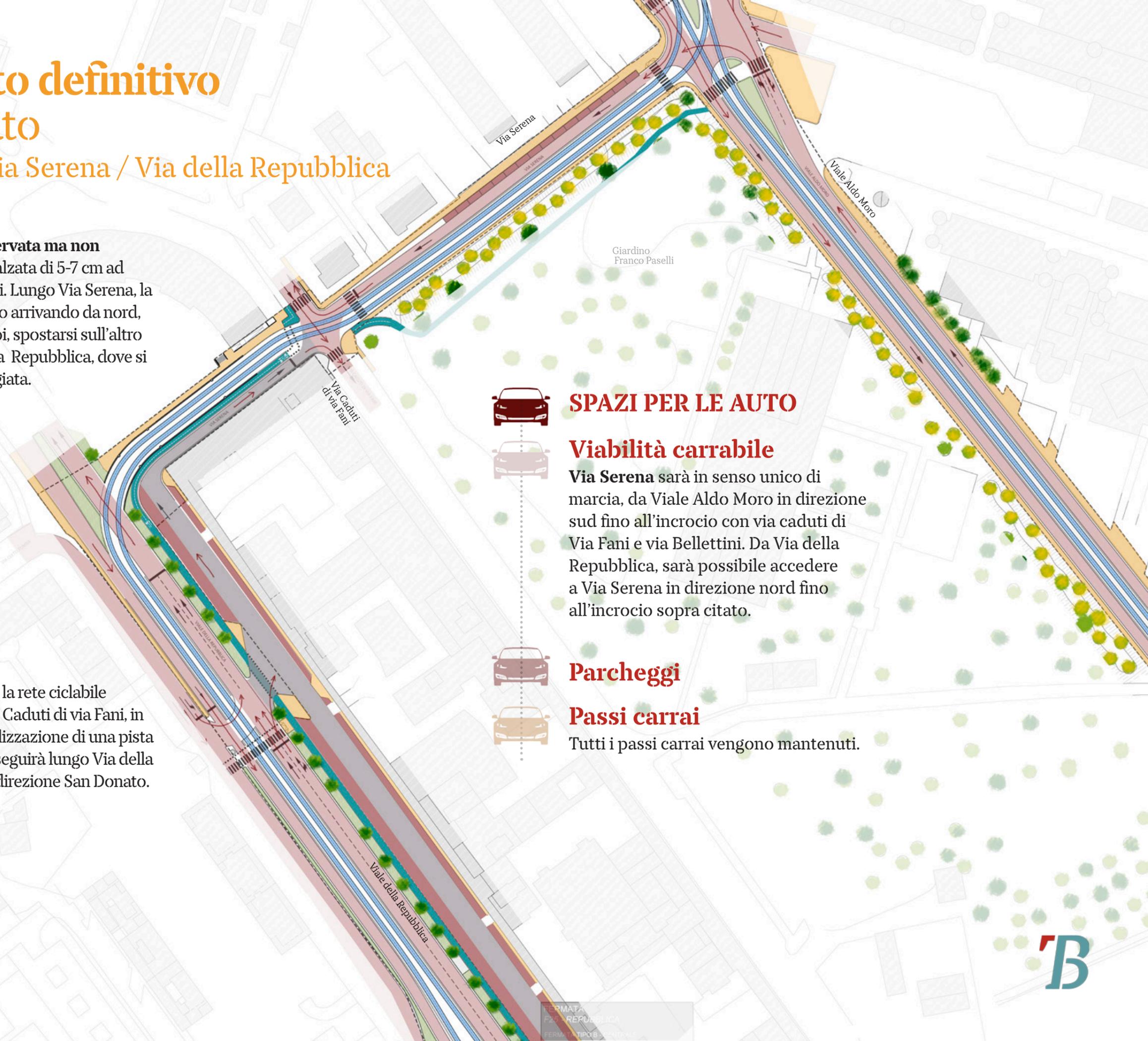
Il progetto va ad integrarsi con la rete ciclabile esistente. Dall'incrocio con Via Caduti di via Fani, in direzione Sud, è prevista la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale che proseguirà lungo Via della Repubblica, sul controviale in direzione San Donato.



ALBERATURE

Nuove

Esistenti



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Via Serena sarà in senso unico di marcia, da Viale Aldo Moro in direzione sud fino all'incrocio con via caduti di Via Fani e via Bellettini. Da Via della Repubblica, sarà possibile accedere a Via Serena in direzione nord fino all'incrocio sopra citato.

Parcheggi

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



Analisi progetto definitivo

Zona San Donato

Riorganizzazione di Viale della Repubblica



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, eggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Viale della Repubblica, la tranvia viaggerà al centro della carreggiata 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 "Repubblica"** avrà la banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite due passaggi pedonale semaforizzati. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE BICI

Lungo Viale della Repubblica ci sarà una **corsia ciclabile bidirezionale**, accanto alle alberature.

F25- Fermata REPUBBLICA



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Viale della Repubblica sarà percorribile nei due sensi di marcia come oggi. Avrà una corsia in direzione sud e due corsie in direzione nord. Resteranno possibili tutte le manovre permesse oggi.



Parcheggi



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



ALBERATURE



Nuove



Esistenti

Analisi progetto definitivo

Zona San Donato

Riorganizzazione di Via Serena / Via della Repubblica



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Via San Donato si attesterà sul lato sud della carreggiata stradale.



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Via San Donato sarà a senso unico di marcia in ingresso verso Bologna, a partire dall'incrocio con Via Ferravilla e fino all'incrocio con Via della Repubblica. Sarà possibile attraversare la sede tranviaria sia per svoltare in Via Ristori, che in Via Beroaldo.



Parcheggi



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

F26- Fermata
CENTRO ZANARDI

Piazza Spadolini

parcheggio
esistente



SPAZI PER LE BICI

Il progetto si integra con la rete esistente ciclabile. Via San Donato sarà totalmente percorribile su pista ciclabile a partire dall'incrocio con Via della Repubblica, dove passando attraverso Piazza Spadolini, sarà possibile rientrare in sede riservata a partire dall'incrocio con Via Ristori.

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**.

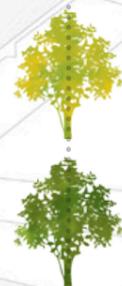
Fermate

La fermata "Centro Zanardi" avrà due banchine laterali. Saranno accessibili dai lati della carreggiata, tramite due passaggi pedonali semaforizzati. Le fermate, grazie alle sue caratteristiche architettoniche saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.

ALBERATURE

Nuove

Esistenti



Analisi progetto
definitivo
Zona San Donato
Riorganizzazione
di Via San Donato

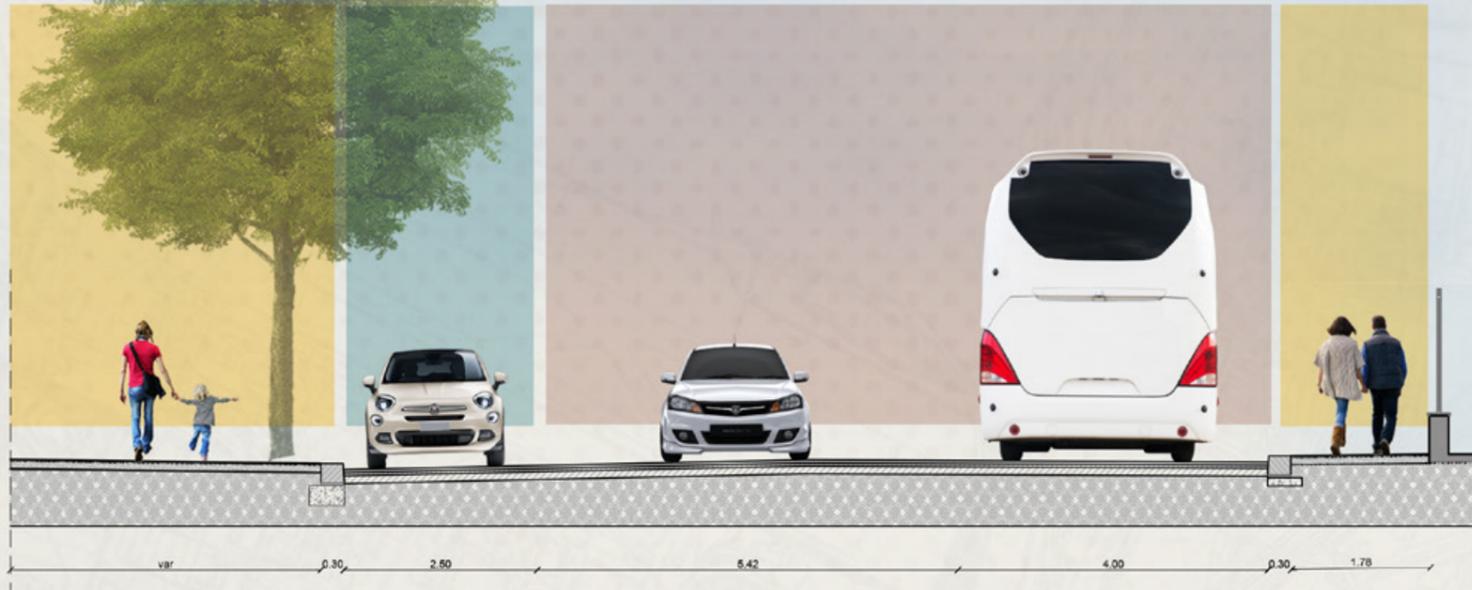


CENTRO ZANARDI
Via San Donato

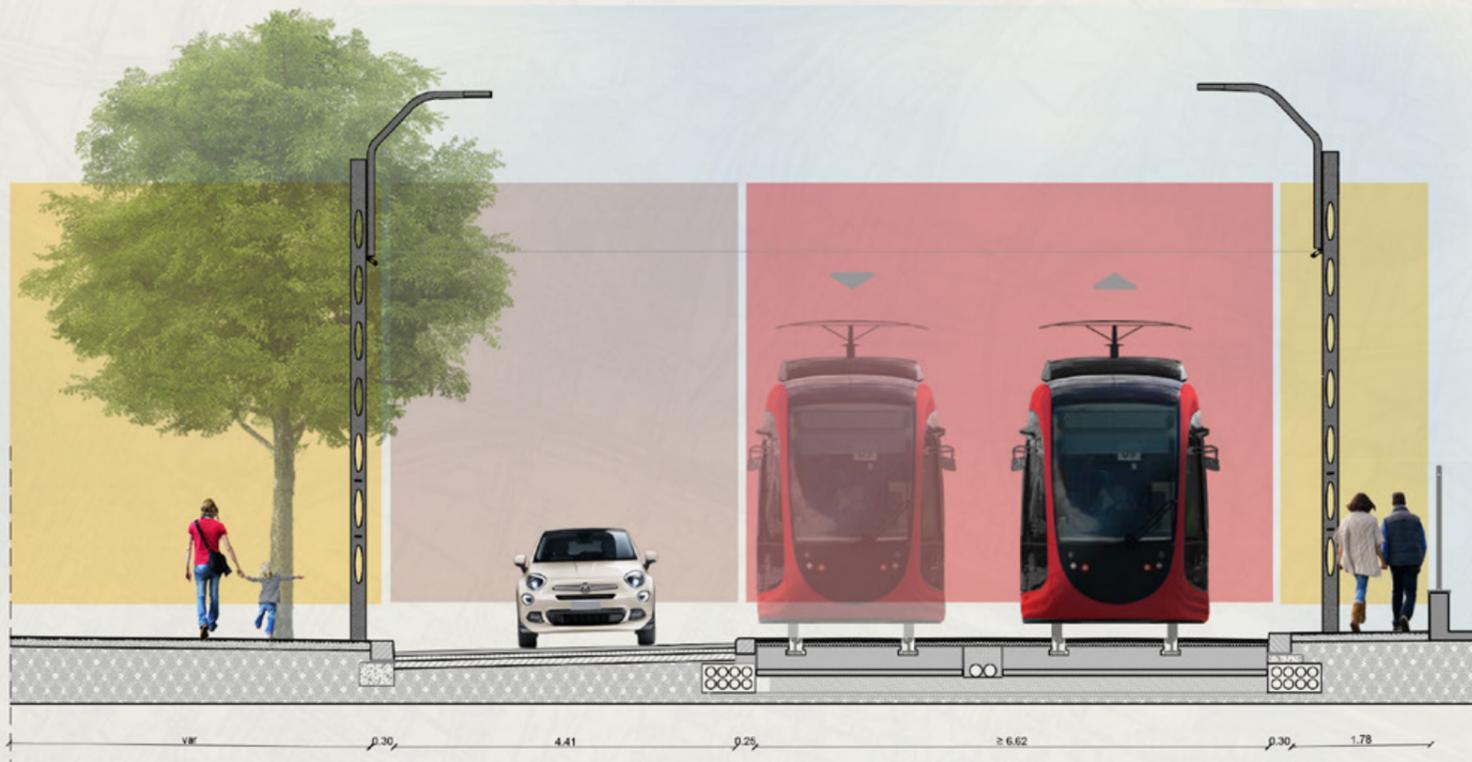
Analisi progetto definitivo

Zona San Donato

Riorganizzazione di Via San Donato



via San Donato
progetto



via San Donato
progetto



Analisi progetto definitivo

Zona San Donato

Riorganizzazione di Via San Donato



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

Via San Donato sarà a senso unico di marcia in ingresso verso Bologna, nel tratto compreso tra l'incrocio con Via della Repubblica e l'incrocio con Via Ferravilla, da dove ritorna a doppio senso di marcia.



Passi carrai

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



Zona 30

Il tratto in corrispondenza con la fermata San Donato sarà Zona 30.



Parcheggi



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Via San Donato si attesterà sul lato sud della carreggiata stradale.



Sede promiscua

Nel tratto dall'incrocio con **via Ferravilla e via Andreini** fino alla fermata **San Donnino**, la sede tranviaria diventa promiscua: tutti i mezzi condividono la carreggiata stradale.

F27- Fermata SAN DONATO



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 "San Donato" avrà una banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.

SPAZI PER LE BICI

In questo tratto di Via San Donato ci sarà una corsia ciclabile bidirezionale.

Analisi progetto definitivo

Zona San Donato / San Donnino

Riorganizzazione di Via San Donato



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Via San Donato si atterrerà sul lato sud della carreggiata stradale.



Sede promiscua

Nel tratto **dall'incrocio con via Ferravilla e via Andreini fino alla fermata San Donnino**, la sede tranviaria diventa promiscua: tutti i mezzi condividono la carreggiata stradale.



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

In questo tratto, in via San Donato ci sarà una corsia per ogni senso di marcia. Saranno consentite tutte le manovre possibili oggi.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



Parcheggi

F28- Fermata
SAN DONNINO

Progressiva km 12+364.813

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 "San Donnino" avrà una banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE BICI

In questo tratto di Via San Donato ci sarà una corsia ciclabile bidirezionale.



Analisi progetto definitivo

Zona San Donnino Riorganizzazione di Via San Donato



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Via San Donato in questo tratto si atterrerà al centro della carreggiata, per poi, in prossimità dell'incrocio con Via S. Donnino, sul lato Sud della strada



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

In questo tratto, in via San Donato ci sarà una corsia per ogni senso di marcia. In ingresso a Bologna, sarà consentita la svolta a sinistra in Viale Zagabria. Nell'ambito del progetto del passante, lo svincolo autostradale sarà eliminato. L'attuale rampa di accesso alla tangenziale, sarà mantenuta nella parte iniziale, e raccordata con via Goldoni, migliorando così l'intera accessibilità carrabile del comparto.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



Parcheggi

F28- Fermata SAN DONNINO



SPAZI PER LE BICI

In questo tratto di Via San Donato ci sarà una corsia ciclabile bidirezionale.



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**.



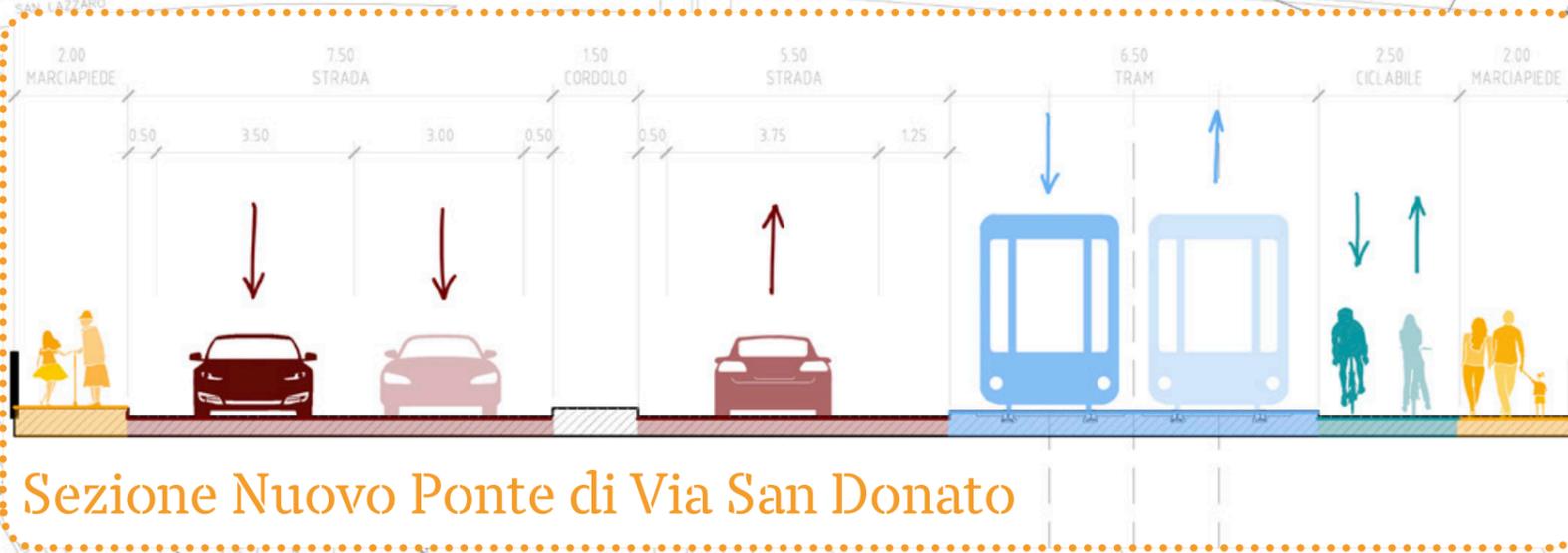
Fermate

La fermata "San Donnino" avrà una banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.

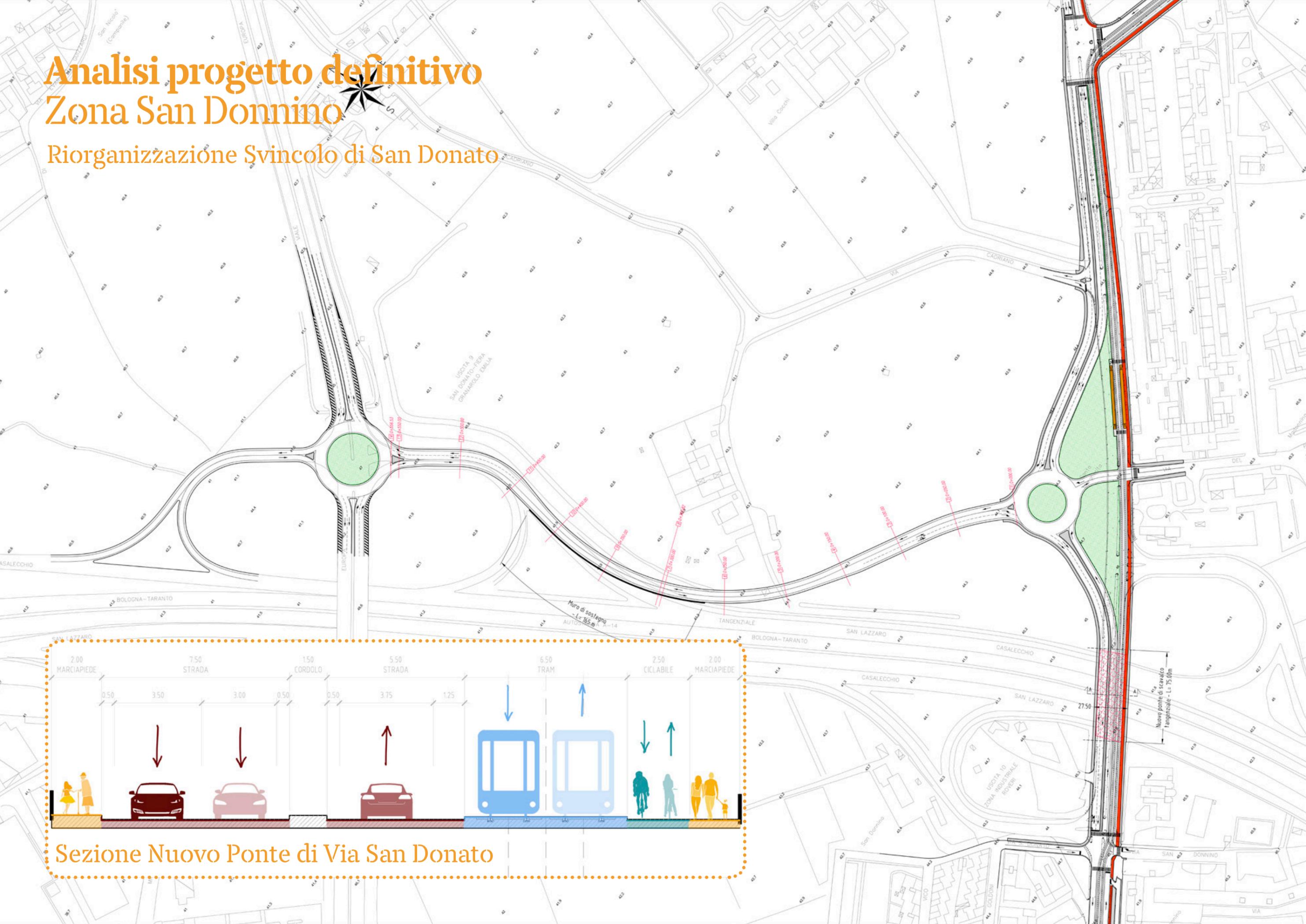


Analisi progetto definitivo Zona San Donnino

Riorganizzazione Svincolo di San Donato



Sezione Nuovo Ponte di Via San Donato



Analisi progetto definitivo

Zona San Donnino

Riorganizzazione di Via San Donato



Stato di fatto



Stato di progetto



Analisi progetto definitivo. Zona San Donato

Bilancio riassuntivo delle alberature e dei parcheggi nel Quartiere

QUARTIERE SAN DONATO – SAN VITALE					
ZONA SAN DONATO	Stato attuale	Progetto (PFTE)	Delta PFTE	Offerta sosta PD	Delta PD
Percorso su Via Aldo Moro					
da Via Stalingrado a Parco Don Giovanni Bosco	43	0	-43	145	102
Percorso su Viale della Fiera					
da Rotonda Leone Pancaldi a Via Michelino	120	125	5	176	56
Percorso su Via Serena					
da Parco Don Giovanni Bosco a Viale della Repubblica	11	0	-11	16	5
Percorso su Viale della Repubblica					
da Via Serena a Via San Donato	264	226	-38	221	-43
Percorso su Via San Donato					
da Viale della Repubblica a tangeziale	94	78	-16	80	-14
		TOT	-103	TOT	106

nota 1

nota 2

nota 3

nota 1 : valore comprensivo del nuovo parcheggio pubblico di via Felicori a carico di privati

nota 2 : valore comprensivo del nuovo parcheggio pubblico a carico del progetto del Passante di fronte a via San Donnino

nota 3 : nel bilancio della sosta non si è tenuto conto della capienza di 400 posti del parcheggio di interscambio a raso posto in adiacenza al capolinea del Terminal Michelino

Bilancio dei parcheggi Zona San Donato

QUARTIERE SAN DONATO - SAN VITALE		
ZONA SAN DONATO	Alberi da abbattere	Alberi nuovo impianto
Percorso su Via Aldo Moro		
da Via Stalingrado a Parco Don Giovanni Bosco	66	53
Percorso su Viale della Fiera		
da Rotonda Leone Pancaldi a Via Michelino	125	266
Percorso su Via Serena		
da Parco Don Giovanni Bosco a Viale della Repubblica	15	20
Percorso su Viale della Repubblica		
da Via Serena a Via San Donato	2	0
Percorso su Via San Donato		
da Viale della Repubblica a Zona Industriale	2	0
	210	339

Bilancio alberature Zona San Donato

**Analisi
del Progetto Definitivo
Zona Pilastro**

Questioni emerse durante il percorso di ascolto del 2019 Zona Pilastro

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

● Via San Donato

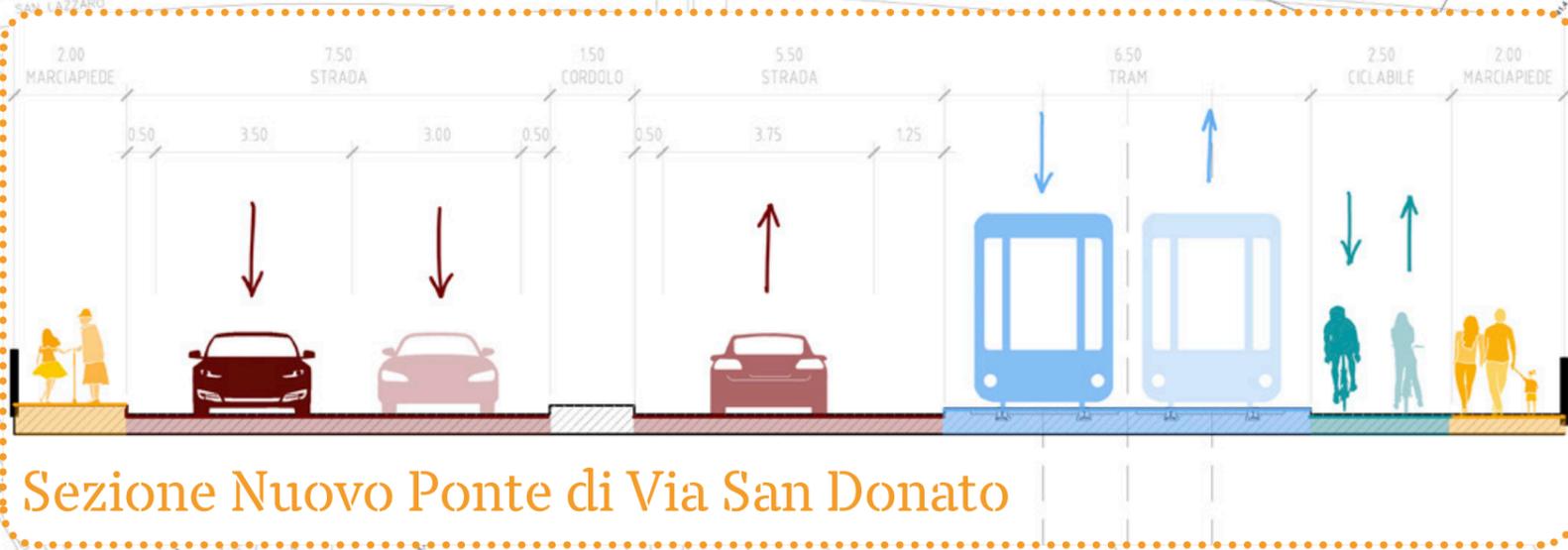
Sviluppare il riassetto complessivo degli schemi di circolazione veicolare in relazione all'introduzione della linea tranviaria e alla conseguente messa a senso unico di un tratto di via San Donato, ponendo attenzione a tutte le componenti della mobilità (pedonale, ciclabile, veicolare pubblica e privata); individuare ulteriori aree per compensare la sosta eliminata; verificare possibili interventi di riqualificazione dello spazio stradale e delle aree limitrofe (in particolare in zona San Donnino); coordinare il progetto con gli interventi previsti dal Progetto di potenziamento del sistema tangenziale ed autostradale.

● Zona Pilastro

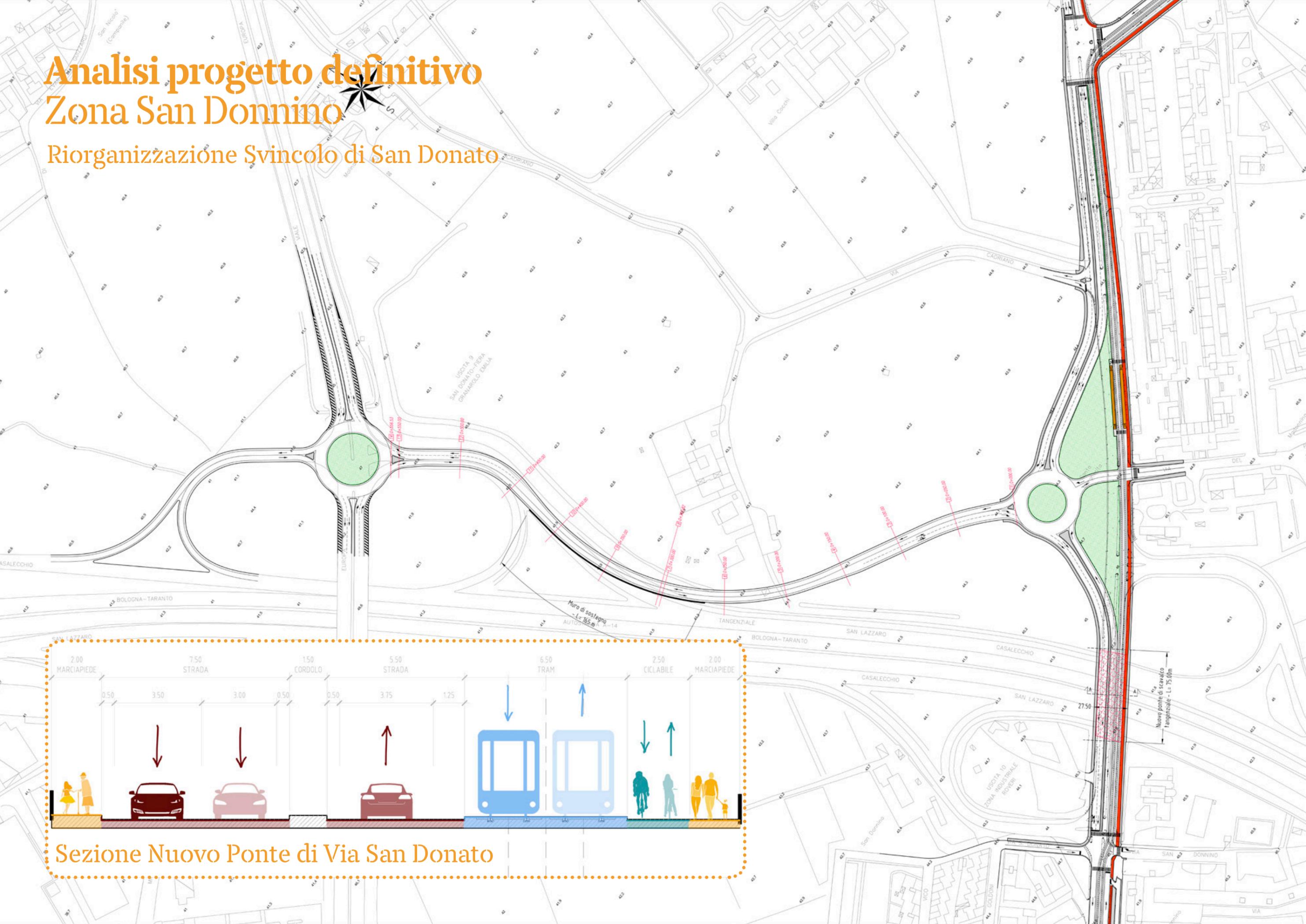
Coordinare il progetto della linea tranviaria con le previsioni del "Bando Periferie" sull'area del parco centrale del Pilastro; prevedere la riorganizzazione delle linee di trasporto pubblico su gomma transanti nella zona; individuare ulteriori aree per compensare la sosta eliminata (soprattutto nella zona di via Frati); sviluppare ulteriormente l'integrazione con l'Ambito Aree Annesse a Sud.

Analisi progetto definitivo Zona San Donnino

Riorganizzazione Svincolo di San Donato



Sezione Nuovo Ponte di Via San Donato



Analisi progetto definitivo Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via San Donato



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**. Lungo questo tratto di via San Donato la tranvia si atterrerà in sede propria a Sud del nuovo incrocio. La sede tranviaria in questo tratto sarà inerbita.



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Nell'ambito del progetto del passante, lo svincolo 9 della tangenziale sarà eliminato, il ponte sarà completamente rinnovato e allargato nella sua sezione e sarà costruita una nuova viabilità, che attraverso una bretella, collegherà via S. Donato, all'uscita 8bis della tangenziale. La nuova viabilità, si conetterà lateralmente a Via del Pilastro, attraverso la nuova rotatoria.

F29- Fermata
CADRIANO BIVIO

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 "Cadriano Bivio" avrà una banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.

SPAZI PER LE BICI

In questo tratto di Via San Donato ci sarà una corsia ciclabile bidirezionale.

Analisi progetto definitivo Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via Pirandello



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Via Pirandello si atterrerà sul lato Sud della strada. La sede tranviaria in questo tratto, fino all'incrocio tra Via Pirandello e Via Casini sarà inerbita.



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 "Pirandello"** avrà una banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE BICI

Lungo Via Pirandello è prevista la realizzazione di piste ciclabili che si connettono anche al percorso ciclabile del parco Pasolini.



SPAZI PER LE AUTO



Viabilità carrabile

La circolazione in Via Pirandello resterà invariata. Via Casini sarà percorribile solo in direzione Ovest, in uscita dal Pilastro.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



Parcheggi

È previsto l'ampliamento del parcheggio a servizio in adiacenza al Campo da baseball.

ALBERATURE

Nuove

Esistenti

Nuovo Parcheggio

PARCHEGGIO
VIA PIRANDELLO
30 POSTI AUTO



Analisi progetto definitivo

Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via Pirandello

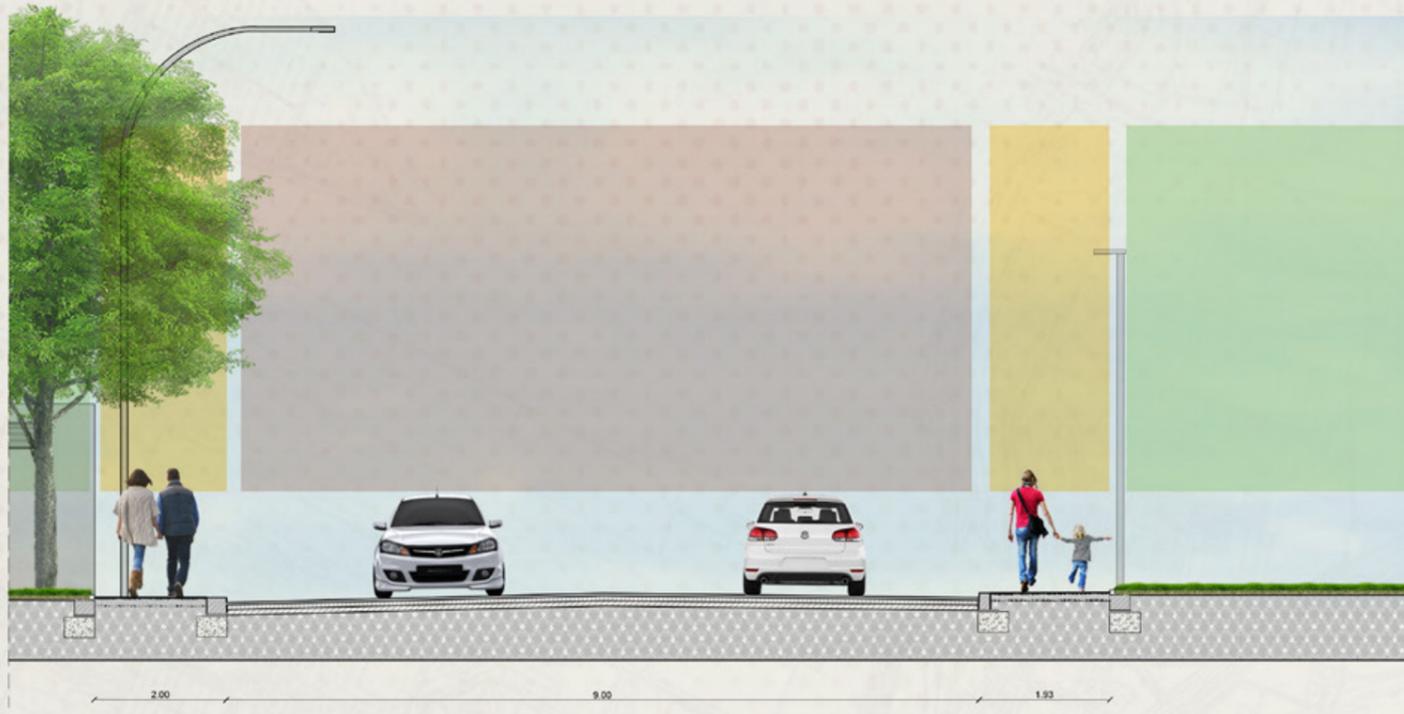
PIRANDELLO

via luigi pirandello

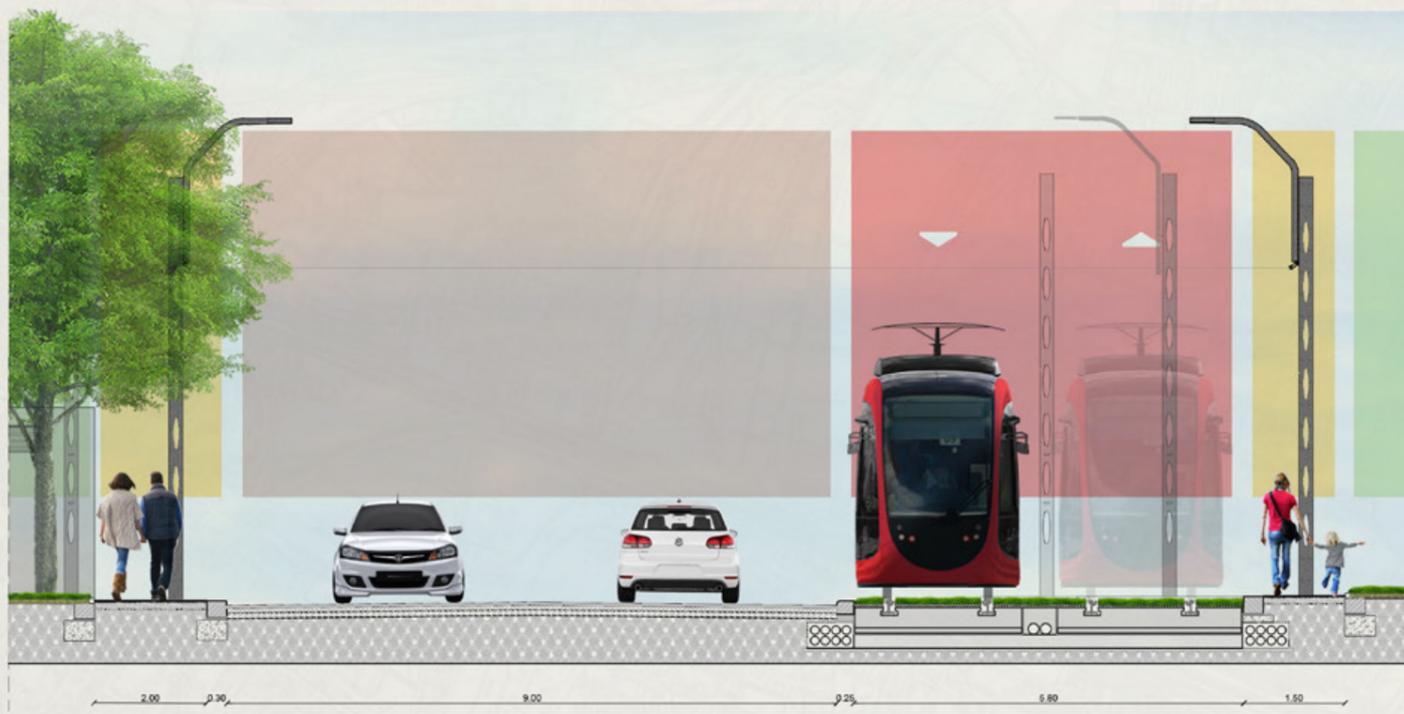
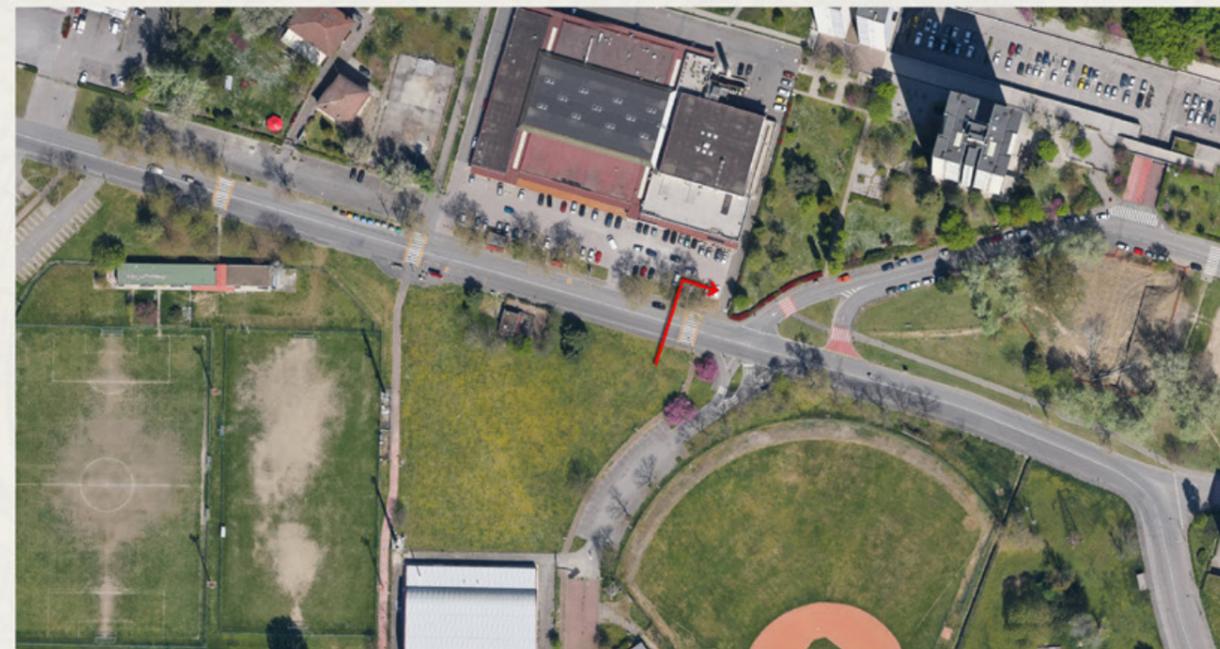
Analisi progetto definitivo

Zona Pilastro

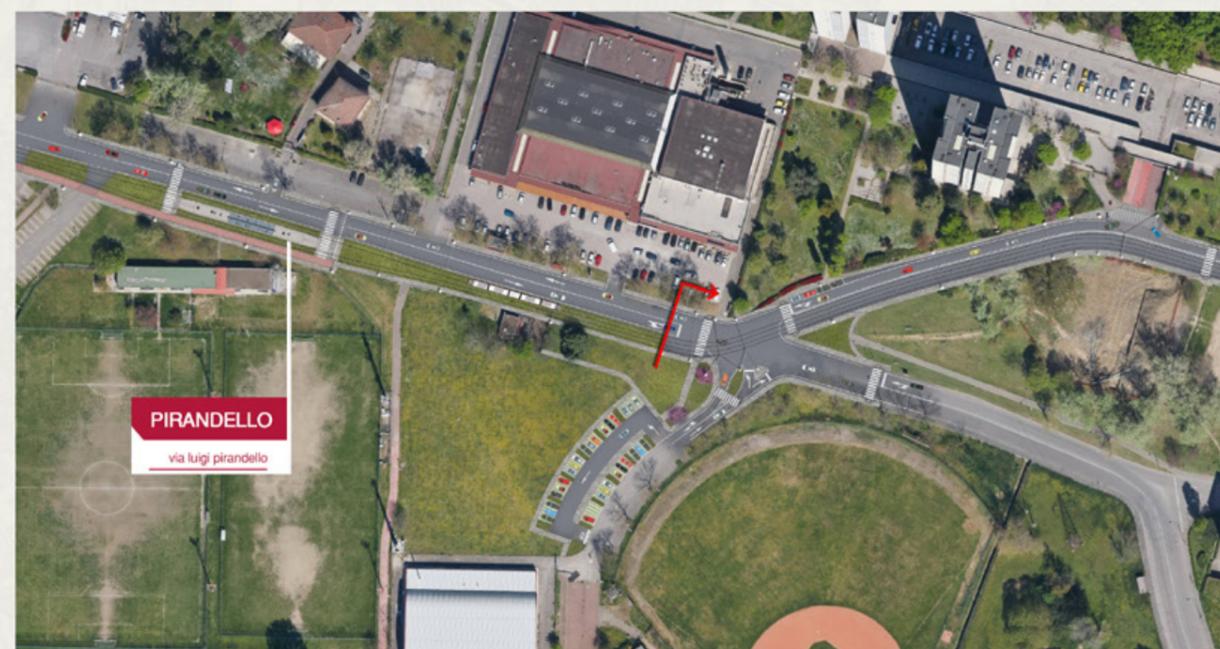
Riorganizzazione di Via Pirandello



via Luigi Pirandello
stato di fatto



via Luigi Pirandello
progetto



Analisi progetto definitivo Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via Casini

SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Via Casini si attesterà sul lato Sud della carreggiata.

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 "Pilastro"** avrà due banchine laterali. 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

SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

La circolazione in Via Pirandello resterà invariata. Via Casini sarà percorribile solo in direzione Ovest, in uscita dal Pilastro.

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

Parcheggi

È previsto l'ampliamento del parcheggio a servizio in adiacenza al Campo da baseball.

F31- Fermata
PILASTRO

FERMATA TIPO A - DOPPIA
Progressiva km 14+027.272

Analisi progetto definitivo

Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via Casini



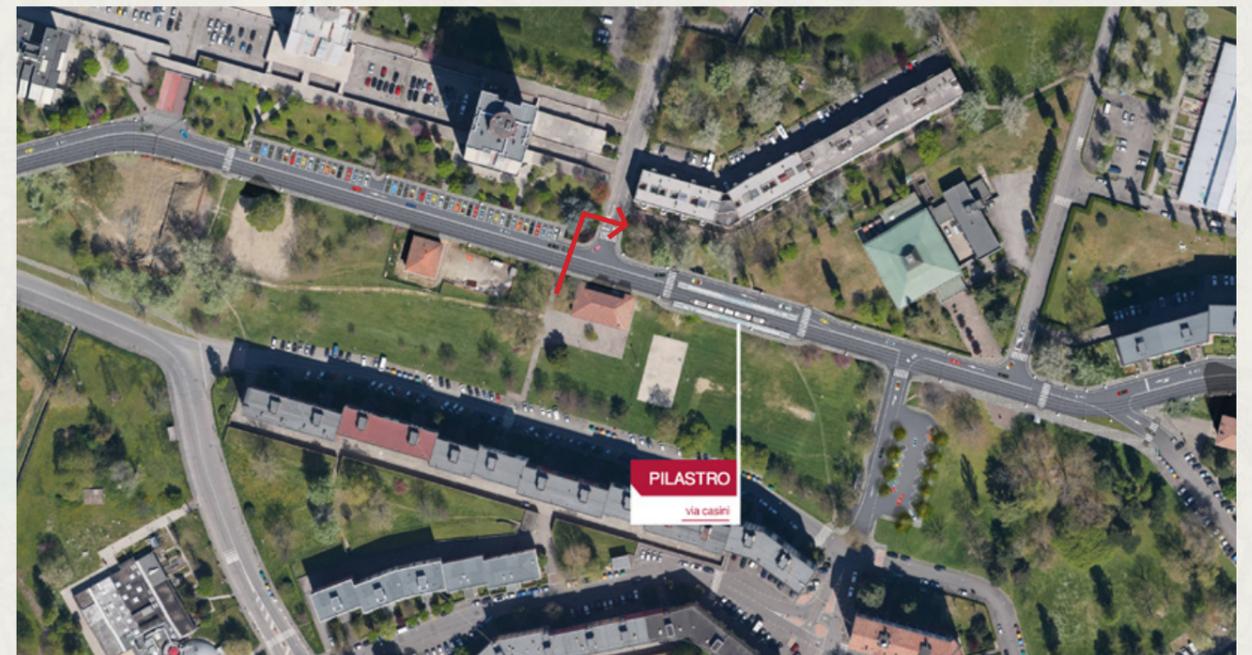
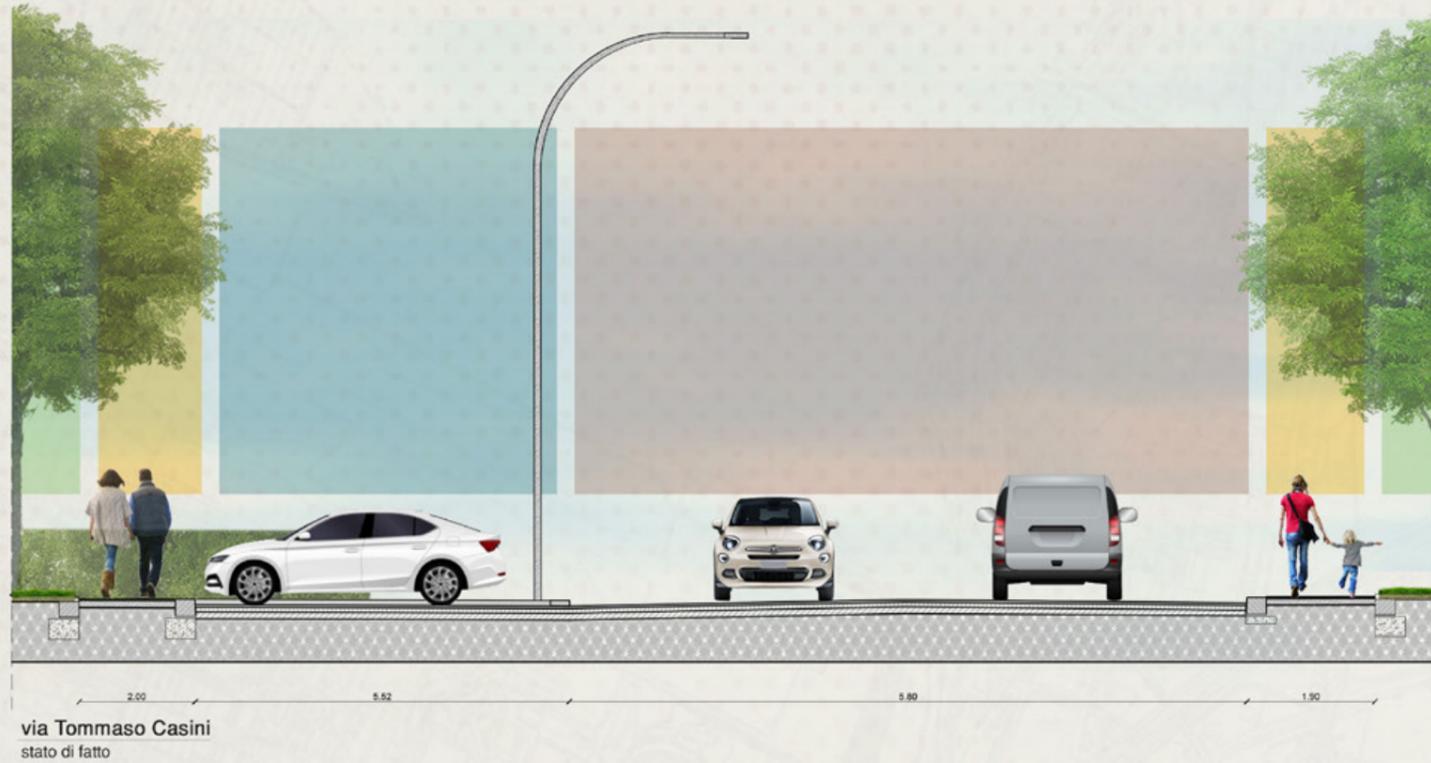
PILASTRO
via casini



Analisi progetto definitivo

Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via Casini



Analisi progetto definitivo

Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via Casini



Stato di fatto



Stato di progetto



Analisi progetto definitivo Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via Casini / Frati

SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Via Casini e Via Frati si atterrerà sul lato Sud della strada.

F31- Fermata
PILASTRO

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 **"Pilastro"** avrà due banchine laterali. 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.

SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Via Casini e via Frati saranno in senso unico di marcia in direzione ovest. Via Trauzzi e via Svevo restano nel senso di marcia odierno.

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

Parcheggi

È prevista la realizzazione di 2 nuovi parcheggi in via Svevo, e via Panzini.

ALBERATURE

Nuove

Esistenti

Analisi progetto definitivo. Zona Pilastro

Riorganizzazione delle Vie Sighinolfi / Larga / Martinetti



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. Lungo Via Frati e via Sighinolfi, si atterrerà sul lato Sud della strada. In prossimità del passaggio tra via larga e via Martinetti, la sede sarà inerbita. Il tracciato prosegue poi in Via Arriguzzi, dove la sede si atterrerà al centro della carreggiata.



DEPOSITO AUSILIARIO

Nell'angolo tra via Martinetti e via Larga, è prevista la realizzazione di un piccolo deposito ausiliario per il ricovero notturno dei mezzi tranviari.



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Via Sighinolfi sarà in senso unico di marcia in direzione ovest. Via Larga, Via Martinetti e Via Arriguzzi, saranno percorribili nei due sensi di marcia.



Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.



Parcheggi

È prevista la realizzazione di due nuovi parcheggi in via Panzini e via Larga



ALBERATURE

Nuove

Esistenti



SPAZI PER LE BICI

I percorsi ciclabili saranno mantenuti.



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 "Sighinolfi"** avrà due banchine laterali. 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.

F32- Fermata SIGHINOLFI

PARCHEGGIO VIA PANZINI
36 POSTI AUTO

PARCHEGGIO VIA LARGA
36 POSTI AUTO

Analisi progetto definitivo Zona Pilastro

Riorganizzazione di Via Larga / Martinetti / Arriguzzi / Fanin



SEDE TRANVIARIA

La tranvia viaggerà in **sede riservata ma non segregata**, leggermente rialzata di 5-7 cm. In prossimità del passaggio tra via larga e via Martinetti, la sede sarà inerbita. Il tracciato prosegue poi in Via Arriguzzi, e via Fanin, dove la sede si atterrerà al centro della carreggiata, per giungere al Capolinea Facoltà di Agraria.



DEPOSITO

Nell'angolo tra via Martinetti e via Larga, è prevista la realizzazione di un piccolo deposito ausiliario per il ricovero dei mezzi tranviari.



SPAZI PER LE BICI

I percorsi ciclabili saranno mantenuti.



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

Il capolinea "Facoltà di Agraria" avrà una banchina centrale. Sarà accessibile dai lati della carreggiata, tramite dei passaggi pedonali semaforizzati. La fermata, grazie alle sue caratteristiche architettoniche sarà facilmente accessibile a tutti i tipi di disabilità.



SPAZI PER LE AUTO

Viabilità carrabile

Via Larga, Via Martinetti, Via Arriguzzi e il Viale Fanin, saranno percorribili nei due sensi di marcia.

Passi carrai

Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

Parcheggi

ALBERATURE

Nuove

Esistenti



Capolinea
FACOLTÀ DI
AGRARIA

Progressiva km 15+152.20

DEPOSITO SECONDARIO
PILASTRO

Progressiva km 14+796.761

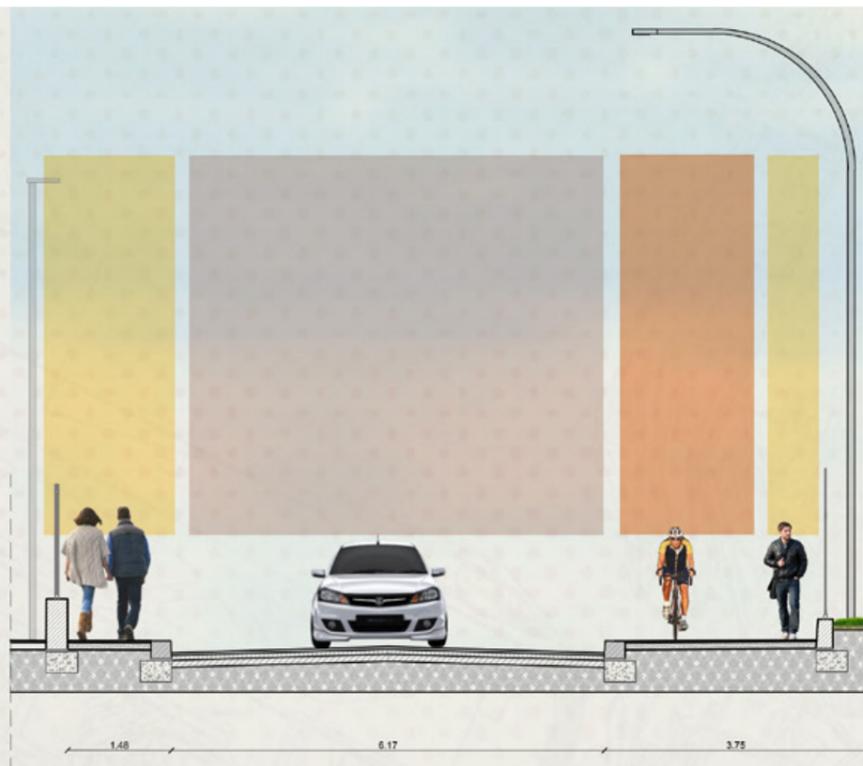
SOTTOSTAZIONE ELETTRICA
10
SOTTOSTAZIONE DI TESTA



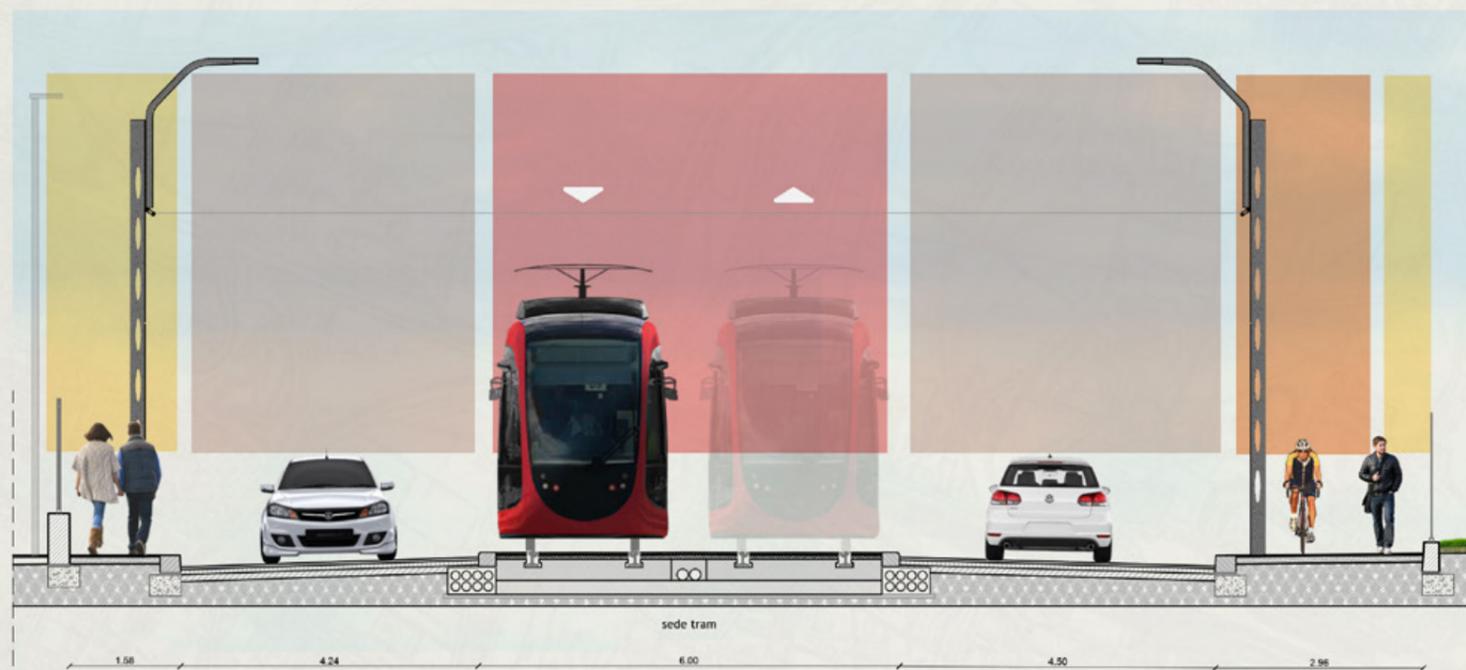
Analisi progetto definitivo

Zona Pilastro

Sezione e pianta di Via Arriguzzi



via Arduino Arriguzzi
stato di fatto



via Arduino Arriguzzi
progetto



Analisi progetto definitivo

Zona Pilastro

Capolinea - Facoltà di Agraria - CAAB

CAAB - AGRARIA
via Giuseppe Farini

DEPOSITO AUSILIARIO
via Langa



Analisi progetto definitivo

Zona Pilastro

Bilancio riassuntivo delle alberature e dei parcheggi nel Quartiere

QUARTIERE SAN DONATO – SAN VITALE					
ZONA PILASTRO	Stato attuale	Progetto (PFTE)	Delta PFTE	Offerta sosta PD	Delta PD
Percorso su Via Pirandello e Tommaso Casini					
da tangenziale a Via Ludovico Frati	110	81	-29	80	-30
Percorso su Via Ludovico Frati					
da Via T. Casini a Via Alfredo Panzini	65	7	-58	44	-21
Percorso su Via Lino Sighinolfi					
da Via Alfredo Panzini a Via Larga Martinetti	30	0	-30	12	-18
		TOT	-117	TOT	-69

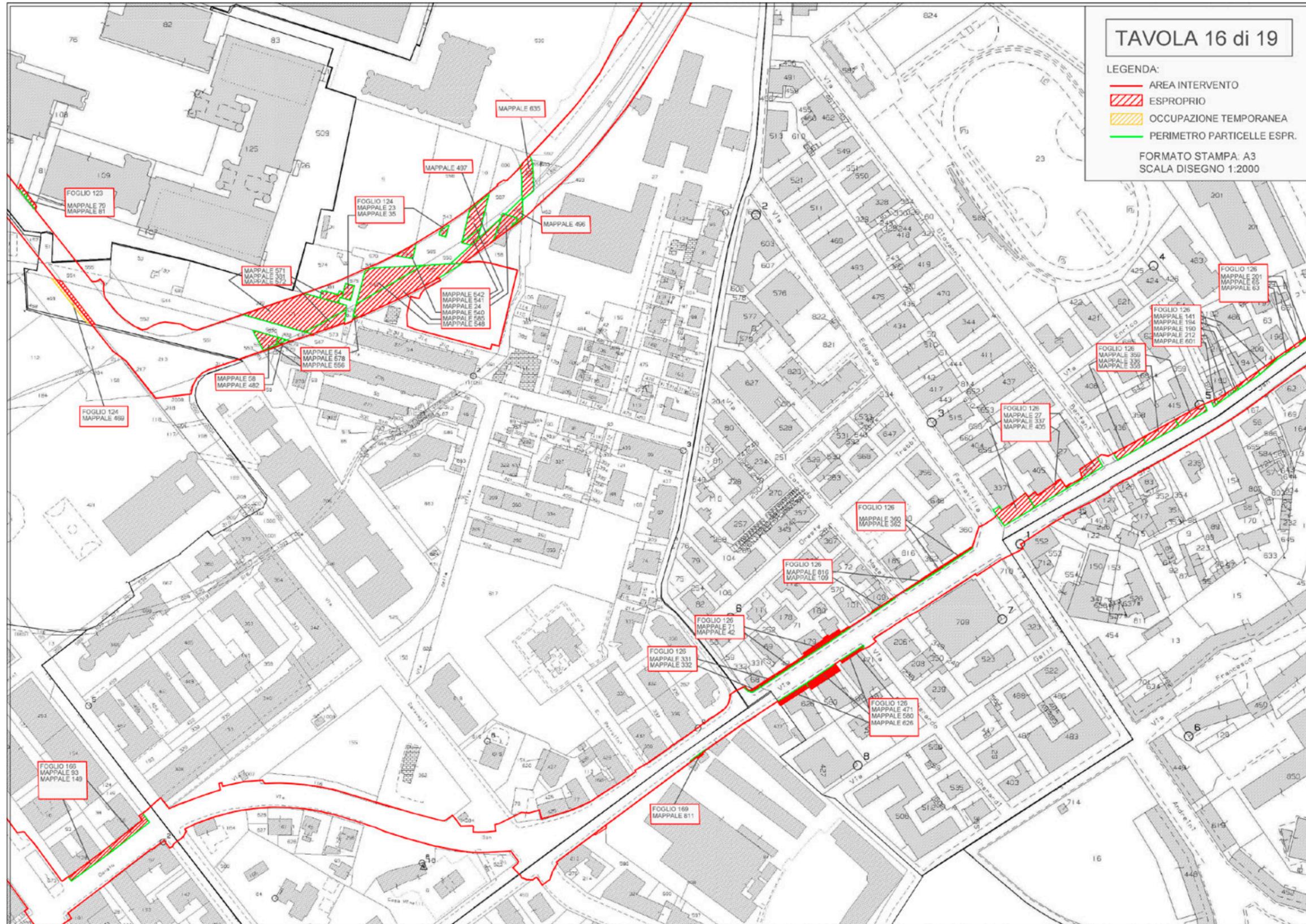
Bilancio dei parcheggi Zona Pilastro

QUARTIERE SAN DONATO - SAN VITALE		
ZONA PILASTRO	Alberi da abbattere	Alberi nuovo impianto
Percorso su Via Tommaso Casini		
da Via Pirandello a Via Ludovico Frati	8	57
Percorso su Via Ludovico Frati		
da Via T. Casini a Via Alfredo Panzini	22	13
Percorso su Via Lino Sighinolfi		
da Via Alfredo Panzini a Via Larga Martinetti	25	87
	55	157

Bilancio alberature Zona Pilastro

**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/
- Per saperne di più sul Progetto dell'esproprio che ti riguarda collegati a questo indirizzo: https://drive.google.com/drive/u/1/folders/1wALqe1ffqv_daFJv2iFLPk84EnULEznm 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

**Richieste di chiarimenti
ed approfondimenti
sul progetto**

Domande pervenute tramite il form sul sito web Zona San Donato

S.	Incentivi al commercio per la fase cantieristica	Noi negozianti avremo incentivi economici, o aiuti ,per la durata dei lavori?
A.	Alimentazione e impatto urbano	Limitatamente al centro, il tram sarà alimentato tramite i tralicci elettrici che oggi alimentano j filobus oppure procederà a batteria, per poi tornare ad essere alimentato nelle zone più periferiche? A tendere, l'elettrificazione delle linee del centro, sarà rimossa?
L.	Viabilità	Buonasera, in via Repubblica toglierete tantissimi parcheggi. Allo stesso tempo in via Zacconi (esatta parallela di via Repubblica) sono in costruzione 10 appartamenti a piano terra + un'altra decina sono stati creati + almeno una 20 in caduti di via Fani. In più è in costruzione sempre in via Zacconi un plesso scolastico da 600 alunni a regime. Dove si parcheggeranno le auto in questa zona? La soluzione di "mega parcheggio in fiera" non è percorribile perché alla sera / di notte donne o famiglie con bambini piccoli NON è una situazione gestibile. Grazie. Saluti.
P.	Cantieri	E' stata valutata la probabile concomitanza dei lavori del Passante di Mezzo con Tranvia? Come si pensa di gestire la viabilità in zona Fiera già caotica oggi pur non essendoci, causa COVID, manifestazioni fieristiche?

Domande pervenute tramite il form sul sito web Zona Pilastro

V.	Parcheggi	Volevo sapere siccome mi è arrivata la raccomandata d'esproprio abitando in via casini 6 vorrei una spiegazione!!! E poi rimarremo senza parcheggio!!! Fatelo passare per via Pirandello zona meraviglie lì la strada è larga!!!!
G.	Viabilità	Informazioni relative a via Larga
D.	Tracciato Linea / impatto	Guardando il percorso del tram sulle planimetrie e i conseguenti sconvolgimenti del quartiere Pilastro per realizzarlo, vi chiediamo perché avete scelto di fare passare le tranvie di andata e ritorno per le stesse strade, che non possono contenerle (via Casini, Frati, Sighinolfi) senza ricorrere massicciamente ad azioni di esproprio e sottrazione di territorio all'uso degli abitanti. Inoltre, il tracciato non serve adeguatamente molta parte del quartiere come invece fa attualmente la linea 20 che il tram dovrà sostituire. Vi chiediamo di riconsiderare il tracciato facendo passare il tram in arrivo dal centro lungo via Panzini (lungo il percorso del 20). All'altezza di via Trauzzi devia in via Larga per un tratto di 150 metri per poi svoltare a sinistra attraversando tutta l'area verde (di proprietà del Comune) ed andare dritto in via Arriguzzi, di fronte la Facoltà di Agraria. Al ritorno il tram percorrerebbe via Sighinolfi, via Frati per arrivare in via Casini e poi uscire dal Pilastro. In questo modo non solo ci sarebbero meno espropri da eseguire ma anche minore impatto sulla viabilità, sui parcheggi e la vivibilità di queste aree. Inoltre, questo tracciato sarebbe funzionale ad una platea più vasta di residenti. Non appare una scelta oculata quella di un progetto che non si cura del minor impatto possibile al territorio e di una maggiore funzionalità. Pertanto, vi chiediamo di riconsiderare questa alternativa al tracciato pubblicato. Grazie
S.	Tracciato Linea / impatto	<p>1-STATO DI FATTO</p> <p>Abito in via Tommaso Casini 6 (torre di 18 piani, 76 appartamenti/famiglie). Tutti i proprietari abbiamo ricevuto raccomandata informativa per esproprio. Dal progetto riscontro che verranno espropriati 185mq di sup., equivalente ai nostri parcheggi riservati (proprietà del condominio!) su strada!! Inoltre riscontro un saldo negativo dei parcheggi: - (meno) 122 parcheggi nelle Vie Pirandello e Frati - (meno) 19 parcheggi in meno in via Sighinolfi - (meno) 73 parcheggi in meno in totale nel Quartiere San Donato-San Vitale</p> <p>2-DOMANDE</p> <p>Considerato che</p> <ul style="list-style-type: none"> - via Casini è densamente popolata, con 4 torri di circa 320 appartamenti/famiglie, non tutti gli alloggi hanno il garage e/o posto auto privato - gli attuali parcheggi riservati del civico 6 (proprietà del condominio!) su strada verranno ESPROPRIATI - per tutta la lunghezza della via Casini spariranno anche tutti i posti parcheggio sul lato parco Mitilini perché occupati dalle corsie del tram! - Nel parco Mitilini sta sorgendo la nuova Caserma Carabinieri, il cui progetto ha origini antecedenti al progetto tram - La realizzazione della pista ciclabile ambo lat in via Pirandelloi, ha eliminato la possibilità di parcheggiare (come si face prima) su entrambi i lati della via (da incrocio via San Donato a via Panzini), realizzando circa 7 soli posti sosta davanti il chiosco di via Pirandello <p>CHIEDO</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perché la caserma non si costruiva con maggior ritiro dalla strada? - Perché la carreggiata del tram non si può costruire recuperando 2 metri di terreno dal parco ? (la casa Gialla e la Biblioteca sono ritirate di oltre 3 metri dalla strada) escludendo anche l'esproprio dei 185mq del civico 6? - Perché eliminare tutti i 122 posti auto delle vie Casini e Frati? Vie densamente abitate e sempre piene di auto dei residenti in sosta? - Dove si potranno parcheggiare le 122 auto, considerato il deficit -73 nel Quartiere? - Qual è il senso dell'esproprio dei 185mq del civico 6? - Propongo un sopralluogo dal vivo per rendervi conto dell'assurdità del progetto e tracciato al Pilastro! <p>3-PROPOSTA</p> <p>Considerato quanto sopra si propone di spostare il tracciato del tram dalle vie Casini e Frati, cioè da via Pirandello proseguirebbe per tutta via Panzini per poi girare per via Sighinolfi o (prima) in via Larga. Questa soluzione, ha solo vantaggi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eliminerebbe il problema taglio 122 parcheggi ed il senso unico in tutta via Casini. - Via Panzini ha la carreggiata larga il doppio di via Casini, vi si trovano anche tutte le scuole (infanzia, elementare, medie) e non ci sono condomini, quindi non viene sentito l'eventuale taglio parcheggi - Le continue vibrazioni del passaggio tram, alla lunga potranno avere effetti molto negativi sulla staticità delle torri !!

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**

Per informazioni di carattere generale sul progetto:

- visita **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