



Comune di Bologna

fondazione
innovazione urbana

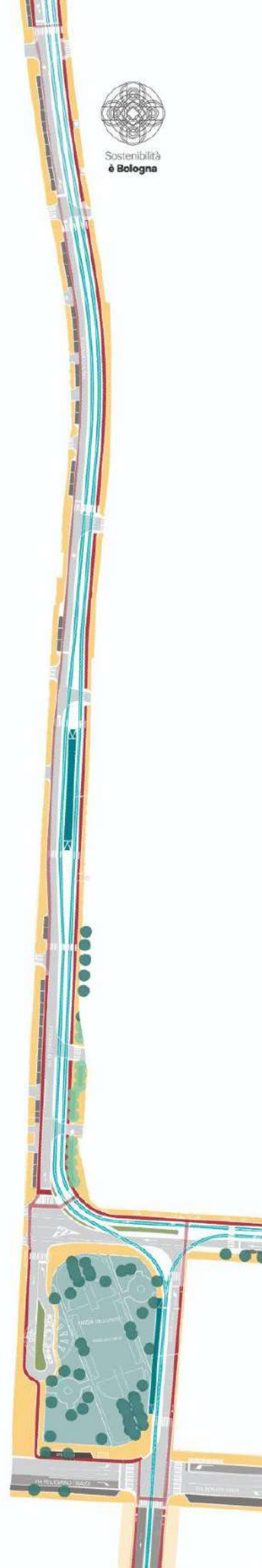
B UN TRAM
PER BOLOGNA



Sostenibilità
è Bologna

**Percorso di informazione
e coinvolgimento
della cittadinanza
in affiancamento alla
redazione del Progetto
di Fattibilità Tecnico ed
Economica del tratto nord
della linea verde del tram**

**Report
delle attività**



Indice

Premessa

1. Introduzione

2. Approccio metodologico, strumenti e obiettivi del percorso

3. Il percorso di informazione e di ascolto

3.1. La prima fase delle attività nel 2021

Temi trasversalmente emersi

Zona Centro storico/Bolognina

Zona Croce Coperta

Zona Corticella

3.2. La seconda fase delle attività nel 2022

Temi trasversalmente emersi

Zona Centro storico/Bolognina

Zona Croce Coperta

Zona Corticella

3.3. Confronto con la Consulta della Bicicletta

3.4. La comunicazione diretta con i cittadini attraverso e-mail

4. Il team della Fondazione Innovazione Urbana

Premessa

Il percorso di informazione coinvolgimento e ascolto della cittadinanza in affiancamento allo sviluppo del progetto di fattibilità tecnica ed economica del primo ramo della linea verde, si inserisce all'interno del più ampio percorso **"un tram per Bologna"** che la Fondazione per l'Innovazione Urbana ha avviato in stretta collaborazione con il Comune di Bologna fin dall'avvio della progettualità della nuova rete tranviaria cittadina nel 2019, anno in cui è partita la procedura di progettazione della prima linea tranviaria di Bologna, la linea Rossa. In questi anni FIU ha consolidato e maturato sul progetto **metodologie e strumenti** che, grazie ad un importante lavoro di prossimità fatto nelle diverse zone della città attraversate dalle linee tranviarie, hanno permesso di **coinvolgere attivamente ed ascoltare direttamente oltre 7000 cittadini**. Questo risultato è stato possibile grazie all'organizzazione di incontri pubblici, punti informativi, incontri dedicati, questionari e al supporto degli strumenti digitali che, soprattutto nel periodo di più forti restrizioni sanitarie legate all'emergenza COVID 19, sono stati preziosi per mantenere sempre costantemente attiva la relazione con la cittadinanza nell'ambito dell'informazione sul progetto.

L'introduzione del nuovo sistema tranviario rappresenta un **grande cambiamento per gli assetti della città**, nonchè, per i cittadini l'avvio di un nuovo e diverso modo di vivere la propria vita e la propria quotidianità all'interno della stessa. Grazie al lavoro fatto si è potuto constatare come la cittadinanza viva questo cambiamento con **sentimenti anche molto diversi tra loro**: da chi aspetta la prima corsa con grande attesa vedendo nel tram un grande passo in avanti nella riorganizzazione e nel miglioramento della mobilità urbana, a chi invece teme che il nuovo tram diventi un ostacolo alla propria vita quotidiana. Punti di vista talvolta opposti che solo grazie ad una corretta e puntuale informazione possono essere resi più oggettivi rispetto poi a quello che sarà il reale impatto di questa infrastruttura sulla città.

Numerose (se pur evidentemente meno rispetto alla fase iniziale avviata nel 2019) sono ancora le **preoccupazioni** riscontrate da parte di chi vive, lavora e abita lungo gli assi interessati dall'inserimento della nuova infrastruttura; timori e preoccupazioni legittimi, quali ad esempio l'impatto che il nuovo tram avrà rispetto alla circolazione viabilistica, o ad esempio alla riorganizzazione ed al riassetto conseguente del sistema di trasporto pubblico su gomma, oppure rispetto all'impatto acustico del passaggio del tram sotto casa, o ancora relativamente ai disagi che il cantiere porterà alla vita quotidiana di chi vive e lavora lungo le strade che saranno interessate dai lavori. Temi che durante gli incontri, i punti informativi, ma anche nelle centinaia di mail ricevute, sono stati affrontati puntualmente grazie alla collaborazione e all'alta professionalità dei tecnici del settore Mobilità Sostenibile del Comune di Bologna, che durante il percorso sono stati sempre a disposizione per poter rispondere a tutte le questioni poste.

1. Introduzione

Il progetto per la realizzazione della seconda linea tranviaria di Bologna nasce all'interno delle previsioni di riassetto della mobilità urbana indicate all'interno del PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Bologna. La fase di progettazione della seconda linea ha visto l'avvio del suo ITER nel 2020, anno in cui è stata avviata la progettazione per il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) della seconda linea tranviaria della città: la Linea verde.

In vista della realizzazione della seconda linea tranviaria, quindi, con la finalità di rendere il percorso progettuale quanto più trasparente e partecipativo possibile, il Comune di Bologna e la Fondazione per l'Innovazione Urbana (FIU) hanno avviato, nel mese di febbraio 2021, un **percorso informativo, di condivisione, ascolto e analisi del PFTE**, prevedendo, attraverso l'utilizzo di metodologie e strumenti differenti, il coinvolgimento attivo della cittadinanza.

Il percorso tra il 2021 e il 2022 ha **coinvolto attivamente oltre 1.000 cittadini**, attraverso incontri pubblici e momenti di confronto aperti a tutta la cittadinanza. Il percorso è stato sviluppato con la finalità di informare nella maniera più trasparente possibile la cittadinanza sulle motivazioni e lo sviluppo del più ampio progetto per la realizzazione della nuova rete tranviaria per Bologna, nonché di ascoltare - con l'obiettivo di implementare e migliorare la proposta progettuale preliminare - dubbi, perplessità, criticità percepite e proposte da parte dei cittadini, associazioni, enti e portatori di interesse che a vario titolo sono e saranno coinvolti dallo sviluppo del progetto del primo ramo della seconda delle quattro linee tranviarie previste dal PUMS: la linea verde.

Obiettivo di questo report è, quindi, far emergere dettagliatamente la strutturazione del processo e le questioni e le tematiche emerse, con la finalità di fornire al Comune uno strumento di approfondimento aggiuntivo e affiancato al progetto stesso, utile alla definizione delle scelte che seguiranno nei prossimi passaggi previsti dall'iter progettuale.

2. Approccio metodologico

Obiettivo primario del percorso è stato quello di trovare metodologicamente le modalità più efficaci per integrare al meglio il contributo derivante dal percorso sviluppato, con quello che è l'iter previsto dalla normativa relativo allo sviluppo del progetto ingegneristico-architettonico e trasportistico per lo sviluppo della linea tranviaria. Il percorso di informazione e coinvolgimento in affiancamento allo sviluppo del *Progetto di Fattibilità Tecnico Economica* per la realizzazione della prima linea tranviaria è stato quindi articolato **in due fasi** e, al fine di renderlo utile a raccogliere dati e richieste sui temi ritenuti più importanti dai cittadini, è stato strutturato attraverso l'uso di **differenti metodologie partecipative e di materiali e linguaggi accessibili, utili a semplificare** (senza mai banalizzare) **la complessità tecnico/scientifica del progetto**.

Da un punto di vista metodologico, il percorso si è avvalso delle seguenti tecniche:

Accessibilità agli elaborati tecnici e alle informazioni del progetto ai cittadini:

Analisi PFTE. Zona Bolognina

Riorganizzazione di Via di Corticella



SEDE TRANVIARIA
La tranvia avrà sede riservata ma non segregata e si atterrerà sul lato est 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
Le fermate "Piazza dell'Unità" e "Zucca" saranno singole. Su Via Ferrarese ci sarà la fermata per andare in direzione est: in Piazza dell'Unità ci sarà la fermata per andare verso sud. La fermata "Poliziano" sarà caratterizzata da una banchina centrale per entrambi i sensi di marcia. Le fermate saranno facilmente accessibili a tutti i tipi di disabilità.

SPAZI PER LE AUTO
Viabilità carrabile
La viabilità carrabile viene modificata sull'asse di via Ferrarese /Franco Bolognese, dove il traffico di attraversamento est-ovest viene indirizzato all'interno di un nuovo sottopasso. In superficie restano solo il traffico locale e le linee tranviarie. Via di Corticella da piazza dell'Unità fino all'incrocio con Via Passarotti, avrà un unico senso di marcia, con una corsia unica, in direzione sud.

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

Passi carrai
Tutti i passi carrai vengono mantenuti.

SPAZI PER LE BICI
In questo tratto di Via di Corticella, è prevista la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale in direzione nord. In direzione centro le biciclette avranno una corsia ciclabile su strada con adozione del limite a 30 km/ora per le auto.

ALBERATURE
Nuove
Esistenti

Fermata POLIZIANO
Fermata PIAZZA DELL'UNITÀ
Fermata ZUCCA

Mappe del PFTE rielaborate graficamente per la prima fase del percorso - ©FondazioneInnovazioneUrbana

Con la finalità di **rendere più intuitiva la lettura degli elaborati** ai cittadini e alle cittadine, sono state prodotte **elaborazioni semplificate** utili agli abitanti per la visualizzazione e comprensione delle trasformazioni future e sulle quali gli abitanti sono invitati a segnalare barriere, risorse, desideri e aspettative.

Tecniche di coinvolgimento semistruzzurate:

- **Spazi informativi e di ascolto digitali (su richiesta) e di prossimità**

Sono stati i principali strumenti, attraverso i quali è stato possibile sviluppare con i cittadini un intenso e proficuo scambio di relazioni e di informazioni. I punti di informazione e di ascolto, selezionati per **coprire in maniera capillare tutte le zone** interessate dal passaggio della seconda linea tranviaria e comunicati alla cittadinanza in maniera preventiva attraverso canali istituzionali (siti web e canali social di Comune, Quartieri e FIU) e informali (mailinglist, telefonate, volantinaggio) hanno visto la **presenza costante degli operatori della FIU nei quartieri, due pomeriggi della settimana, il lunedì e il mercoledì** nei periodi comunicati.

Sono intervenute **80 persone** agli spazi informativi presenziali, e **200 persone** su richiesta



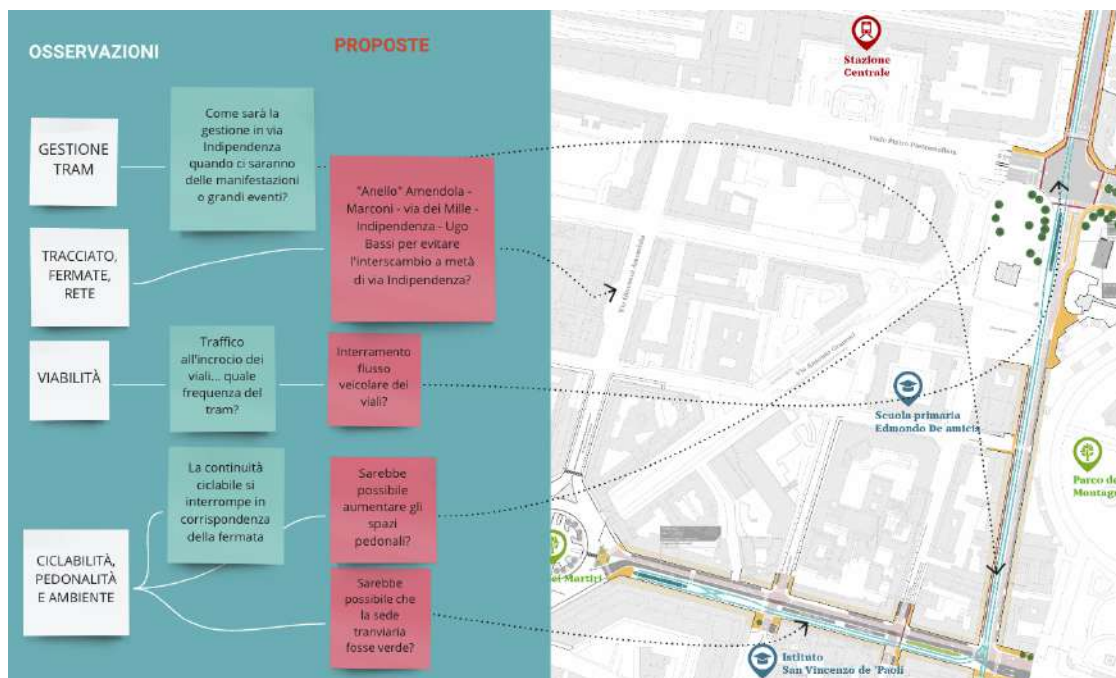
Immagini dei punti informativi - ©FondazioneInnovazioneUrbana

- **Incontri pubblici**

È stato organizzato un ciclo di incontri pubblici di approfondimento del progetto della seconda linea tranviaria di Bologna nelle differenti zone di interesse. Gli incontri, a cui hanno presenziato i **tecnici del Comune di Bologna** responsabili del procedimento e gli operatori della FIU, hanno visto la partecipazione di centinaia di cittadini e cittadine e sono stati l'occasione per **approfondire in maniera tecnicamente dettagliata e zona per zona il progetto**, nonché per **rispondere alle osservazioni e alle domande della cittadinanza**, moderate in un dibattito ampio e articolato. Gli incontri pubblici sono stati realizzati **online, sulla piattaforma Zoom**, per riuscire a compatibilizzare il loro svolgimento con le normative Covid. L'orario degli incontri è stato sempre **serale per permettere a quante più persone possibile di partecipare**.

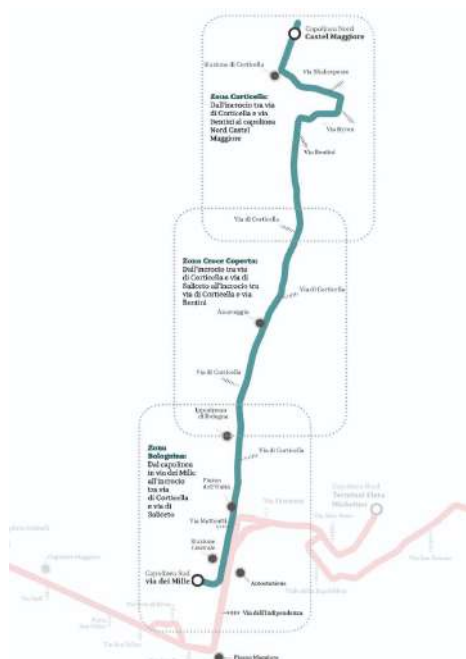
I principali elementi emersi durante gli incontri hanno riguardato alcune aree e criticità possibili proprie dei tratti affrontati che, per una lettura più semplificata, saranno clusterizzati (impatto dei lavori, impatti ambientali, scelta dell'infrastruttura e/o dei mezzi, ecc...) e suddivisi per 'osservazioni e richieste di chiarimenti' e per 'opportunità e punti di attenzione'.

La facilitazione degli incontri è stata eseguita con il supporto visivo della piattaforma Miro, che grazie alle sue caratteristiche ha permesso agli operatori della Fondazione per l'innovazione Urbana di riportate istantaneamente, le questioni poste, localizzandole lungo il tracciato della linea verde. Grazie a questa modalità, i partecipanti hanno potuto seguire con maggiore chiarezza e ordine la sequenza della



Esempio Tavola di restituzione incontro pubblico - ©FondazioneInnovazioneUrbana

Hanno partecipato agli incontri pubblici delle due fasi del percorso **400 persone.**



Gli incontri e i punti informativi sono stati suddivisi seguendo il tracciato della Linea Verde del tram nelle diverse zone del Quartiere Navile:

- Zona Centro/Bolognina** - dal capolinea in via dei Mille all'incrocio tra via di Corticella e via di Saliceto;
- Zona Croce Coperta** - dall'incrocio tra via di Corticella e via di Saliceto all'incrocio tra via di Corticella e via Bentini;
- Zona Corticella** - dall'incrocio tra via di Corticella e via Bentini al capolinea Nord Castel Maggiore.

Suddivisione del tracciato in tre zone - ©FondazioneInnovazioneUrbana

Informazione e comunicazione a supporto del progetto:

- **Il sito dedicato al progetto**

Il sito untramperbologna.it dedicato al progetto del tram di Bologna, **rende disponibili tutte le informazioni e le notizie utili sulla strategia, il progetto, le domande frequenti, le ricerche, gli appuntamenti di consultazione e di confronto con i cittadini e le cittadine, lo stato di avanzamento dei lavori.**

Il sito dedicato al progetto offre ampio spazio a uno dei capisaldi del progetto del Tram: il percorso di informazione e di coinvolgimento della cittadinanza a cura della Fondazione per l'Innovazione Urbana. Incontri di quartiere, punti informativi sul territorio, studi e approfondimenti, video, confronti e resoconti sono a disposizione di tutta la cittadinanza. Per essere sempre aggiornati sullo stato di avanzamento del progetto, per ascoltare e raccogliere domande e osservazioni.

Dal momento della sua attivazione e fino alla pubblicazione del presente report, il sito ha avuto oltre 170.000 visualizzazioni, raggiungendo circa 50.000 utenti unici.

- **Comunicazione diretta attraverso e-mail**

il sito dedicato al progetto del tram di Bologna presenta una **sezione utile (form) per dialogare ed interagire con l'amministrazione comunale, i tecnici ed i progettisti per chiedere chiarimenti e approfondimenti circa lo sviluppo del progetto del tram a Bologna.**

Si sono rivelati utili anche gli indirizzi e-mail trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it, infotram@comune.bologna.it per chiedere un appuntamento e informazioni specifiche agli operatori della Fondazione per l'Innovazione Urbana oppure ai tecnici del Comune.

- **Strumenti cartacei**

Per informare sullo sviluppo del progetto, sulle tempistiche, rispondere ad alcune delle domande più frequenti ma soprattutto per dare tutti i contatti a cui rivolgere richieste, anche su questioni specifiche, l'Amministrazione con la collaborazione della Fondazione per l'Innovazione Urbana ha previsto, a partire dal 12 febbraio 2021, la distribuzione di venti mila depliant informativi nei luoghi interessati dalla seconda linea tramviaria (linea verde), che collegherà il centro di Bologna a Castel Maggiore.

Nell'ambito del percorso di informazione dedicato alla linea verde, sono stati distribuiti **40.000 volantini informativi** tra 2021 e 2022.

Quali sono i vantaggi del tram?

- Più regolarità e puntualità
- Più persone trasportate
- Più accessibilità per anziani, persone con disabilità e famiglie con bambini
- Più aria pulita in città
- Più strade senza traffico
- Più qualità dello spazio urbano
- Più tecnologia contro rumori e vibrazioni

Per approfondire il progetto visita il sito:
www.untramperbologna.it

Se hai altre domande puoi chiedere un appuntamento.
Scrivi a:
trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it;
infotram@comune.bologna.it
oppure chiama il numero: **0512193659**



fondazione
innovazione urbana

B UN TRAM PER BOLOGNA

La seconda linea tranviaria

Da via dei Mille a Corticella



fondazione
innovazione urbana

La linea

Dal capolinea Sud, nel centro di Bologna in via dei Mille, la nuova linea percorrerà via dell'Indipendenza, via Matteotti e via Ferrarese. Da piazza dell'Unità andrà verso Nord lungo via di Corticella e via Bentini. Poi svolgerà su via Sant'Anna, via Byron e via Shakespeare. Nell'ultimo tratto la linea proseguirà a fianco di via Bentini, salendo in quota per servire la Stazione del Servizio Ferroviario Metropolitan (SFM) di Corticella. La linea terminerà al capolinea Nord nel Comune di Castel Maggiore, dove sarà realizzato anche un parcheggio di interscambio con accesso da via di Vittorio.

7,4

CHILOMETRI
DI LINEA

Lo sviluppo della rete tranviaria

Dopo aver consegnato il progetto definitivo della prima linea (Linea Rossa), il Comune di Bologna prosegue con la progettazione del primo tratto della seconda linea (Linea Verde) verso Corticella, una delle aree più popolate della città che è oggi attraversata dalla linea di autobus più utilizzata dai cittadini bolognesi (linea 27).

18

FERMATE

A che punto è il progetto?

Dopo aver ricevuto il finanziamento completo di 509 milioni di euro per realizzare la Linea rossa, il Comune di Bologna ha presentato una richiesta di 222 milioni di euro al Ministero dei Trasporti per realizzare questo primo tratto di Linea Verde. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica non è definitivo.

25

MINUTI
DI PERCORRENZA

3.000

POSTI OFFERTI PER SENSO DI MARCIA
(NELLE ORE DI PUNTA)



Alcune domande frequenti

Sarà un mezzo accessibile?

Il tram sarà un mezzo accessibile e migliorerà inoltre l'accessibilità delle aree della città in cui passerà. Gli spazi pedonali lungo il percorso saranno infatti riprogettati e saranno senza barriere architettoniche. Le fermate saranno facilmente accessibili.

Come sarà riorganizzata la sosta?

Il numero complessivo di posti auto e parcheggi non cambierà rispetto ad oggi. Si prevede di realizzare parcheggi lungo tutto il percorso del tram e di posizionarli il più vicino possibile alle zone dove ci saranno modifiche.

Quale sarà l'impatto sugli alberi?

Si prevede di piantare un numero superiore di alberi per compensare quelli che saranno eliminati per realizzare il tram. Non è ancora possibile stimare il numero preciso degli alberi coinvolti.

Aumenteranno il rumore e le vibrazioni?

Grazie alle tecnologie presenti sui mezzi e sull'infrastruttura, il tram produrrà un rumore e trasmetterà vibrazioni minori rispetto agli autobus.

Che effetti avrà il tram sul valore degli immobili?

Secondo lo studio dell'Università di Bologna, l'aumento dell'accessibilità ai mezzi di trasporto pubblico genera un beneficio in termini economici sui valori immobiliari.

Quanto dureranno i lavori?

Si stima che i lavori dureranno circa 3 anni. Per limitare i disagi, si organizzeranno i cantieri per zone e in modo da garantire sempre la possibilità di circolare e di accedere a tutte le case e a tutti i negozi che si trovano lungo il percorso.



Quali sono i vantaggi del tram?

- Più regolarità e puntualità
- Più persone trasportate
- Più accessibilità per anziani, persone con disabilità e famiglie con bambini
- Più aria pulita in città
- Più strade con meno traffico
- Più qualità dello spazio urbano
- Più tecnologia contro rumori e vibrazioni

Un tram per Bologna

Verso la realizzazione delle prime linee

Per approfondire il progetto visita il sito:
www.untramperbologna.it

Se hai altre domande puoi chiedere un appuntamento.
Scrivi a: infotram@comune.bologna.it



Fondazione innovazione urbana

UN TRAM PER BOLOGNA

Il tram rappresenta uno dei pilastri del nuovo modello di mobilità sostenibile indicato dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Bologna. L'obiettivo è restituire alle persone una città meno inquinata dal traffico e la possibilità di muoversi liberamente e rapidamente sul territorio, offrendo alternative all'auto privata. Quattro sono le linee di tram previste dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile: la linea rossa (Borgo Panigale-Fiera-Facoltà di Agraria Caab), la linea verde (Corticella-Due Madonne), la linea blu (Casalecchio-San Lazzaro) e la linea gialla (Rastignano-Casteldebbole).

16
CHILOMETRI
DI LINEA ROSSA

34
FERMATE

511
MILIONE IL VALORE
COMPLESSIVO
DELL'OPERA

A che punto siamo

La linea rossa

Il Comune di Bologna ha pubblicato il 6 agosto 2021 il bando di gara europeo per realizzare la prima linea della rete tranviaria.

Chi aggiudicherà l'appalto si occuperà sia della progettazione esecutiva che dell'esecuzione dei lavori per realizzare la prima linea tranviaria (appalto integrato).

Si prevede di completare l'opera e mettere in servizio la linea entro la fine del 2026.

La linea verde

Prosegue la predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica del primo tratto della linea verde verso Corticella, una delle aree più popolate della città che è oggi attraversata dalla linea di autobus più utilizzata dai cittadini bolognesi (linea 27).

Il Comune di Bologna ha presentato una richiesta di 222 milioni di euro al Ministero dei Trasporti per realizzare questo primo tratto di linea.



Informazioni aggiornate a settembre 2021

Alcune domande frequenti

Sarà un mezzo accessibile?

Il tram sarà un mezzo accessibile e migliorerà inoltre l'accessibilità delle aree della città in cui passerà. Gli spazi pedonali lungo il percorso saranno infatti riprogettati e saranno senza barriere architettoniche. Le fermate saranno facilmente accessibili.

Come sarà riorganizzata la sosta?

Oltre ai nuovi parcheggi scambiatori previsti ai capolinea di Borgo Panigale e della Fiera lungo la linea sarà mantenuta una quantità di posti auto lungo strada e di parcheggi assimilabile a quella attuale. Si prevede di realizzare anche nuovi parcheggi lungo la linea tranviaria posizionandoli il più vicino possibile alle zone dove ci saranno modifiche.

Quale sarà l'impatto sugli alberi?

Il progetto prevede che una certa quantità di alberi presenti lungo il percorso debba essere abbattuta. Per alcune alberature interferenti si verificherà la possibilità di trapiantarle. Per compensare gli alberi che saranno eliminati il progetto prevede la ripiantumazione di un numero almeno doppio di piante.

Aumenteranno il rumore e le vibrazioni?

Grazie alle tecnologie presenti nell'infrastruttura e sui mezzi, il rumore e le vibrazioni prodotti dal tram saranno minori rispetto a quelle prodotte dagli autobus attuali.

Che effetti avrà il tram sul valore degli immobili?

Secondo lo studio dell'Università di Bologna, l'aumento dell'accessibilità ai mezzi di trasporto pubblico genera un beneficio in termini economici sui valori immobiliari.

Come saranno organizzati i cantieri?

Per limitare i disagi, i cantieri saranno organizzati per zone, in modo da garantire sempre la possibilità di circolare e di accedere a tutti gli edifici e a tutte le attività che si trovano lungo il percorso. Per quanto riguarda la linea rossa, si stima che i lavori dureranno circa 4 anni.



Perché il tram?

Come sarà la sede tranviaria?

Come cambierà la viabilità?

Come saranno organizzati i lavori del cantiere?

Ci sarà un aumento del rumore e delle vibrazioni?

I mezzi di emergenza potranno percorrere la sede tranviaria?

Rimarranno accessibili i passi carrabili esistenti?

Per avere una risposta a queste e molte altre domande e rimanere sempre aggiornato sul progetto visita il sito: untramperbologna.it
Vuoi saperne di più?

Scrivi a: trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it
oppure a: infotram@comune.bologna.it

La Linea Verde del tram

Da via dei Mille a Corticella



fondazione
innovazione urbana

UN TRAM
PER BOLOGNA



Il tram rappresenta uno dei progetti più importanti del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Bologna. Il progetto del tram ha l'obiettivo di dare alla città un trasporto pubblico più efficiente, moderno e confortevole, offrendo alle persone la possibilità di muoversi liberamente e rapidamente sul territorio con un mezzo alternativo all'auto privata e rendendo la città meno inquinata dal traffico.

Qual è il percorso della Linea Verde?

La Linea Verde collegherà il centro di Bologna con Corticella, una delle aree più popolate della città che oggi è attraversata dalla linea di autobus più utilizzata dai bolognesi, la linea 27. La Linea Verde partirà dal capolinea sud in via dei Mille nel centro di Bologna, percorrerà via dell'Indipendenza, via Matteotti e via Ferrarese, condividendo questo tratto con la Linea Rossa. Da piazza dell'Unità il percorso proseguirà verso nord lungo via di Corticella e via Bentini, per poi svoltare in via Sant'Anna, via Byron e via Shakespeare, per connettersi quindi alla stazione SFM di Corticella. La Linea terminerà al capolinea nord nel Comune di Castel Maggiore, dove sarà realizzato anche un parcheggio di interscambio con accesso da via di Vittorio.

A che punto è il progetto della Linea Verde?

Il Comune di Bologna ha ricevuto 222 milioni di euro dai fondi del PNRR - Piano Nazionale Ripresa e Resilienza, per realizzare il primo tratto della Linea Verde. Attualmente è in corso lo sviluppo del progetto di fattibilità tecnica ed economica. A breve il Comune di Bologna pubblicherà la gara per affidare le successive fasi di progettazione. Si prevede di completare l'opera e mettere in servizio la Linea Verde entro la fine del 2026.

A che punto sono le altre Linee del tram?

Linea Rossa: Il Comune di Bologna ha ricevuto il finanziamento di 509 milioni di euro per realizzarla e sta concludendo la gara per aggiudicare l'appalto integrato per realizzare la progettazione esecutiva e i lavori.
Linea Blu (tratto Bologna - Stadio - Casalecchio di Reno): il Comune di Bologna sta portando avanti la procedura di gara per affidare la progettazione di fattibilità tecnica ed economica dell'opera.

18
FERMATE

7,4
CHILOMETRI
DI LINEA

3.000
POSTI OFFERTI PER SENSO DI MARCIA
(NELLE ORE DI PUNTA)

25
MINUTI DI PERCORRENZA
DA CAPOLINEA A CAPOLINEA



Informati e partecipa!

Incontri informativi di zona online

Gli incontri si svolgeranno online con l'obiettivo di informare sullo stato di avanzamento del progetto della Linea Verde e raccogliere segnalazioni, bisogni e proposte, in particolare in relazione al tema delle trasformazioni dello spazio pubblico. Saranno presenti i tecnici del Comune.

Il programma:

19 aprile ore 18.30: Zona Centro - Bologna

26 aprile 18.30: Zona Croce Coperta

4 maggio ore 18.30: Zona Corticella

Punti informativi nelle zone

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

Sopralluoghi e appuntamenti

Puoi richiedere un appuntamento e informazioni specifiche agli operatori della Fondazione per l'Innovazione Urbana scrivendo a: trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it oppure ai tecnici del Comune scrivendo a: infotram@comune.bologna.it o telefonando al numero: 051-2193958

Scansiona il QRCode o vai sul sito untramperbologna.it per iscriverti agli incontri online e per trovare il punto informativo più vicino a te



3. Il percorso

3.1 La prima fase delle attività nel 2021

Dall'inizio del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza, la Fondazione per l'Innovazione Urbana, **attraverso gli strumenti previsti in questa prima fase (incontri pubblici online e Consiglio di Quartiere)** ha incontrato **circa 300 cittadini e cittadine**. I temi così emersi sono stati presi in considerazione nell'ambito delle proposte migliorative e di aggiornamento del progetto, sviluppato dai progettisti incaricati. La prima fase del percorso di informazione e coinvolgimento si è sviluppata **dal mese di febbraio al mese di marzo 2021** ed è stata dedicata al ciclo di incontri di informazione e ascolto rivolto agli abitanti e alle realtà presenti lungo il tracciato dal centro di Bologna a Corticella.

L'obiettivo di questa fase è informare la cittadinanza sia sull'iter del progetto che sull'evoluzione del primo livello di progettazione previsto dalla normativa, in fase di redazione in questo periodo: il **progetto di fattibilità tecnica ed economica**. Gli incontri sono stati quindi occasione per dare la possibilità ai cittadini e alle cittadine di riportare domande, preoccupazioni, segnalazioni e riflessioni inerenti la prima stesura del progetto.

Nel mese di marzo, è stato convocato il **Consiglio del Quartiere Navile, in seduta congiunta con il Consiglio del Quartiere Porto-Saragozza**, per fornire alla cittadinanza un aggiornamento sullo stato di avanzamento del progetto Linea verde Tram e per presentare le nuove attività del percorso di coinvolgimento.

Durante la prima fase del percorso di informazione e coinvolgimento, attraverso gli strumenti previsti, è stato possibile affrontare diverse e numerose tematiche.

Temi trasversalmente emersi

Le discussioni durante gli incontri pubblici online sono state caratterizzate dall'emersione di una serie di questioni di carattere generale che trasversalmente riguardano tutte le zone interessate dal passaggio della nuova linea del tram. Diversi sono quindi i punti di attenzione che i cittadini hanno posto rispetto allo sviluppo dell'intervento progettuale. Le questioni poste possono essere racchiuse nelle seguenti categorie tematiche:

- **Viabilità, sicurezza stradale e parcheggi:** I partecipanti hanno posto particolare interesse al tema relativo alle modifiche alla viabilità e alla circolazione delle auto derivanti dall'introduzione della nuova infrastruttura; al rapporto con i passi carrabili esistenti; alle modifiche che saranno apportate al sistema della sosta e dei parcheggi ed in particolare alle modifiche ed alla localizzazione delle aree destinate a carico / scarico merci; alla trasformazione ed implementazione della rete ciclabile esistente, con particolare attenzione su questo al tema della sicurezza stradale ed in particolare alla

convivenza delle biciclette con le altre componenti dei flussi della mobilità (tram, auto, pedoni); alla convivenza della nuova infrastruttura con gli interventi sul patrimonio edilizio esistente lungo il tracciato del tram.

- **Scelta dell'infrastruttura e/o dei mezzi:** I partecipanti durante gli incontri si sono soffermati sulla comprensione del perché della reintroduzione in ambito urbano del tram; del perché non incrementare il sistema esistente di trasporto su gomma. Ulteriormente i partecipanti hanno posto l'attenzione sul posizionamento delle nuove fermate e sulla loro accessibilità; sull'impatto acustico e delle vibrazioni dovute al passaggio del mezzo. Infine è stata posta all'attenzione il tema dell'inserimento della linea nelle sezioni stradali più strette;

- **Impatto dei lavori:** I partecipanti hanno dimostrato particolare attenzione e preoccupazione rispetto al tema dell'impatto dovuto alla realizzazione dell'opera e della sovrapposizione del cantiere del tram con altri importanti cantieri previsti contemporaneamente, come ad esempio il cantiere del passante. Il tema della durata dei lavori quindi e delle relative modifiche alla viabilità durante i cantieri è stato quindi posto come tema da affrontare con particolare attenzione anche e soprattutto in termini comunicativi verso i residenti.

- **Impatti socio-economici nelle aree interessate dall'attraversamento del tram:** preoccupano gli effetti economici sulle attività commerciali in particolare durante la fase di cantiere e l'impatto sui valori immobiliari;

- **Impatti ambientali:** impatto sul verde e le alberature esistenti e misure compensative; inquinamento ambientale.

The image is divided into two main sections. On the left, there is a grid of questions under two headings: 'Osservazioni e richieste di chiarimenti' and 'Quali opportunità e quali punti di attenzione?'. The questions are color-coded and include topics like pedestrian safety, tram noise, accessibility, and environmental impact. On the right, there is an aerial photograph of a city area with red lines and labels indicating proposed tram routes and stations. Labels include 'CAROLINA NORD CONTICELLA', 'SANT'ANNA', 'SOMMA', 'FRANCE', 'CROCE VERDE', 'SAURO', 'BRASINELLI', 'PROVANO', 'POLLANO', 'PACCAPELLANA', 'ROCCA', 'CAROLINA SUD VIA DEI MILLE', 'VIA DEI MILLE', 'VIA DEI MILLE', and 'PURA LIBERTÀ'.

Restituzione grafica di sintesi utilizzata durante l'incontro - ©FondazioneInnovazioneUrbana

Zona Centro storico/Bolognina

Introduzione

Il primo incontro pubblico online si è svolto il **3 febbraio 2021** e ha visto la partecipazione dell'Assessora Valentina Orioli, del Presidente di Quartiere Daniele Ara, dei tecnici del Comune di Bologna e degli operatori della Fondazione per l'Innovazione Urbana.

Il confronto con i cittadini e le cittadine ha avuto come oggetto l'analisi del percorso della Linea Verde nella zona del Centro storico/Bolognina: **dal capolinea in via dei Mille all'incrocio tra via di Corticella e via di Saliceto**. Il dibattito, animato e molto vivace, ha visto il succedersi di numerosi interventi da parte del pubblico, alcuni di carattere tecnico, altri di carattere più generale. In maniera più o meno articolata, la cittadinanza ha posto una serie di questioni sugli eventuali aspetti positivi o sugli ipotetici rischi e problematiche derivanti dalla realizzazione del progetto della nuova linea tranviaria.

Osservazioni e richieste di chiarimenti

Dall'analisi del percorso della Linea Verde nella Zona Bolognina, sono state raccolte le seguenti osservazioni e richieste:

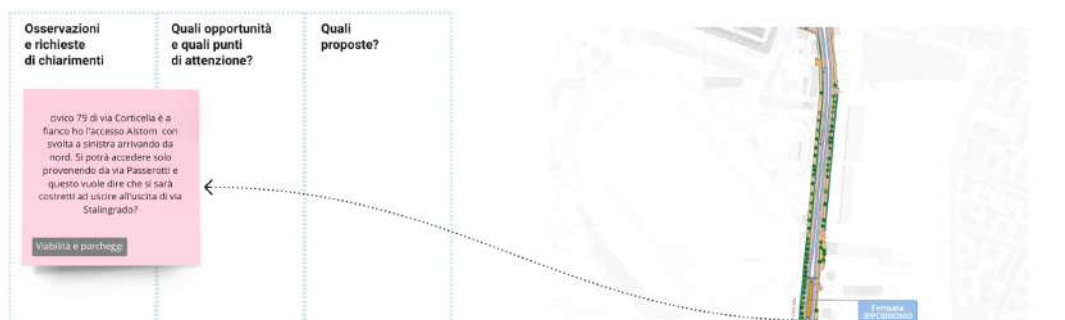
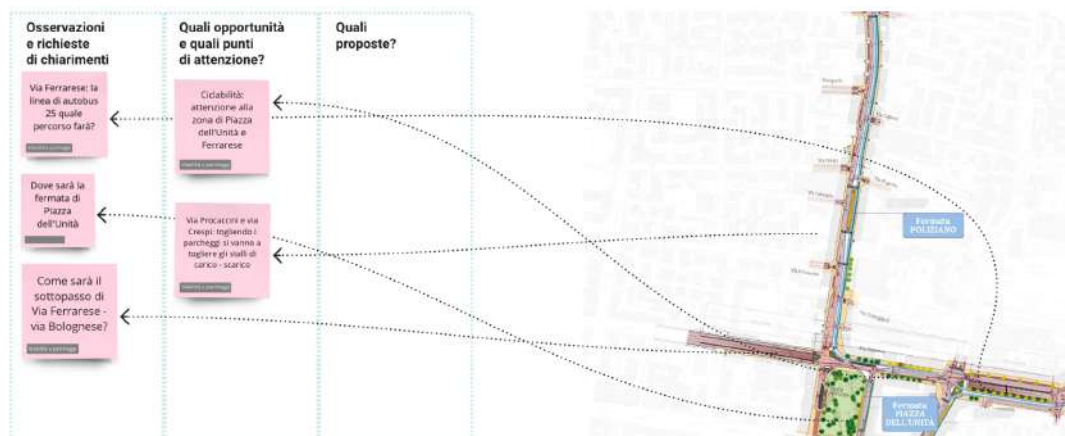
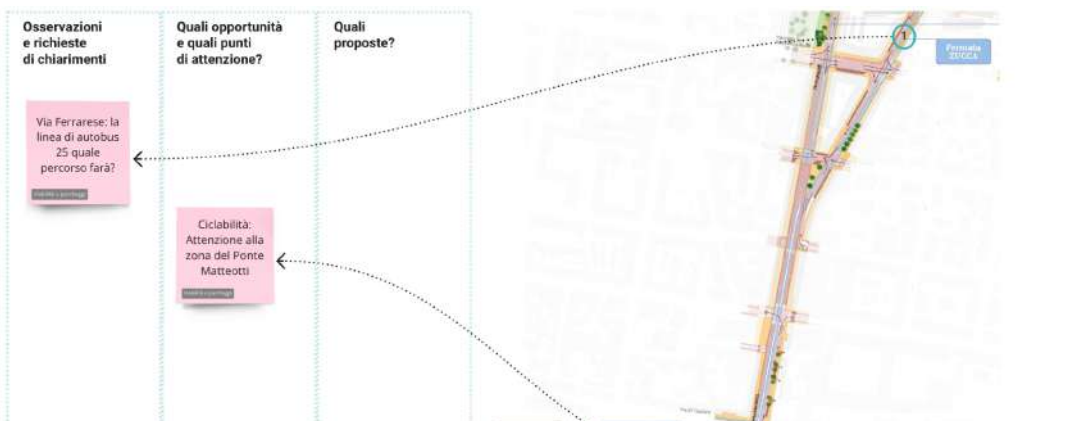
- **Viabilità e parcheggi:** particolare attenzione è stata posta relativamente alle seguenti questioni: modifiche del sistema della sosta sia durante la fase di cantiere che poi nella sua riorganizzazione definitiva; Gestione della presenza del tram nel caso di attivazione di cantieri per la ristrutturazione dei palazzi, in particolare sul lato destro di via Corticella (direzione Nord dove previsto il senso unico di marcia); passaggio dei mezzi di emergenza sulla sede tranviaria; modifiche previste per il percorso della linea 25 (via Ferrarese); riorganizzazione di Piazza dell'Unità e funzionamento della nuova fermata; preoccupazione rispetto alla realizzazione del sottopassaggio di via Ferrarese - via Bolognese; in via Corticella (civico 79 - accesso Alstom) dubbi riguardo all'accesso da via Passarotti percorrendo l'uscita di via Stalingrado; chiarimenti in merito al nuovo parcheggio in via Bassanelli in particolare rispetto alla sua tipologia di uso;
- **Mezzo e infrastruttura:** E' stato evidenziato come il tram, così come le rotaie potrebbero rappresentare un pericolo per i pedoni e per i ciclisti;

Opportunità e punti di attenzione

Le principali tematiche e questioni affrontate e fatte emergere dai cittadini e dalle cittadine sono state relative a:

- **Viabilità e parcheggi:** si richiede attenzione alla continuità delle corsie ciclabili e ad alcune zone definite critiche, come quelle in prossimità del Ponte Matteotti, di Piazza dell'Unità e di via Ferrarese; l'eliminazione dei parcheggi in via Procaccini e in via Crespi comporta la perdita di alcuni stalli di carico/scarico merci che debbono essere ritrovati nelle immediate prossimità.;
- **Mezzo e infrastruttura:** La Linea Verde potrebbe integrarsi meglio con il tracciato della linea rossa. Viene proposto di realizzare già in questo primo ramo della Verde la connessione su via Marconi, tra Piazza dei Martiri e l'incrocio tra Via Marconi e Via delle Lame, così da avere fin da subito una alternativa anche per la linea rossa al passaggio in centro storico;

- **Ciclabilità, pedonalità e ambiente:** Si richiede di tenere maggiormente in considerazione le linee guida del biciplan; Viene chiesta la possibilità di avere appositi spazi sul tram per il trasporto delle bici; per quanto riguarda le zone 30 prevederle solo qualora non ci siano altre alternative.



Restituzione grafica di sintesi utilizzata durante l'incontro - ©FondazioneInnovazioneUrbana

Zona Croce Coperta

Introduzione

L'incontro pubblico online, svoltosi il **10 febbraio 2021**, ha visto la partecipazione dell'Assessora Valentina Orioli, il Presidente di Quartiere Daniele Ara, i tecnici del Comune di Bologna e gli operatori della Fondazione per l'Innovazione Urbana.

Durante l'incontro, sono emerse numerose richieste di informazione, oltre che numerose osservazioni, preoccupazioni, dubbi e criticità su differenti aspetti legati all'inserimento della nuova linea tranviaria nel quartiere. Il tratto oggetto del dibattito analizzato dai tecnici insieme a tutti coloro che hanno partecipato all'evento, riguarda la zona di Croce Coperta: dall'incrocio tra via di Corticella e via di Saliceto all'incrocio tra via di Corticella e via Bentini.

Osservazioni e richieste di chiarimenti

Le principali tematiche e questioni affrontate e fatte emergere dai cittadini e dalle cittadine sono state relative a:

- **Mezzo e infrastruttura:** la discussione si è incentrata su richieste di chiarimenti in merito al tempo di percorrenza del tram, all'impatto acustico e alle caratteristiche delle fermate, relativamente alla loro accessibilità e alle dotazioni previste.
- **Ambiente e salute:** delucidazioni riguardo alle alberature presenti in zona Ippodromo e se per le stesse è prevista una rimozione;
- **Viabilità e parcheggi:** possibili modifiche al servizio autobus previsto in via Arcoveggio; chiarimenti in merito alla costruzione della pista ciclabile (Tratto due rotonde - tangenziale) ed in particolare alla possibilità di realizzare corsie una per senso di marcia. Modifiche alla viabilità (vicino al tratto del sottopassaggio), e al passaggio del tram in alcune vie caratterizzate da uno spazio molto ridotto (via Corticella, via Sant'Anna, angolo di via Marziale);

Opportunità e punti di attenzione

Dall'analisi del percorso della Linea Verde nella Zona Croce Coperta, sono state raccolte le seguenti indicazioni avanzate dalla cittadinanza:

- **Mezzo e infrastruttura:** estensione della catenaria in periferia, consentendo ai mezzi di ricaricarsi tramite pantografo o con un sistema di alimentazione posto a terra; prediligere un sistema di alimentazione a batteria;
- **Viabilità e parcheggi:** valutare la possibilità di invertire il senso di marcia in via Corazza, alleggerendo il traffico in via della Croce Coperta; in via Carlo Porta proseguire la viabilità verso la rotonda.

Osservazioni e richieste di chiarimenti	Quali opportunità e quali punti di attenzione?	Quali proposte?
<p>Gli alberi dell'ippodromo saranno abbattuti?</p> <p>Il servizio bus su via Arcoveggio avrà variazioni?</p> <p>Come sarà il nuovo parcheggio in via Bassarelli - Come cambierà la zona dove c'è l'edicola?</p>		

Osservazioni e richieste di chiarimenti	Quali opportunità e quali punti di attenzione?	Quali proposte?
<p>Viabilità ciclabile: alle due rotonde della tangenziale verrà costruita una pista ciclabile?</p>		

Osservazioni e richieste di chiarimenti	Quali opportunità e quali punti di attenzione?	Quali proposte?
<p>Come sarà la viabilità all'uscita del sottopassaggio del tram sotto la tangenziale?</p> <p>Trasporto pubblico su via Tuscolano? oggi vi fuociano e servita da un 27 e ci sono molte realtà artigianale e commerciali. Come si pensa di servine la zona se manca un bus 27?</p>	<p>Ci sono punti nevralgici a Croce Coperta. Esempio il mega supermercato Lidl all'angolo di via Marziale (peraltro strada molto stretta, chiusa e con accesso a 3 scuole II), angolo dove il flusso delle auto private ma anche dei grossi TIR che approvvigionano il supermercato rappresenta già ora un problema importante: non vedo spazi utili per tutto quanto esposto.</p>	<p>Da Via Carlo Porta, sarebbe utile andare verso la rotonda</p> <p>Valutare un'inversione di senso di marcia di via Corazza, invece che da via di Corticella verso via Corazza, al contrario; alleggerendo l'incrocio di via della Croce Coperta</p>

Osservazioni e richieste di chiarimenti	Quali opportunità e quali punti di attenzione?	Quali proposte?
<p>Via di Corticella ha una dimensione adeguata per permettere il passaggio della linea tranviaria?</p>		

Restituzione grafica realizzata durante gli incontri - Fondazione per l'Innovazione Urbana

Zona Corticella

Introduzione

Il terzo incontro pubblico online si è svolto il 17 febbraio 2021, gli operatori della Fondazione per l'Innovazione Urbana, con la partecipazione dell'Assessora Valentina Orioli, il Presidente di Quartiere Daniele Ara, e i tecnici del Comune di Bologna hanno affrontato insieme agli abitanti del luogo i principali bisogni e le criticità della zona dall'incrocio tra via di Corticella e via Bentini al capolinea Nord Castel Maggiore.

Osservazioni e richieste di chiarimenti

Dall'analisi del percorso della Linea Verde nella Zona corticella, sono state raccolte le seguenti indicazioni avanzate dalla cittadinanza:

- **Lavori e cantiere:** possibili espropri e svalutazioni degli immobili; sostituzione dei sottoservizi durante la fase di cantierizzazione;
- **Ambiente e salute:** le stime in termini di riduzione dell'uso dell'automobile;
- **Mezzo e infrastruttura:** scelta e caratteristiche del tipo di mezzo (impatto acustico); richiesta di informazioni in merito alla scelta del tracciato; se è previsto l'aumento dell'accessibilità; possibili disagi per le fasce di popolazioni più vulnerabili in fase di accelerazione/decelerazione del tram;
- **Viabilità e parcheggi:** le cittadine e i cittadini hanno esposto problematiche relativamente al sistema dei parcheggi (via Corticella - angolo Lipparini e area Biavati); chiarimenti in merito al sistema di viabilità in via di Corticella e preoccupazione per un possibile aumento del traffico; il percorso da via di Corticella a via Roncaglio potrebbe possedere una viabilità molto complessa; quale viabilità è prevista per il tratto via di Corticella - via Bentini in direzione sud; la larghezza di via Bentini non appare adeguata al passaggio del tram, all'inserimento della pista ciclabile e di una corsia di viabilità per i mezzi su gomma; come dovranno avvenire le operazioni di carico/scarico merci in via Bentini; critico è il passaggio dei mezzi di soccorso nel tratto di via Corticella, via Bentini, via Sant'Anna e via Byron; l'impatto economico sulle attività commerciali poste in via Bentini; le scuole di via Verne, Centro Civico, teatro Centofiori non saranno più serviti dal TPL; lo spazio di via Sant'Anna sembra insufficiente per il passaggio del tram; chiarimenti riguardo al tragitto che un mezzo privato dovrebbe percorrere da via Corticella a via Marziale - via Roncaglio e via Don Bedetti.

Opportunità e punti di attenzione

Le principali tematiche e questioni emerse sono state relative a:

- **Viabilità e parcheggi:** gli impatti della nuova linea tranviaria sulla viabilità (porre attenzione a via Bentini e a via Sant'Anna, preferendo l'itinerario Stendhal-Shakespeare); Piazzale ex Dazio potrebbe sviluppare un clima di relazioni sociali positive, pertanto appare critica la costruzione di un parcheggio; parcheggio scambiatore il più possibile vicino alla stazione Corticella SFM; via Bentini - fermata ex-Dazio potrebbe rappresentare un'alternativa al tracciato proposto (deviazione in via Sant'Anna) potrebbe comportare un risparmio di tempi e costi;
- **Mezzo e infrastruttura:** importante la manutenzione delle piste ciclabili e delle tecnologie che limitano lo stridio del tram in curva.

Osservazioni e richieste di chiarimenti	Quali opportunità e quali punti di attenzione?	Quali proposte?
<p>Via di Corticella angolo via Lipparini difficoltà per uscire dai passi carrai con rampa (stesso strada stretta con la nuova ciclabile)</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>	<p>Molte persone fanno tutti i giorni il percorso da via di Corticella a via di Roncaglio. Con le proposte progettuali diventerà una viabilità troppo complessa per molti residenti.</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>	<p>Via Roncaglio</p>

Osservazioni e richieste di chiarimenti	Quali opportunità e quali punti di attenzione?	Quali proposte?
<p>se via Corticella e via Benini prevedono la viabilità del traffico auto solo verso nord, il traffico verso sud dove passerà?</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>	<p>Via Benini: nessuno si potrà fermare ai negozi per comprare?</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>	
<p>È via Benini abbastanza largo per permettere di fare le scorse stradale del progetto? I marciapiedi vengono tolti? Relativamente all'eliminazione dei parcheggi in via Benini le soste per il unico e scarico merci come dovrebbe avvenire?</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>	<p>In caso di cantieri per ristrutturazione dei palazzi, come si intende approssimare la presenza del tram sul lato destro di Via Corticella in direzione Nord?</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>	

Osservazioni e richieste di chiarimenti	Quali opportunità e quali punti di attenzione?	Quali proposte?
<p>Dove verranno inseriti i poli di sostegno della tramvia?</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>	<p>È prevista la sostituzione dei sottoservi? quando si costruirà il tram?</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>	<p>La curva da via Benini a Sant'Anna è stretta, sarebbe meglio l'itinerario Stendhal - Shakespeare che, infine, passerebbe a poche decine di metri da lì.</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>
<p>Dove c'è la sala Censidati il parcheggio adesso è sicuro. Quello proposto vicino al Centro sportivo forse è troppo lontano.</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>	<p>Potranno passare i mezzi di soccorso lungo l'itinerario di Via Corticella - Benini - Sant'Anna - Byron?</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>	
<p>Problema di parcheggi nel tratto promiscuo</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>	<p>È importante fare il parcheggio scambiatore il più vicino possibile alla stazione di treno</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>	<p>Piazzale ex-Duato dove viene organizzato il mercato - potrebbe diventare piazzetta invece che parcheggio? È importante per le relazioni del quartiere</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>
<p>Centro cultura, scuola, Teatro, cinema, Palestra: non saranno più serviti dal TPL?</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>		<p>Stendhal - Shakespeare</p>

Osservazioni e richieste di chiarimenti	Quali opportunità e quali punti di attenzione?	Quali proposte?
<p>TPL: Le linee Blu dove si fermeranno?</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>	<p>È importante fare il parcheggio scambiatore il più vicino possibile alla stazione di treno</p> <p>Viabilità e parcheggi</p>	

Restituzione grafica di sintesi utilizzata durante l'incontro - Fondazione per l'Innovazione Urbana

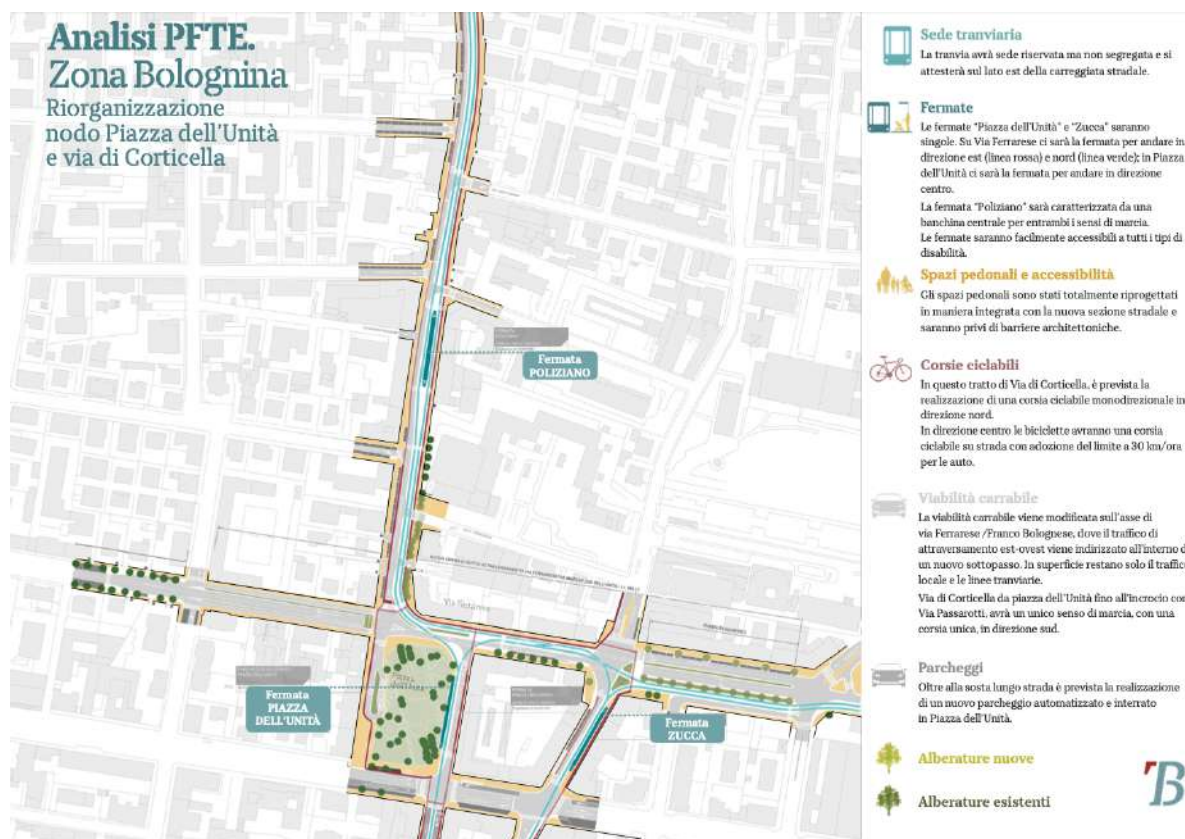
3.2 La seconda fase delle attività nel 2022

La seconda fase del percorso è iniziata ad **aprile 2022**. Con l'obiettivo di **raggiungere un maggiore** numero di cittadini, la Fondazione ha previsto gli **incontri pubblici online**, la sua presenza con i **punti informativi nei luoghi informali** individuati e la distribuzione di **20000 volantini** con le informazioni del progetto, il QR code per accedere al sito web e le informazioni sugli appuntamenti. La scelta dei luoghi, dove svolgere la seconda fase delle attività, è stata fatta prendendo in considerazione il loro valore aggregativo e di socialità nelle dinamiche di quartiere. La scelta è ricaduta su spazi di socializzazione di quartiere, quali **biblioteche, case di quartiere, centri commerciali e parchi**.

Tale strategia ha visto la **partecipazione diretta, online o in presenza, di oltre 250 cittadini e cittadine** che, dopo essere stati informati sullo sviluppo del progetto, hanno potuto, in maniera consapevole, dare un contributo allo sviluppo della proposta progettuale (non si considera in questa cifra la quantità di accessi ai contenuti del sito web o ai video). La seconda fase del percorso ha previsto anche **l'analisi dei contributi, delle osservazioni, dei bisogni e delle segnalazioni ricevute mediante il sito dedicato o attraverso gli indirizzi e-mail**

trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it; infotram@comune.bologna.it.

Per rendere accessibili le informazioni tecniche dello stato di avanzamento del progetto sono state **rielaborate le tavole di inserimento urbanistico della tranvia**. Queste immagini sono state utilizzate in tutti gli incontri e punti informativi e sono [scaricabili sul sito untramperbologna.it](http://scaricabili.sul.sito.untramperbologna.it)

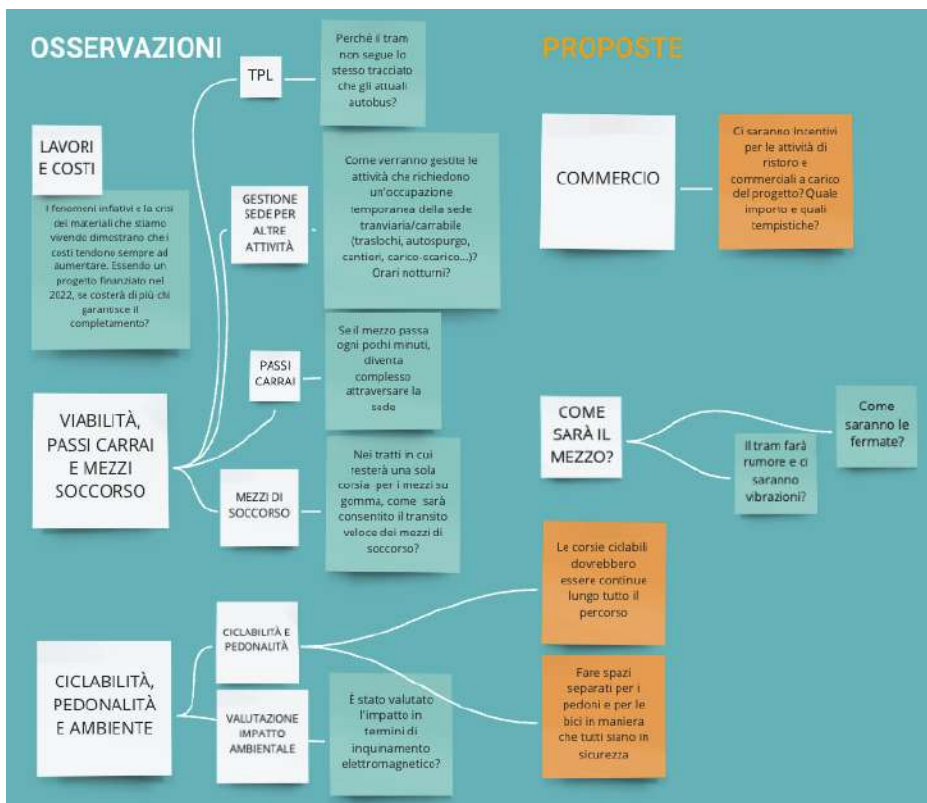


I temi trasversalmente emersi

Le discussioni durante gli incontri pubblici online sono state caratterizzate dall'emersione di una serie di questioni di carattere generale che trasversalmente riguardano tutte le zone interessate dal passaggio della nuova linea del tram. Diversi sono quindi i punti di attenzione che i cittadini hanno posto rispetto allo sviluppo dell'intervento progettuale.

Le questioni poste possono essere racchiuse nelle seguenti categorie tematiche:

- **viabilità, sicurezza stradale e parcheggi:** sono emerse più volte, richieste di chiarimenti sul funzionamento dei futuri **passi carrai** e sui tempi di attraversamento; sulle **modifiche relative alla sosta**; sulla possibilità di passaggio dei **mezzi di soccorso** nelle strade interessate dal passaggio del tram, sulla compatibilità **di attività che occuperanno temporaneamente** la sede carrabile / tranviaria (ad esempio traslochi o cantieri), ed infine sulle differenze tra il percorso del tram e le attuali linee di autobus e sul **futuro riassetto di tutto il TPL**. Sempre legato al TPL, è stata posta la questione della gestione e operatività del servizio tranviario in concomitanza con eventi e manifestazioni.
- **caratteristiche dell'infrastruttura:** Particolare interesse è stato posto relativamente alle caratteristiche delle nuove **fermate**, all'impatto di **vibrazioni** e **rumore** dovute al passaggio del mezzo, nonché all'**accessibilità** del mezzo ai diversamente abili.
- **lavori:** preoccupano la cittadinanza alcune questioni, tra le quali: le **conseguenze dell'aumento dei prezzi** dei materiali nella realizzazione dell'opera, l'**impatto del cantiere sulle abitazioni** e sulla loro accessibilità, nonché le **Tempistiche e l'organizzazione dei lavori, in particolare la necessità di avere una adeguata e tempestiva comunicazione**.
- **impatti socio-economici:** Particolare attenzione è stata posta sul tema relativo agli effetti economici sulle attività commerciali e sulle eventuali forme e tempistiche di misure compensative. Ulteriormente è stato affrontato il tema degli effetti sul valore degli immobili.
- **impatti ambientali, ciclabilità e pedonalità:** diversi sono i temi affrontati da questo punto di vista. In particolare particolare attenzione è stata posta alla necessità di una **continuità della rete ciclabile** lungo tutto il percorso, nonché alla **alla sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili**. Da un punto di vista della fruibilità del mezzo, è stata quindi avanzata la richiesta di porre **attenzione nella scelta dei mezzi tranviari** relativamente alla possibilità di **portare le biciclette sul tram**.
Da un punto di vista ambientale, preoccupazione è stata posta rispetto al tema dell'inquinamento elettromagnetico, per il quale è stato richiesto di effettuare studi specialistici, circa l'eventuale impatto che questo avrà sulla popolazione.



Restituzione grafica di sintesi utilizzata durante l'incontro - Fondazione per l'Innovazione Urbana

Zona Centro storico - Bolognina

L'Incontro pubblico online Zona Centro storico - Bolognina

L'incontro pubblico online si è svolto il **19 aprile 2022**, ha avuto come oggetto l'analisi del percorso della Linea Verde nella zona Centro storico/Bolognina: dal capolinea in via dei Mille all'incrocio tra via di Corticella e via di Saliceto; L'incontro ha visto la partecipazione dell'Assesora Valentina Orioli, della Presidente di Quartiere Federica Mazzoni, i tecnici del Comune e gli operatori della Fondazione per l'Innovazione Urbana.

Osservazioni e richieste di chiarimento

Gli elementi principali emersi durante l'incontro hanno riguardato alcune aree e criticità possibili proprie del tratto affrontato:

Viabilità, parcheggi e TPL:

- motivo per cui il tram non segue lo stesso **percorso** delle attuali linee di bus;
- possibile aumento del traffico all'**incrocio del viale Pietro Pietramellara e il ponte Matteotti** e conseguente richiesta di costruire un **sottopasso** così come richiesta di chiarimenti in merito alla frequenza del tram;
- **via Albani** verrà chiusa in prossimità dell'intersezione con via Matteotti;
- **bilancio dei parcheggi** in Piazza dell'Unità e se il parcheggio previsto in questa zona verrà realizzato prima dell'inizio dei cantieri previsti per la realizzazione del tram;
- come si può raggiungere **via Donato Creti se si proviene da via Ferrarese** (Minganti);

Come sarà il mezzo: richieste di chiarimento in merito al fenomeno della trasmissione di rumore e vibrazioni generate dal contatto tra ruota e rotaia;

Ciclabilità, pedonalità e ambiente:

- porre attenzione alla **continuità dei percorsi ciclabili** (soprattutto in prossimità delle fermate);
- **evitare un aumento dell'inquinamento acustico e del traffico in Piazza dell'Unità;**
- numero delle corsie che avrà il tratto in superficie del sottopassaggio in via Mazza
- **aumento delle alberature e delle piste ciclabili;**
- **evitare il più possibile la rete aerea di alimentazione** per preservare le alberature esistenti e per impattare meno possibile sull'ambiente urbano.;

Gestione del tram: come sarà la **gestione della viabilità del tram in caso fossero organizzati eventi** e manifestazioni;

Opportunità e punti di attenzione

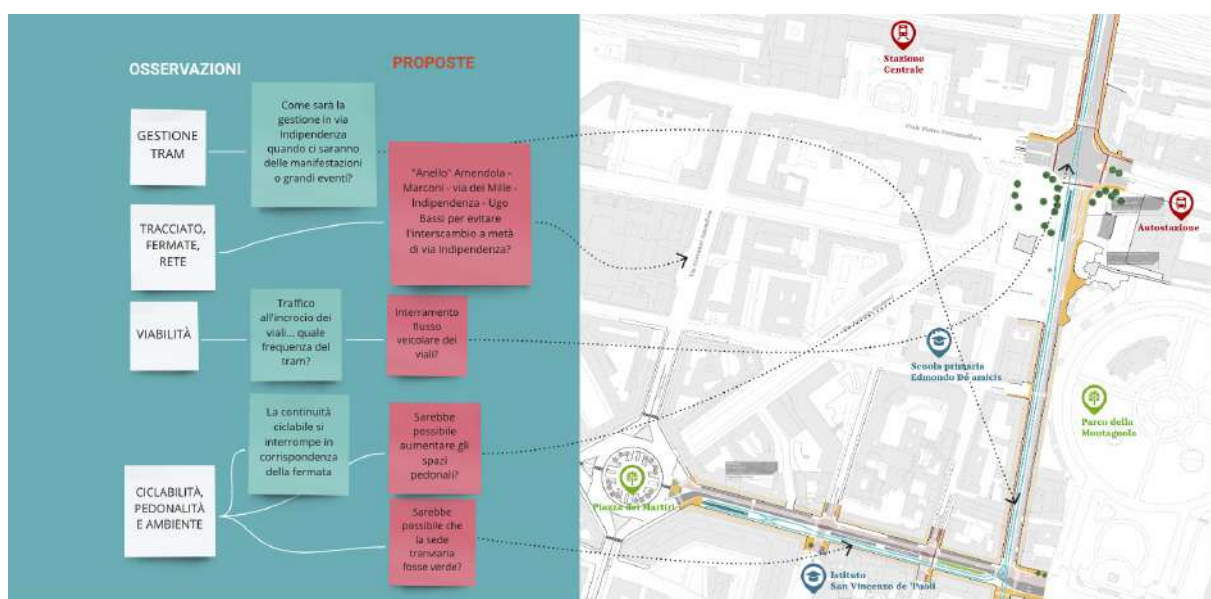
Le principali tematiche e questioni affrontate sono state relative a:

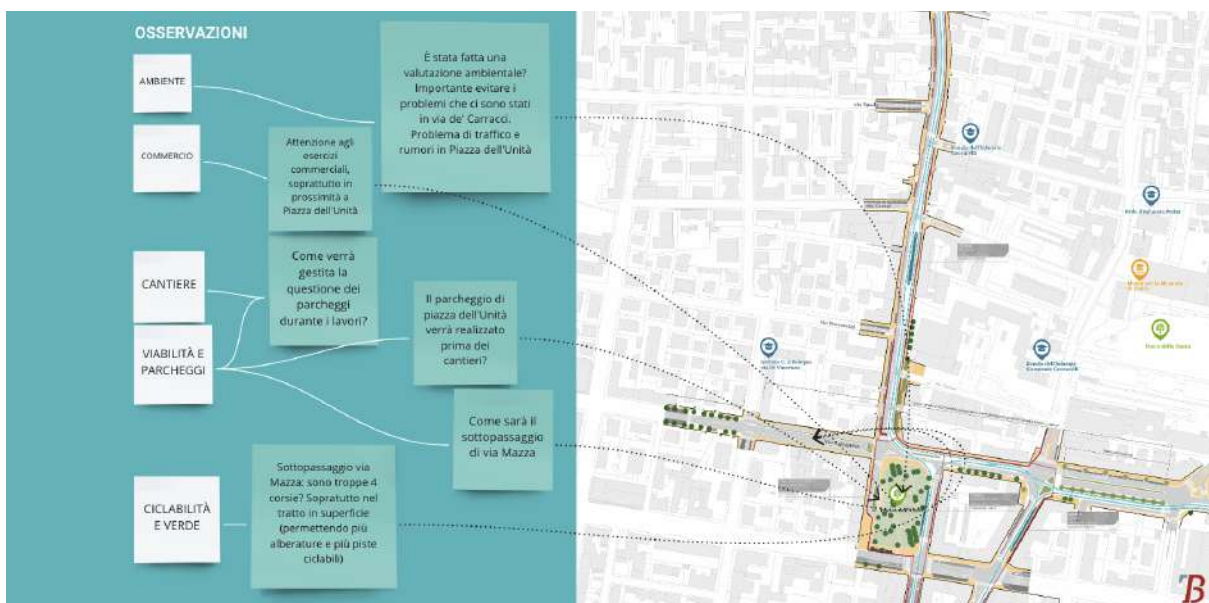
Impatti socio-economici: **incentivi** previsti per le attività di ristoro e le attività commerciali (e tempistiche);

Tracciato, fermate e rete: evitare interscambio a metà di via dell'Indipendenza;

Viabilità, parcheggi e TPL: possibile **costruzione di un sottopasso in prossimità dell'incrocio con viale Pietro Pietramellara;**

Ciclabilità, pedonalità e ambiente: aumento degli spazi pedonali e della pavimentazione a prato verde nella sede riservata del tram.





Restituzione grafica di sintesi utilizzata durante l'incontro - Fondazione per l'Innovazione Urbana

Punti informativi - Casa di Quartiere Montanari

Sono stati organizzati **quattro punti informativi (il 9-18-30 maggio e 8 giugno 2022)**, presso la **Casa di Quartiere Montanari** e il **parco della Zucca** in via di Saliceto 3/21.

Osservazioni e richieste di chiarimento

Come sarà il mezzo: Ulteriori argomentazioni critiche di carattere generale emerse durante l'incontro sono state rivolte alla **scelta** del tipo di mezzo; alla sua **accessibilità** e alle **fermate**.

Lavori e cantiere: richiesta di attenzione sull'**impatto del cantiere nelle abitazioni** limitrofe (riferimento al cantiere dell'alta velocità);

Viabilità e parcheggi: attenzione nella **rimodulazione del sistema dei parcheggi in via Corticella**. È stata richiesta informazione sulla costruzione del **parcheggio multipiano di Piazza dell'Unità** (com'è la sezione sotto la piazza e **quanto impatta sulle alberature**)

Ambiente, ciclabilità e pedonalità: maggiori chiarimenti rispetto all'abbattimento di una serie di alberature in via Ferrarese. Richieste di informazioni sulla riqualificazione di Piazza dell'Unità (preoccupazione per gli alberi della piazza).

Opportunità e punti di attenzione

Le principali tematiche e questioni affrontate e fatte emergere dai cittadini e dalle cittadine sono state relative a:

Viabilità e parcheggi:

- **modificare il senso di marcia di via Corazza nell'accesso/uscita alla tangenziale**, alleggerendo in questo modo il traffico dell'incrocio di via Corticella. I mezzi che attualmente svoltano a destra nella prima uscita, dovrebbero proseguire e girare su via Croce Coperta;
- **Evitare gli attraversamenti della sede tranviaria** in uscita da Via Giusti, Portazza e Marziale.
- Eliminazione del sistema semaforico in particolare ai mezzi pubblici che gravitano nell'incrocio e nell'intero territorio di Croce Coperta;
- La **riqualificazione del Piazzale ex-Dazio** potrebbe sviluppare un clima di relazione sociali positive.



Informatram Montanari e Parco della Zucca

Zona Croce Coperta

L'incontro pubblico online si è svolto il **26 aprile 2022** e ha visto la partecipazione dell'Assessora Valentina Orioli, la Presidente di Quartiere Federica Mazzoni, i tecnici del Comune di Bologna e gli operatori della Fondazione per l'Innovazione Urbana. Il tracciato della Linea Verde analizzato comprende il tratto dall'incrocio tra via di Corticella e via di Saliceto all'incrocio tra via di Corticella e via Bentini.

Osservazioni e richieste di chiarimenti

Le domande poste dalla cittadinanza durante l'incontro hanno affrontato molte questioni di carattere generale relative in particolar modo alle **motivazioni che hanno portato alla scelta stessa di realizzare l'infrastruttura tranviaria**. E' stato oggetto di particolare attenzione il tratto relativo al **passaggio della tranvia sotto il fascio autostradale**, per il quale sono state poste diverse questioni e

per il quale, in particolare, preoccupa la concomitanza dei lavori tra progetto TRAM e progetto Passante. Le questioni affrontate nel complesso hanno riguardato le seguenti tematiche:

Viabilità, passi carrai e mezzi di soccorso:

- è stata evidenziata perplessità in merito alle modifiche viabilità in caso ci fossero traslochi, carico/scarico merci, ecc..., e se fosse possibile svolgere queste attività in orari notturni;
- data la frequenza del tram potrebbe risultare difficile l'attraversamento dei passi carrai;
- Non risulta convincente l'organizzazione della viabilità in prossimità del tratto in corrispondenza con il sottopasso dello svincolo dell'autostrada.
- sono stati richiesti chiarimenti sulla distanze tra le fermate poste all'inizio e alla fine del sottopassaggio

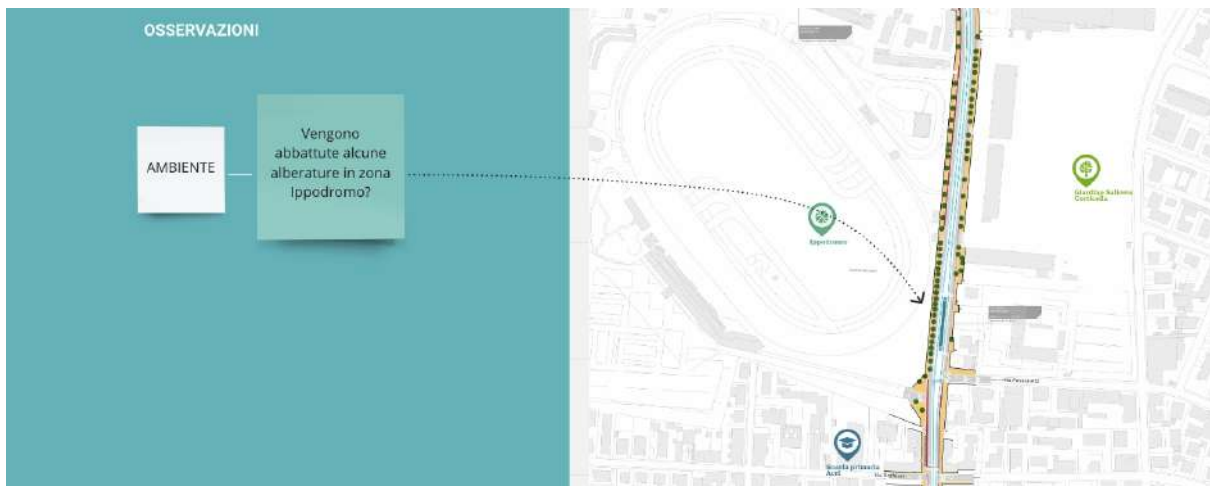
Ambiente: possibili impatti dovuti all'inquinamento elettromagnetico e chiarimenti riguardo all'**abbattimento di alcune alberature** esistenti lungo la **zona Ippodromo**.

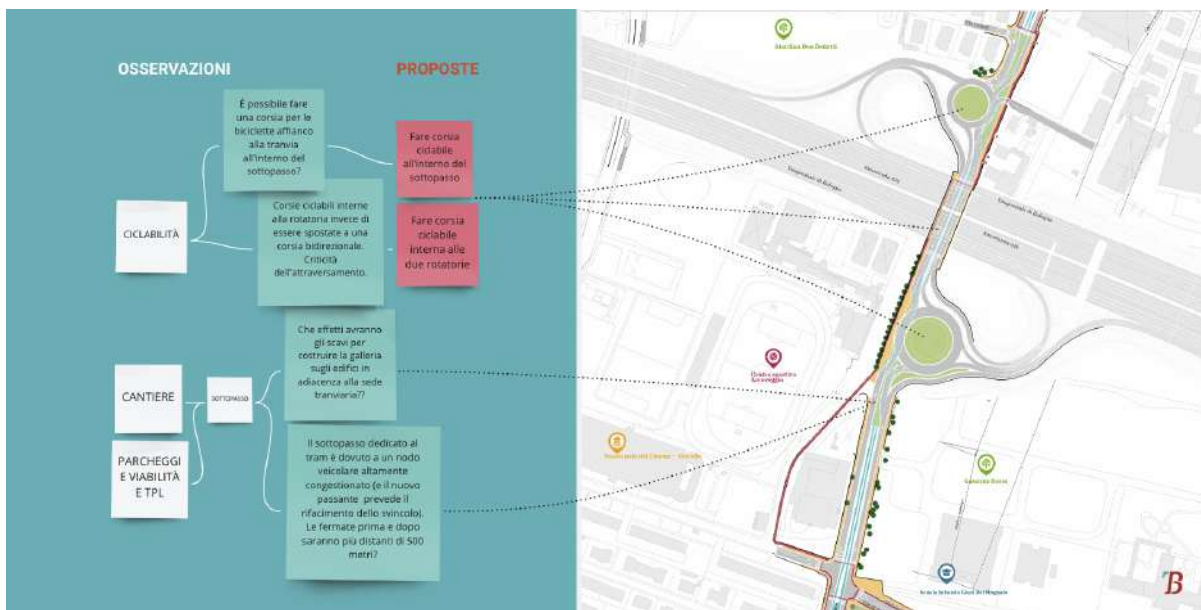
Cantiere: preoccupazione per l'**impatto del cantiere del sottopasso sulle abitazioni**

Opportunità e punti di attenzione

Impatti socio-economici: delucidazioni in merito agli **incentivi** previsti per le attività di ristoro e le attività commerciali (**tempistiche e importi**);

Ciclabilità, pedonalità e ambiente: si richiede di porre particolare attenzione alla **continuità delle corsie ciclabili lungo tutto il tratto, con l'obiettivo di aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti. Si richiede la previsione corsia ciclabile all'interno del sottopassaggio tra le due rotonde, garantendo così un percorso più diretto.**





Restituzione grafica di sintesi utilizzata durante l'incontro - Fondazione per l'Innovazione Urbana

Punti informativi Circolo ARCI Caserme Rosse

Gli operatori della Fondazione per l'Innovazione Urbana hanno organizzato presso il **Circolo ARCI Caserme Rosse**, in via di Corticella, 147/2, un ciclo di **quattro punti informativi** (11-23 maggio e 1-13 giugno 2022).

Rispetto all'incontro del **23 maggio 2022**, il **punto informativo della zona ha visto la presenza dell'Assessora Valentina Orioli, la Presidente di Quartiere Federica Mazzoni, i tecnici del Comune di Bologna**; insieme alla cittadinanza hanno affrontato i principali bisogni e le criticità dell'area.



Immagine del Punto Informativo - ©Margherita Caprilli per Fondazione per l'Innovazione Urbana

Osservazioni e richieste di chiarimenti

Le questioni emerse hanno riguardato numerose delle questioni di carattere generale già descritte precedentemente. Nello specifico, invece, a seguire si vanno a rendicontare quelli che sono stati gli elementi e le questioni più specifiche emerse nel dialogo con i cittadini e le cittadine intervenuti ai punti informativi in questione:

- **Viabilità e parcheggi:** i chiarimenti richiesti hanno riguardato principalmente le **trasformazioni legate alla viabilità di Piazza dell'Unità** ed in particolare il tema della riorganizzazione della sosta, **in particolare quella** destinata ai **residenti**; è stata posta quindi la questione dell'introduzione in via Bentini il senso unico di marcia, il quale per gli intervenuti potrebbe risultare problematico alla circolazione.
- **Cantiere e lavori:** sono state chieste delucidazioni in merito alle modalità relative al rifacimento dei **sottoservizi** e alla loro collocazione all'interno del programma dei lavori.
- **Mezzo e infrastruttura:** Le questioni affrontate hanno riguardato, gli orari di servizio del tram, la sicurezza dell'infrastruttura in relazione alla condivisione degli spazi della carreggiata con gli altri mezzi. E' stato approfondito quindi il tema dell'inserimento delle fermate poste nel tratto via Sant'Anna - via Byron;

Opportunità e punti di attenzione

Le principali tematiche e questioni affrontate e fatte emergere dai cittadini e dalle cittadine sono state relative a:

- **Viabilità e parcheggi:** Gli intervenuti hanno proposto la modifica in **via Corazza e Via Aposazza del senso di marcia**, con l'obiettivo di alleggerire il traffico; il **nodo dell'incrocio via dell'Indipendenza - Ponte Matteotti appare molto critico**: aumento del traffico, alta concentrazione di ciclisti e pedoni. Si chiede di valutare la possibilità di **realizzazione di un sottopasso per le auto**, mettendo in sicurezza pedoni e ciclisti; in Zona Corticella prendere in considerazione la zona storica di Corticella in fase di riassetto degli autobus complementari alla tramvia.
- **Mezzo e infrastruttura:** è stato posto il tema dell'impatto sul paesaggio urbano dei pali **e delle reti di elettrificazione**, chiedendo di valutare possibili ampliamenti dei tratti alimentati "a batteria" anche al di fuori del centro storico.



Immagine dell'incontro - ©Margherita Caprilli per Fondazione per l'Innovazione Urbana

Zona Corticella

L'incontro pubblico online si è svolto nella serata del **4 maggio 2022** alla presenza dell'Assessora Valentina Orioli, dei tecnici del Comune di Bologna e degli operatori della Fondazione per l'Innovazione Urbana. È stato analizzato nello specifico il tratto dall'incrocio tra via di Corticella e via Bentini al capolinea Nord Castel Maggiore.

Osservazioni e richieste di chiarimenti

Viabilità e passi carrai:

- è stato chiesto se per il tratto compreso tra la fermata Fiammelli e la fermata Lipparini l'**accessibilità dei passi carrai** in entrata e in uscita in futuro sarà sempre consentita;
- e' stato evidenziato come il progetto produca un **impatto negativo sul sistema della sosta e dei parcheggi** nel tratto interessato.
- **via Sant'Anna e via Byron** è stato evidenziato come rappresentino un punto critico per il passaggio del tram. Alcuni partecipanti ritengono che non sia presente una elevata richiesta di TPL in questa zona, tale da giustificare il passaggio del tram.

Come sarà il mezzo: è stata manifestata preoccupazione per l'impatto acustico del tram, in particolare nelle curve tra via Corticella e Via Sant'Anna e tra Via S. Anna e Via Byron.;

Lavori e costi: preoccupazione per le **tempistiche dei lavori previste e per il costo** dell'opera in particolare a seguito dell'aumento dei costi dovuto alla crisi dei materiali registrata a fine 2021;

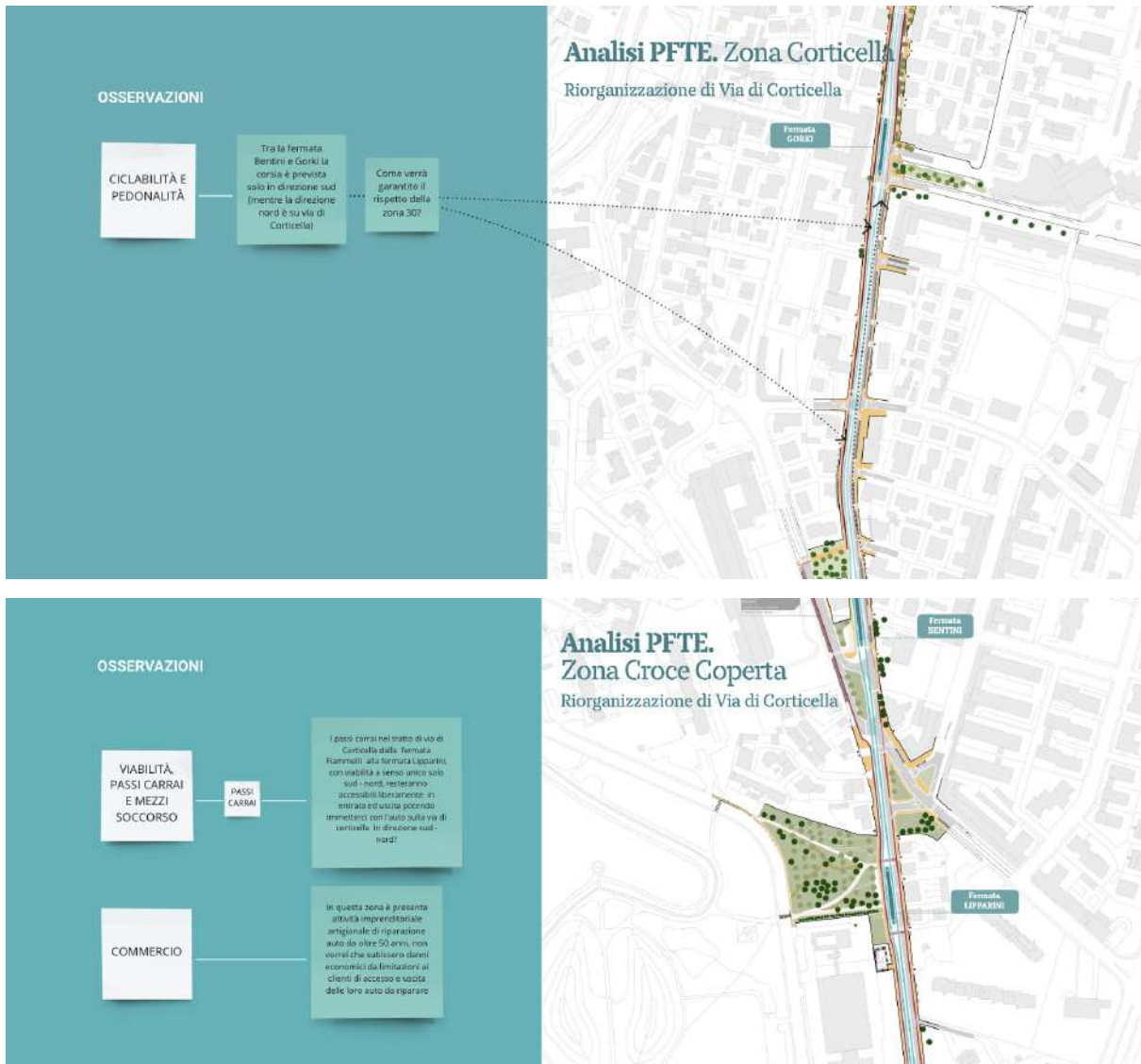
Impatti socio-economici: preoccupazione per l'**impatto economico sulle attività commerciali**;

Ciclabilità, pedonalità e ambiente: i presenti hanno chiesto **come verrà garantito il rispetto della zona 30 (soprattutto tra la fermata Bentini e Gorki)**. Evidenziata la **criticità rispetto alla mancanza della pista ciclabile su via Sant'Anna e Byron**. Chiarimenti sui marciapiedi di via Sant'Anna e Byron

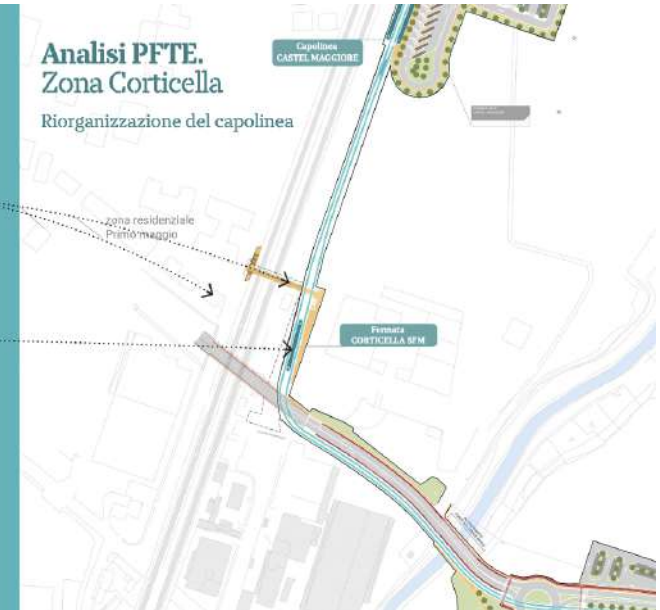
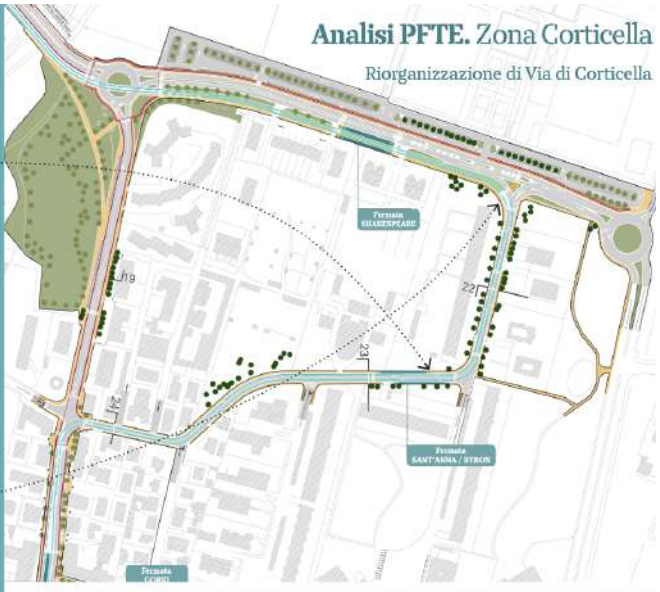
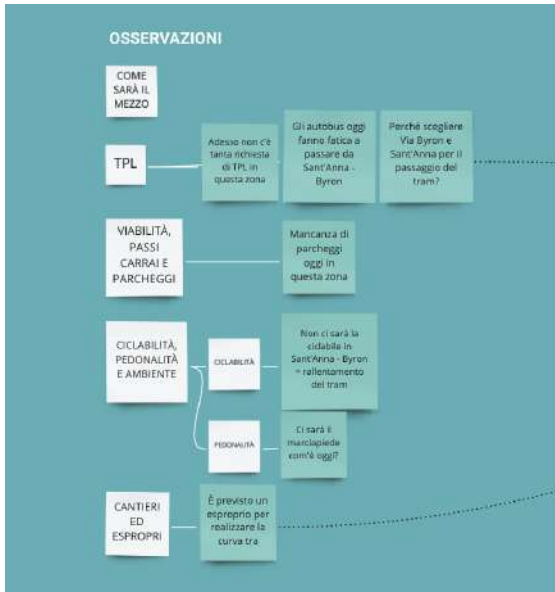
Intermodalità: La fermata del tram appare distante dalla stazione ferroviaria

Opportunità e punti di attenzione

Ciclabilità, pedonalità e ambiente: nella zona Primo Maggio si suggerisce di predisporre degli **scivoli per garantire una facile accessibilità alle bici** così da rendere più facile il collegamento ciclabile tra la zona sopraccitata e l'area della stazione.



Restituzione grafica di sintesi utilizzata durante l'incontro - Fondazione per l'Innovazione Urbana



Restituzione grafica di sintesi utilizzata durante l'incontro - Fondazione per l'Innovazione Urbana

Punti informativi Centro Coop - Biblioteca Luigi Fabbri

Sono stati realizzati **quattro punti informativi** (16-25 maggio e 6-15 giugno 2022) che si sono tenuti presso l'ingresso del **Centro Coop** in via Massimo Gorki, 6 e la **Biblioteca Luigi Fabbri** in via Massimo Gorki, 14.

Gli incontri, sono stati in alcuni momenti particolarmente animati e vivaci, con alcuni apici (l'incontro del 16 Maggio presso il centro COOP) in cui i facilitatori e le facilitatrici della Fondazione si sono trovati in forte difficoltà nel garantire il mantenimento di un clima rispettoso ed educato

Osservazioni e richieste di chiarimenti

Viabilità e parcheggi:

- **in via Byron - via Shakespeare appare critico il passaggio del tram.** I partecipanti chiedono se ci saranno ancora i marciapiedi, dove verrà realizzata la nuova fermata, dove verranno spostati i cassonetti, se i passi carrai verranno eliminati, e se i fili dell'elettrificazione in via Byron saranno mantenuti
- **la rotonda di via Shakespeare** potrebbe subire un **aumento di traffico** causando problematiche.
- **criticità sull'eliminazione dei parcheggi di via Byron.** Vengono considerati lontani i nuovi parcheggi su via Shakespeare;

Verde e spazio pubblico: i partecipanti si chiedono se vengono sostituite **alberature in via Bentini;**

Mezzo e infrastruttura: alcuni partecipanti ritengono che l'autobus non sia molto utilizzato in questa zona e che dunque non sia necessaria l'infrastruttura. Altresì un altro gruppo invece ha ribadito che sia necessario dare servizio a tutte le abitazioni tra via Sant'Anna, Byron e Shakespeare.

- chiarimenti in merito al **tracciato del tram, alle fermate e all'allargamento del Ponte Canale Navile;**

Ciclabilità, pedonalità e ambiente: domanda sulla presenza della pista ciclabile in via Bentini; richiesta di **sicurezza dei nuovi spazi pedonali e delle piste ciclabili;**

Impatti socio-economici:

- Si richiede di valutare con attenzione l'impatto del cantiere sul carico / scarico della COOP
- Preoccupazione per una eventuale **perdita di valore degli immobili**

Opportunità e punti di attenzione

TPL: si chiede porre attenzione al **garantire un servizio di trasporto adeguato per raggiungere facilmente il poliambulatorio**, che ora è servito dal Capolinea del 27;

- E' stato evidenziato come il tracciato scelto rende **problematica l'accessibilità del nucleo storico di Corticella con il TPL**

Mezzo e infrastruttura: la fermata del tram **appare distante dalla stazione di Corticella.**



Immagine del punto informativo della Biblioteca Luigi Fabri



Immagine del Punto Informativo Centro Coop

3.3 Confronto con la Consulta della Bicicletta

Premessa metodologica

Il report riporta integralmente il documento consegnato dalla Consulta della bicicletta di Bologna al Comune di Bologna e alla Fondazione per l'Innovazione Urbana, come contributo allo sviluppo della progettazione della linea verde.

Il Testo e le immagini a seguire sono a cura della Consulta della Bicicletta di Bologna

Premesse

Tramvia e ciclovia

La linea Verde del tram si sviluppa dal centro fino al confine comunale in direzione nord, in particolare lungo le vie Matteotti, di Corticella, Bentini e Shakespeare: l'itinerario coincide quasi integralmente con la Ciclovia 6 della rete ciclabile portante definita dal Biciplan contestualmente all'approvazione del PUMS. Trattandosi di uno dei dieci assi strategici del Biciplan sia urbano sia metropolitano, che serve la direttrice Bologna-Castel Maggiore, è indispensabile che i percorsi ciclabili siano progettati con caratteristiche conseguenti e all'altezza del rango primario della ciclovia.

In questo senso, perciò, chiediamo anzitutto in via generale che la complessiva riorganizzazione del canale stradale sia volta equamente e contestualmente al corretto ed efficace inserimento tanto della linea tranviaria, quanto della ciclovia. Entrambe, infatti, rappresentano - in modo unitario e paritario - le infrastrutture previste in quell'ambito territoriale dalla pianificazione vigente per contribuire al conseguimento degli sfidanti obiettivi di shift modale fissati dal PUMS in favore del trasporto pubblico (dal 21 al 28%) e, in misura ancora più importante, della mobilità ciclistica (dal 5 al 18%).

Caratteristiche progettuali della ciclovia

Prima di entrare nel merito delle previsioni progettuali di dettaglio tratto per tratto, alla luce della premessa appena svolta sono indispensabili alcune considerazioni sulle scelte di fondo del progetto per la parte ciclabile, valide complessivamente per l'intero itinerario.

In armonia anche con quanto esposto in altri documenti, chiediamo che sull'intero asse di via Matteotti - via Corticella - via Bentini, in quanto appartenente alla rete portante del Biciplan, siano progettate e realizzate piste/corsie ciclabili monodirezionali in ciascun senso di marcia, rispondenti a queste caratteristiche:

senza soluzione di continuità, evitando dunque interruzioni, anche puntuali o di estensione limitata, visto che il progetto non opera a configurazione stradale data ma ripensa l'intero canale e quindi può e deve prevedere l'intera infrastruttura ciclabile;

di dimensioni adeguate, e cioè con una larghezza comunque non inferiore a 1,20 metri e dove possibile di 1,50 metri, anche riducendo dove necessario il numero e/o l'ampiezza delle corsie veicolari e razionalizzando la sosta su strada;

rafforzate nella segnaletica orizzontale, cioè con una striscia bianca, continua ovunque possibile e solo in subordine discontinua, avente larghezza di 20 cm (anziché 12 cm) dal lato esterno veicolare, e con la ripetizione del simbolo della bici con significativa frequenza (almeno ogni 20 metri);

ben visibili e riconoscibili, cioè con pavimentazione posata di colore rosso lungo l'intera estensione dell'itinerario ciclabile, come mostrato anche nelle immagini di esempio di integrazione fra infrastruttura tranviaria e ciclabile contenute nei dossier (foto a destra):



adeguatamente connesse in corrispondenza di tutte le intersezioni, cioè con l'inserimento sistematico di attraversamenti ciclabili di raccordo fra i tratti di corsia ciclabile prima e dopo ciascun incrocio;

dotate di case avanzate in tutte le intersezioni semaforizzate, sia sulla strada principale che sulle laterali incrocianti, come misura generale di tutela e preferenziazione del ciclista e non come strumento puntuale limitato ad alcuni incroci per agevolare le sole manovre di svolta a sinistra.

Documenti oggetto delle osservazioni

Le osservazioni contenute in questo documento si riferiscono alla versione aggiornata delle slides esplicative con la schematizzazione degli assetti previsti in ciascun tratto dal progetto di fattibilità tecnico-economica, presentate nelle assemblee pubbliche del 19 e 26 aprile e 4 maggio 2022 e successivamente pubblicate on-line. Le osservazioni viceversa non si riferiscono alle tavole di progetto, pure presenti nelle slide, perché compaiono spesso ancora nella versione vecchia risalente a gennaio 2021.

Ci riserviamo di produrre osservazioni ulteriori, diverse o comunque di maggiore pregnanza quando saranno resi disponibili i files delle singole tavole progettuali opportunamente aggiornate.

Zona Centro e Bolognina

Via dei Mille

Su Piazza dei Martiri, si chiede di mantenere l'andamento rettilineo dell'attraversamento pedonale che attraversa via dei Mille: l'andamento principale dei pedoni in questo tratto è infatti nord-sud, mentre la componente che attraversa solo metà strada per poi dirigersi verso il giardino a centro rotatoria è nettamente minoritaria. L'inserimento della tranvia non deve allungare l'attraversamento imponendo un angolo retto a centro strada, che del resto, nella pratica, non sarebbe rispettato; è necessario prevedere un attraversamento lineare, risagomando, se necessario, l'aiuola in modo da proteggerlo dai flussi veicolari sul lato est, garantendo comunque un'isola a centro strada.

Lungo tutto il tratto su via dei Mille, per la collocazione a lato strada e per l'attestamento terminale in piazza dei Martiri, ci sembra di poter escludere che la sede tranviaria verrà interessata dal transito dei veicoli di emergenza. Chiediamo allora di considerare la possibilità di una pavimentazione erbosa, che restituirebbe verde pubblico e mitigherebbe l'effetto isola di calore in un'area del centro storico oggi fortemente impermeabilizzata. La superficie erbosa andrebbe in continuità con le alberature già previste, da progetto, in prossimità di via Indipendenza, e che proponiamo di prevedere anche nel tratto a ovest di via Montebello, tra la sede tranviaria e la sede stradale.

L'accesso a via Montebello, sul lato nord di via dei Mille, appare sovradimensionato rispetto alle esigenze viabilistiche tipiche di una strada locale. In considerazione anche dell'assenza di trasporto pubblico su via Montebello, chiediamo di dimensionare l'accesso a 2,75-3,00 metri, destinando lo spazio aggiuntivo per ampliare il marciapiede (in corrispondenza dell'attraversamento pedonale) e per ospitare potenzialmente ulteriori alberature (nel tratto più a nord, fino al termine dell'area di intervento del progetto tram).

Chiediamo che su entrambi i lati di via dei Mille sia realizzata una corsia ciclabile di dimensioni standard (1,50 m., con un franco ulteriore lato sosta, laddove presente).

L'attraversamento ciclabile di via dei Mille all'altezza di via Galliera, per le bici dirette verso nord, non appare allineato con il tratto sud di via Galliera, da cui provengono le biciclette; è invece allineato con un tratto di marciapiede. È inoltre necessario un analogo attraversamento sul lato ovest dell'incrocio, per le biciclette provenienti da nord e dirette a sud lungo via Galliera, alle quali va data massima visibilità per via del conflitto con le svolte verso ovest da parte dei veicoli in uscita da entrambi i rami di via Galliera. (Paradossalmente, questo secondo attraversamento è più utile del primo, e sarebbe anzi l'occasione per realizzare in quel punto anche un attraversamento pedonale, che oggi manca.)

Nell'attestamento di via Galliera su via dei Mille, provenendo da nord, osserviamo che è particolarmente importante tracciare una casa avanzata, prevedendo un'opportuna corsia ciclabile che risalga verso nord per alcuni metri per consentire ai ciclisti di superare le auto ferme al semaforo. Oggi l'impossibilità di risalire la coda porta molti ciclisti a impegnare impropriamente contromano l'adiacente pista ciclabile diretta verso nord.

All'intersezione Indipendenza-Mille, ci sembra che, all'angolo nord-ovest, sia possibile ricavare una piccola porzione di marciapiede sull'attuale sede stradale, per agevolare l'attesa dei pedoni che provengono da via Indipendenza lato nord e sono diretti verso sud, e che attualmente nei momenti di grande afflusso generano condizioni di forte affollamento sotto al portico, vista anche la presenza di un bar con tavolini e di un'edicola. Quest'area aggiuntiva di marciapiede potrebbe allinearsi a sud

con il filare di parcheggi, senza costituire quindi ostacolo per il traffico veicolare su via dei Mille, né per le bici che svoltano da Indipendenza verso Mille. La proposta ci sembra non confliggere con lo stato di progetto.

Ribadiamo infine la necessità di includere nella “ZTL centro storico” l’asse Irnerio-Mille-Don Minzoni, come previsto dal PGTU, per limitare il traffico veicolare privato in quest’importante porzione del centro storico e rendere complessivamente più sicuro il transito ciclabile (e pedonale) nella zona. Le statistiche sugli incidenti elaborate dalla Città Metropolitana mostrano come l’asse sia uno dei principali punti di incidentalità del centro storico. La riduzione del traffico di mero attraversamento non potrebbe che migliorare la situazione.



(fonte: https://www.cittametropolitana.bo.it/statistica/Osservatorio_incidenti_stradali/Mappa, incidenti complessivi anni 2015, 2018, 2019)

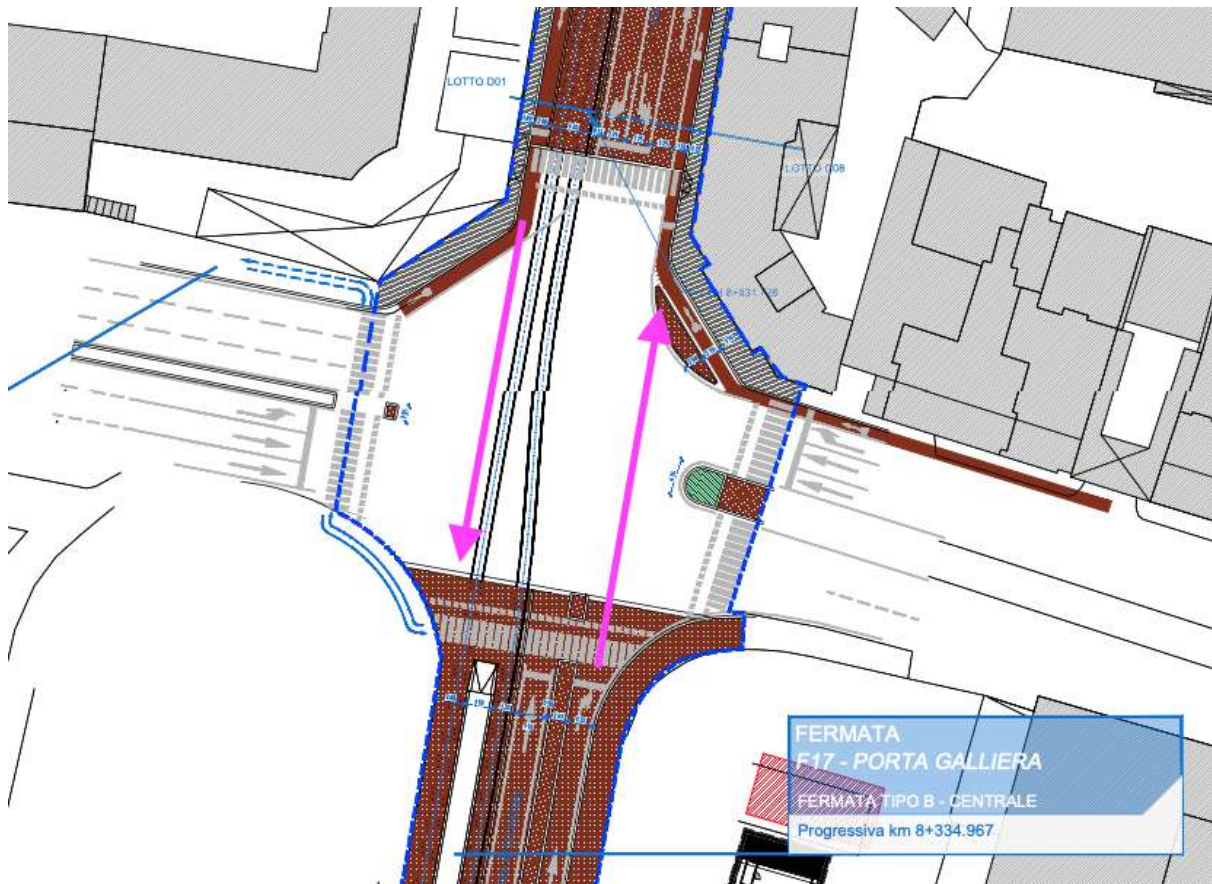
Via Indipendenza

Come già osservato relativamente al progetto definitivo della linea Rossa (osservazione n. 14.7), nel tratto di via Indipendenza da viale Pietramellara verso il centro, in corrispondenza di piazza XX Settembre, si chiede di istituire una breve corsia ciclabile in direzione sud, a ovest della fermata “Porta Galliera”, per raccordarsi alla corsia ciclabile attualmente prevista solo a partire dal margine sud di Piazza XX Settembre. Se necessario, si può ricavare lo spazio necessario arretrando il marciapiede di Piazza XX settembre prospiciente alla fermata citata.

È infatti indispensabile da un lato garantire la continuità e la linearità della direttrice ciclabile Matteotti-Indipendenza-centro, tra le più trafficate della città come dimostrano anche i dati dei rilievi dei flussi ciclabili, e dall’altro lato evitare soluzioni progettuali che, non risolvendo in modo adeguato e reale le esigenze di connessione, incoraggerebbero di fatto attraversamenti scorretti da parte delle biciclette (come l’uso della sede tranviaria, creando pericolo per sé e intralcio alla marcia del tram, o l’uso dei marciapiedi, non essendo ovviamente pensabile un percorso ciclo-pedonale su marciapiede in un tratto con così elevati flussi sia di pedoni che di ciclisti).

Nella prassi quotidiana, si osserva da parte dei pedoni una frequente tendenza ad attraversare via Indipendenza in corrispondenza del margine sud di Piazza XX settembre. Proponiamo di valutare la possibilità di istituire un attraversamento pedonale in tale posizione. Ci sembra inoltre fondamentale, vista la grande affluenza prevista in tale fermata, prevedere un attraversamento pedonale in corrispondenza dell’estremità sud della fermata tranviaria di Porta Galliera, per regolarizzare un comportamento che altrimenti, prevedibilmente, avverrebbe comunque, anche se in forma meno ordinata perché non regolamentata.

Riprendendo e ampliando quanto osservato relativamente al progetto definitivo della linea Rossa (osservazione n. 14.6), si chiede di garantire un attraversamento ciclabile pienamente lineare e diretto dell'incrocio coi viali per le biciclette, in direzione sia nord/sud (da ponte Matteotti a Indipendenza), sia sud/nord (viceversa). Va evitato l'arretramento degli attraversamenti ciclabili come ora previsti, rispettivamente, verso ovest/viale Pietramellara e verso est/viale Masini. I quadrotti vanno invece collocati nel primo caso in continuità con la corsia ciclabile discendente dal ponte e proseguendo quindi il percorso ciclabile parallelo al binario del tram anche nell'attraversamento, e nel secondo caso in continuità con la corsia veicolare in uscita dal centro fino a ricongiungersi linearmente all'inizio della corsia ciclabile che sale sul ponte.



È infatti indispensabile da un lato garantire la continuità e la linearità della direttrice ciclabile Matteotti-Indipendenza-centro e viceversa, tra le più trafficate della città come dimostrano anche i dati dei rilievi dei flussi ciclabili, e dall'altro lato evitare soluzioni progettuali che, non risolvendo in modo adeguato le esigenze di connessione, sarebbero nei fatti inutilizzate dai ciclisti, che sono portati comunque a seguire il percorso più diretto.

Ponte Matteotti

Visto l'elevato transito di biciclette lungo il ponte, riteniamo fondamentale evitare il tratto ciclopedonale promiscuo attualmente previsto sul lato ovest della fermata tranviaria Matteotti Alta Velocità. Sugeriamo di guadagnare spazio trasformando le due banchine di fermata in un'unica banchina centrale a isola: questo consente di ottenere più spazio sul lato ovest, per ricavare un percorso ciclabile separato rispetto a quello pedonale.

Via Matteotti - da via Carracci a via Algardi/Albani

Nel tratto di via Matteotti tra via Carracci e l'incrocio via Algardi/via Albani, rispetto allo schema del 2021, sono ora comparse (nella slide di pag. 47, ma non nelle fotosimulazioni di pagg. 48-49) corsie ciclabili monodirezionali in carreggiata, in entrambe le direzioni sia centro che periferia, senza soluzione di continuità. Questa previsione accoglie quanto in precedenza richiesto relativamente al progetto definitivo della linea Rossa (osservazione n. 15.4). Esprimiamo apprezzamento e chiediamo perciò solo che questa previsione schematica sia effettivamente sviluppata e riportata nelle tavole di progetto aggiornate. Per le specifiche progettuali delle corsie ciclabili, da adottare anche in questo tratto, facciamo espresso e completo rinvio al set di caratteristiche geometriche e funzionali esposte in premessa.

Suggeriamo che l'immissione su via Della Quercia sia risagomata, restringendola opportunamente, in modo da imporre una moderazione della velocità nel momento della svolta, e realizzando conseguentemente "golfi" sui marciapiedi su ambo i lati. Il tratto iniziale di via Della Quercia è così ampio che attualmente, in particolare nelle ore di entrata e uscita da scuola, si assiste alla sosta in doppia fila contemporanea su ambo i lati (!).



Via Matteotti - incrocio via Serlio/via Zampieri

Nel tratto di via Matteotti in corrispondenza dell'incrocio con via Serlio e via Zampieri, rispetto allo schema del 2021, è ora comparso (nella slide di pag. 47) un attraversamento ciclabile (non riportato però nella fotosimulazione di pag. 48). Questa previsione accoglie parzialmente quanto in precedenza richiesto relativamente al progetto definitivo della linea Rossa (osservazione n. 15.5). Chiediamo di proseguire su via Serlio con un attraversamento ciclopedonale, opportunamente rialzato (vista la posizione in curva rispetto ai veicoli che provengono da via Serlio) e orientato da sudovest a nordest, coerentemente con la "linea di desiderio" dei ciclisti e dei pedoni.

Questo breve raccordo ciclabile tra via Serlio e via Ferrarese verrà impegnato in entrambe le direzioni, quindi è essenziale che abbia dimensioni adeguate e sia classificato come pista ciclabile bidirezionale di dimensioni standard e con mezzzeria a terra.

Via Matteotti - incrocio con via Algardi/via Albani

Nel tratto di via Matteotti in corrispondenza dell'incrocio con via Algardi e via Albani, rispetto allo schema del 2021, è ora comparso (nella slide di pag. 47) un attraversamento ciclabile (non riportato però nella fotosimulazione di pag. 48).

Questa previsione accoglie quanto in precedenza richiesto relativamente al progetto definitivo della linea Rossa (osservazione n. 16.2).

Esprimiamo apprezzamento e chiediamo perciò che questa previsione sia confermata anche nel successivo aggiornamento delle tavole di progetto (quanto richiesto è infatti già rappresentato anche nella tavola del PFTE di pag. 46).

Via Ferrarese

Nel tratto di via Ferrarese all'intersezione con via Algardi, rispetto allo schema del 2021, è ora comparso (nella slide di pag. 47) lo spostamento a est del tram al centro dell'incrocio.

Questa previsione accoglie quanto in precedenza richiesto relativamente al progetto definitivo della linea Rossa (osservazione n. 15.7, per permettere la svolta a destra delle bici provenienti da nord senza interferenza con i binari del tram).

Esprimiamo apprezzamento e chiediamo perciò che questa previsione sia confermata anche nel successivo aggiornamento delle tavole di progetto.

Nuovo sottopasso viario e p.za Ferrarese

Segnaliamo che il tratto stradale di piazza Ferrarese è interessato dal percorso tangenziale esterno previsto dal Biciplan. Siamo preoccupati che la sistemazione prevista a livello di questo progetto, se priva di opere ciclabili, renda impossibile nel futuro l'inserimento di una infrastruttura dedicata alle biciclette.

Le esperienze anche recenti (p.es. sottopasso Maserati) suggeriscono che i sottopassi in area urbana, anche se formalmente vietati alle biciclette, tendono a essere impiegati anche da questo tipo di utenza (in particolar modo da bici elettriche per consegne a domicilio e da monopattini, che consentono una velocità maggiore, anche nei tratti in salita). È prevedibile che anche l'ipotizzato sottopasso da via Ferrarese a via Bolognese sarà percorso da un'utenza di questo tipo, tenendo presente che l'alternativa di superficie prevede ben 3 incroci semaforizzati consecutivi in poche decine di metri, con due attraversamenti successivi dei binari tranviari, e riteniamo che non debba diventare obbligatoria per chi procede in bicicletta da Liberazione verso Bolognese. Chiediamo quindi che il nuovo sottopasso sia predisposto anche per la percorribilità ciclabile, con una pista sul lato destro, per evitare che in futuro ci si renda conto dell'esigenza a opere fatte.

Dato che il traffico di attraversamento è deviato nel sottopasso, ci chiediamo se la parte di via Ferrarese che rimane in superficie, e che il progetto prevede a due corsie, possa essere dimensionata a una sola corsia, prevedendo quantomeno una corsia ciclabile verso ovest e introducendo una corsia per il doppio senso ciclabile verso est. Riteniamo che in ogni caso la percorribilità ciclabile di piazza Ferrarese verso est sarebbe coerente con la nuova disciplina della piazza, privata del traffico di attraversamento e quindi destinata principalmente a spostamenti di prossimità: se non si ritiene percorribile l'ipotesi della corsia ciclabile sulla carreggiata nord, chiediamo di valutare ipotesi alternative per ottenere lo stesso risultato.

Snodo piazza dell'Unità/via di Corticella

Rispetto ai precedenti stadi progettuali, è stata ben risolta la continuità ciclabile da piazza Unità a via di Corticella in direzione nord. Proponiamo che l'attraversamento ciclabile che raggiunge il lato nord di via Mazza, nella parte terminale, curvi verso ovest, per evitare l'angolo retto e assecondare la traiettoria di immissione del ciclista.

Ci sembra ben risolta anche la continuità ciclabile in direzione sud (da via di Corticella a via Matteotti). Proponiamo però di studiare meglio la traiettoria del percorso, tenendo presente la velocità media delle biciclette (nell'ordine dei 18 km/h): in particolare, va evitato l'angolo retto attualmente previsto in prossimità dell'attestamento su via Tibaldi.

Proponiamo di realizzare un attraversamento ciclabile e pedonale di via Tibaldi presso l'angolo sud-ovest della piazza. Riteniamo infatti che, vista l'ampia attrattività pedonale della piazza, sia irrealistico eliminare tale attraversamento e pensare che da piazza Unità i pedoni diretti a sud-ovest lungo via Tibaldi si rechino controintuitivamente verso est per attraversare in corrispondenza dell'incrocio semaforizzato Matteotti-Unità.

Rispetto alla continuità ciclabile da est a ovest (da Mazza a Bolognese), nello stato di progetto l'attraversamento di via di Corticella verso ovest non appare rettilineo; non è inoltre pensata una posizione di arresto che consenta al ciclista che ha il semaforo rosso di fermarsi senza intralciare chi invece vuole procedere verso nord. Sugeriamo di retrocedere la biforcazione dei due percorsi prima della svolta su Corticella, mantenendo così un attraversamento rettilineo dell'incrocio.

Chiediamo di valutare, coerentemente con i turni semaforici del tram, la possibilità di un attraversamento ciclabile per chi proviene da via Ferrarese (da sud) e vuole svoltare a sx su via Mazza disegnato in modo da attraversare l'incrocio Ferrarese-Mazza in adiacenza al tracciato tranviario; lo stato di progetto, invece, impone attualmente un attraversamento in due tempi, fortemente penalizzante.

Via di Corticella - da Piazza dell'Unità a via Bassanelli

Nel tratto di via Corticella da piazza dell'Unità a via Bassanelli chiediamo di realizzare piste o corsie ciclabili monodirezionali, in entrambe le direzioni, senza soluzione di continuità. (Per le specifiche progettuali delle corsie ciclabili, da adottare anche in questo tratto, facciamo espresso e completo rinvio al set di caratteristiche geometriche e funzionali esposte in premessa.)

Esplicitiamo questa richiesta perché la slide di pag. 51 presenta una scarsa chiarezza grafica, dove si notano non meglio precisate intensità diverse del colore che rappresenta le corsie ciclabili, e una certa ambiguità del testo.

Via di Corticella - da via Bassanelli a via Saliceto/via Giuriolo

Nel tratto di via Corticella da via Bassanelli all'incrocio via di Saliceto/via Giuriolo chiediamo di realizzare piste o corsie ciclabili monodirezionali in entrambe le direzioni, senza soluzione di continuità. (Per le specifiche progettuali delle corsie ciclabili, da adottare anche in questo tratto, facciamo espresso e completo rinvio al set di caratteristiche geometriche e funzionali esposte in premessa.)

Esplicitiamo questa richiesta perché la slide di pag. 62 presenta una scarsa chiarezza grafica, dove si notano non meglio precisate intensità diverse del colore che rappresenta le corsie ciclabili, anche se il testo è invece piuttosto chiaro: "In questo tratto di Via di Corticella, ci sarà una corsia ciclabile monodirezionale sia in direzione nord che in direzione sud".

Chiediamo perciò che questa previsione sia effettivamente sviluppata e riportata nelle tavole di progetto aggiornate (nella tavola del PFTE a pag. 61, infatti, vi sono ancora numerose discontinuità delle corsie ciclabili, soprattutto in direzione periferia - immaginiamo in quanto risalente al 2021 e non ancora adeguata).

In corrispondenza delle fermate tranviarie Ippodromo, Bassanelli e Saliceto suggeriamo che lo spazio di risulta tra i due binari tranviari, nel tratto in cui divergono nelle immediate vicinanze della fermata, sia adibito a verde, con la possibilità di ospitare alcune alberature supplementari.

Raccomandiamo di rialzare l'attraversamento ciclopedonale in corrispondenza di via Passarotti per rallentare il flusso automobilistico, che non ha ragioni per arrestarsi in questo punto e non ha buona visibilità sui ciclisti eventualmente in arrivo dalla direzione sud di via di Corticella.



Chiediamo di mantenere l'attuale attraversamento pedonale che attraversa via di Corticella all'altezza di via Passarotti (sul lato est) e del vialetto di accesso ai Giardini dell'Ippodromo (sul lato ovest), inserendolo nell'impianto semaforico previsto all'intersezione Corticella/Passarotti; questo attraversamento dovrebbe essere reso ciclopedonale, consentendo così ai ciclisti in uscita dai Giardini dell'Ippodromo di raggiungere la pista ciclabile posta a est della tranvia e diretta a nord. In caso contrario, i ciclisti in uscita dai Giardini dell'Ippodromo sarebbero costretti a una deviazione verso sud per immettersi su tale pista e dirigersi verso nord.

Zona Croce Coperta

<https://www.untramperbologna.it/wp-content/uploads/2022/05/Dossier-analisi-PFTE-linea-verde-Qr.Navile-Croce-Coperta.pdf>

Via di Corticella - da via Saliceto/via Giuriolo a via Giusti (in corrispondenza del centro sportivo arcoveggio e dell'asse autostrada - tangenziale)

- Pur comprendendo la complessità del nodo che include lo svincolo della tangenziale, non possiamo dirci minimamente soddisfatti della soluzione prevista. La sistemazione proposta ribadisce, nei fatti, la scelta di privilegiare il traffico motorizzato su quello ciclabile, costringendo i ciclisti a deviare su strade secondarie e ad attraversamenti forzati che comportano notevoli perdite di tempo. Questo sarebbe stato comprensibile per un progetto di venti anni fa, ma con gli obiettivi sfidanti del PUMS e la decisione di candidare Bologna tra le 100 città europee Carbon Neutral entro il 2030 non possiamo che trovarci a non condividere l'impostazione progettuale perseguita. **La soluzione attualmente proposta non è coerente agli standard del Biciplan e delle Linee guida regionali sulla ciclabilità**, che sono ancor più irrinunciabili su una ciclovia che fa parte della rete portante.
- Le **criticità principali dell'assetto ipotizzato** possono essere riassunte così:
 - a. **l'itinerario ciclabile devia dalla strada principale** in modo del tutto innaturale rispetto all'andamento di via Corticella, in contrasto con i principi di linearità e brevità delle ciclovie (la deviazione avverrebbe in ipotesi su via Proni, nel tratto tra l'incrocio via di Saliceto/via Giuriolo e l'accesso al Centro sportivo Arcoveggio, in direzione sia centro che periferia);
 - b. **viene creata una nuova ciclabile bi-direzionale, per di più 'alternata' prima da un lato e poi dall'altro della strada**, in contrasto col previsto superamento di questo modello di intervento,

disagevole e anche pericoloso, nella rete ciclabile esistente e a maggior ragione nelle nuove realizzazioni come questa;

- c. **i ciclisti, in entrambe le direzioni, sono costretti a compiere almeno tre manovre di attraversamento** stradale per uscire/rientrare nelle corsie ciclabili monodirezionali e corrispondentemente entrare/uscire dalla ciclabile bidirezionale (in corrispondenza dell'incrocio con via di Saliceto/via Giuriolo, dell'incrocio con via Giusti e del sottoattraversamento dell'asse autostrada-tangenziale), in contrasto con i principi di sicurezza, linearità e brevità delle ciclovie;
 - d. **le rotatorie non vengono in alcun modo attrezzate per la circolazione sicura delle biciclette**, in contrasto con la previsione di corsie ciclabili interne o anelli ciclabili esterni per un adeguato trattamento ciclabile delle rotonde.
- Nell'ottica di proporre comunque un miglioramento, nel tratto di via Corticella che sottopassa la Tangenziale, **in sostituzione o quantomeno in aggiunta all'assetto ipotizzato** (in questa seconda eventualità, si offrirebbe sia un'opzione adatta ai 'ciclisti-lepre', sia un'opzione adatta ai 'ciclisti-tartaruga'), chiediamo di:
 - 1) realizzare **piste o corsie ciclabili mono in carreggiata, in entrambe le direzioni sia centro che periferia, senza soluzione di continuità** (per le specifiche progettuali delle corsie ciclabili, da adottare anche in questo tratto, facciamo espresso e completo rinvio al set di caratteristiche geometriche e funzionali esposte in premessa), valutando di non dover deviare in via Proni;
 - 2) provvedere a una **protezione fisica delle piste/corsie ciclabili monodirezionali almeno nel sottoattraversamento** dell'asse tangenziale-autostrada;
 - 3) assicurare un **adeguato attrezzaggio ciclabile delle due rotatorie, mediante anello ciclabile esterno**, vista l'ampiezza significativa del diametro di entrambe le rotonde in discussione e l'intensità dei flussi veicolari.
 - Chiediamo in ogni caso di evitare la deviazione su via Giuriolo, mantenendo l'itinerario su via di Corticella.

Via di Corticella - da via Giusti a via Stendhal

- Nel tratto di via Corticella da via Giusti a via Stendhal sembrano già previste **corsie ciclabili mono in carreggiata, in entrambe le direzioni, senza soluzione di continuità**. (Per le **specifiche progettuali** delle corsie ciclabili, da adottare anche in questo tratto, facciamo espresso e completo rinvio al set di caratteristiche geometriche e funzionali **esposte in premessa**).

Esplicitiamo comunque questa richiesta perché la *slide* di pag. 54 presenta una scarsa chiarezza grafica, dove si notano non meglio precisate intensità diverse del colore che rappresenta le corsie ciclabili, anche se a dire il vero, in questo caso, il testo è invece piuttosto chiaro: *"In questo tratto di Via di Corticella, è prevista la realizzazione di corsie ciclabili monodirezionali sia in direzione nord che in direzione sud"*.

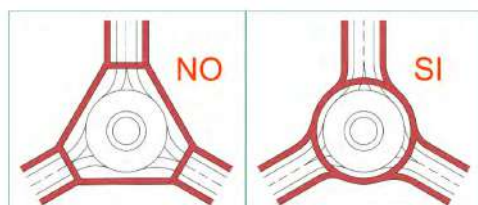
Esprimiamo apprezzamento e chiediamo perciò solo che questa previsione schematica sia effettivamente sviluppata e riportata nelle tavole di progetto aggiornate (nella tavola del PFTE a pag. 53, infatti, vi sono alcune discontinuità delle corsie ciclabili, in direzione sia centro che periferia - immaginiamo in quanto risalente al 2021 e non ancora adeguata).

Via di Corticella - rotatoria all'incrocio con via Stendhal

- Nella rotonda posta all'incrocio tra via Corticella e via Stendhal, **in sostituzione o quantomeno in aggiunta all'assetto ipotizzato** (così da offrire due opzioni ai ciclisti, v. oltre), chiediamo di **attrezzare la rotatoria con un anello ciclabile interno**, in analogia a questo esempio presente sulle Linee Guida Regionali:



- Per quanto riguarda l'obiezione relativa alla presenza di un semaforo per la preferenziazione del passaggio del tram in questa rotonda, osserviamo che, semplicemente, **il flusso ciclabile sarà soggetto alla regolazione semaforica al pari del restante flusso veicolare** (in coerenza con il principio che la bicicletta è un veicolo e sta sulla strada).
- In questo modo, l'**anello ciclabile** garantisce il percorso più diretto e immediato, in grado di servire ogni manovra e direzione e utilizzabile in tutti i momenti, ampiamente prevalenti, in cui non passa il tram e quindi il semaforo veicolare è verde; mentre il **percorso ciclabile deviato** può comunque restare, a uso per così dire libero, senza soggezione semaforica in cambio della sua non linearità.
- **La soluzione attualmente proposta, invece, non risulta coerente agli standard del Biciplan e delle Linee guida regionali sulla ciclabilità**, che sono ancor più irrinunciabili su una ciclovia che fa parte della rete portante. Le criticità principali dell'assetto ipotizzato (tavola di PFTE a pag. 53 e slide a pag. 54) possono essere riassunte così:
 - a. **l'itinerario ciclabile devia dalla strada principale** in modo del tutto innaturale rispetto all'andamento di via Corticella, in contrasto con i principi di linearità e brevità delle ciclovie;
 - b. l'attrezzaggio ciclabile della rotonda avviene ricorrendo al **modello esplicitamente escluso** dagli strumenti di pianificazione:



- c. di conseguenza, **vengono rese più lunghe e pericolose o addirittura talvolta impedito le manovre ciclabili**: in particolare, i ciclisti che dal centro intendono proseguire verso il tratto periferico di via Corticella sono costretti a una manovra di attraversamento di via Stendhal, e i ciclisti che da via Stendhal intendono immettersi su via Corticella in direzione centro non possono farlo o sarebbero costretti ad andare a nord e poi riscendere verso sud (nel caso di aggiungesse un attraversamento ciclabile).

Via di corticella - da via stendhal a via bentini

- Nel tratto di via di Corticella dalla rotonda con via Stendhal a via Bentini sembrano già previste **corsie ciclabili mono in carreggiata, in entrambe le direzioni, senza soluzione di continuità** (sia nelle tavole di PFTE di pagg. 53, 55 e 60, sia nelle corrispondenti nelle *slides* di pagg. 54, 56 e 61, dove tra l'altro si legge con chiarezza: "In questo tratto di Via di Corticella, è prevista la realizzazione di corsie ciclabili monodirezionali sia in direzione nord che in direzione sud").

Esprimiamo apprezzamento e chiediamo perciò solo che questa previsione schematica sia concretamente sviluppata, nel prossimo adeguamento delle tavole di progetto, **secondo le specifiche progettuali** delle corsie ciclabili, da adottare anche in questo tratto, per le quali facciamo espresso e completo rinvio al set di caratteristiche geometriche e funzionali **esposte in premessa**.

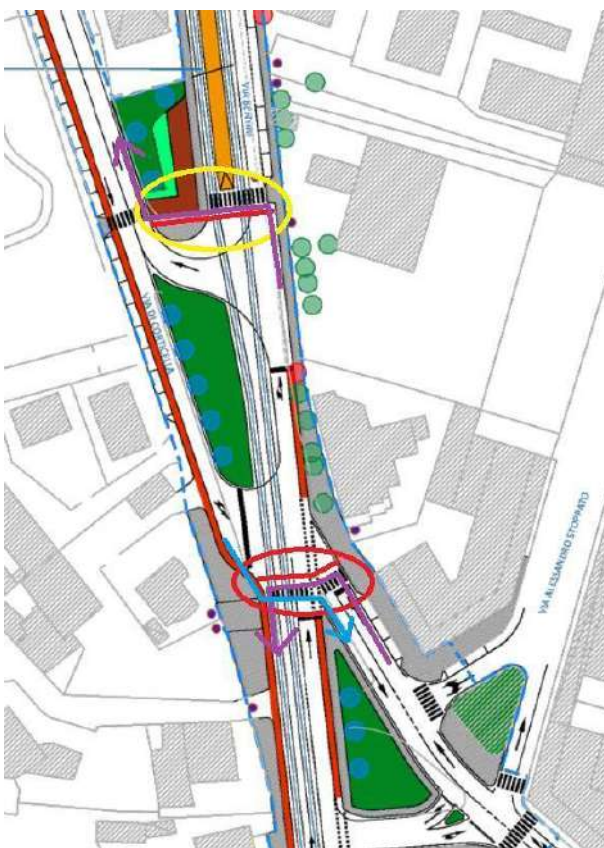
Zona Corticella

<https://www.untramperbologna.it/wp-content/uploads/2022/05/Dossier-analisi-PFTE-linea-verde-Qr.Navile-Corticella.pdf>

Via Bentini

- Dalla rotonda con via Stendhal a via Fratelli Pinardi sembrano già previste **corsie ciclabili mono in carreggiata, in entrambe le direzioni sia centro che periferia, senza soluzione di continuità**. Esprimiamo apprezzamento e chiediamo perciò solo che questa previsione schematica sia concretamente sviluppata, nel prossimo adeguamento delle tavole di progetto, **secondo le specifiche progettuali** delle corsie ciclabili, da adottare anche in questo tratto, per le quali facciamo espresso e completo rinvio al set di caratteristiche geometriche e funzionali **esposte in premessa**.

Incroccio fra via Corticella e via Bentini



- L'incrocio fra via Corticella e via Bentini richiede la **messa a punto di un miglior assetto degli attraversamenti e connessioni ciclabili**: nell'assetto ipotizzato (tavola di PFTE di pag. 42 e *slide* di pag. 43), infatti, molte manovre e direzioni per le bici non sono pensate e gestite. Per esempio, manca la connessione ciclabile dal tratto sud di via di Corticella al tratto di via di Corticella che prosegue verso nord/ovest; manca inoltre la connessione ciclabile da via Lipparini al tratto di via di Corticella che prosegue verso nord/ovest e viceversa.

- Si propone di:
 - a. prevedere **case avanzate** a tutti i semafori (come pure negli altri incroci semaforizzati lungo l'asse tramviario), per agevolare le manovre di svolta a sinistra

- b. attrezzare gli attraversamenti pedonali indicati in foto con anche la previsione di **attraversamenti ciclabili**, in modo da agevolare le svolte degli utenti "lenti" che preferiscono fermarsi e attendere il transito dei veicoli

Via Bentini - fermata "Bentini"

- Chiediamo di **dare continuità alle corsie ciclabili su via Bentini anche in direzione centro, in corrispondenza della fermata tranviaria "Bentini", senza deviazione su via Corticella**: l'assetto ipotizzato, infatti, presenta una improbabile deviazione del percorso ciclabile in direzione sud su via Corticella, non per mancanza oggettiva di spazio disponibile, **ma per salvaguardare una decina di stalli di sosta su strada, che peraltro non servono attività commerciali** (l'unica farmacia ha un ampio parcheggio privato). Trasferendo anche il percorso diretto a sud su via Bentini, i parcheggi potrebbero essere recuperati al suo posto lungo via di Corticella. Per le **specifiche progettuali** delle corsie ciclabili, da adottare anche in questo tratto, facciamo espresso e completo rinvio al set di caratteristiche geometriche e funzionali **esposte in premessa**.

Via Bentini - da via Gatti a via Gorki

- Nel tratto di via Bentini da via Gatti a via Gorki chiediamo di **dare continuità alla corsia ciclabile anche in direzione periferia, ricorrendo se necessario alla forma a uso promiscuo ma comunque tracciata**. Nell'assetto ipotizzato (tavola di PFTE di pag. 45 e *slide* di pag. 46), infatti, si legge invece: *"In questo tratto di via Bentini in direzione sud è prevista la realizzazione di una pista ciclabile monodirezionale, mentre in direzione nord vi sarà una corsia promiscua auto-bici con adozione del limite a 30 km/h"*. Per le **specifiche progettuali** delle corsie ciclabili, da adottare anche in questo tratto, facciamo espresso e completo rinvio al set di caratteristiche geometriche e funzionali **esposte in premessa**.

Via Bentini - da via Gorki a via Sant'Anna

- Attualmente la **fermata Gorki** è raggiungibile, sul lato sud, tramite un attraversamento pedonale posto sul lato sud di via Gorki. Se fosse possibile traslare la fermata di pochi metri verso nord, spostando quindi l'attraversamento sul lato nord di via Gorki, lo stesso attraversamento potrebbe essere reso anche ciclabile, consentendo così alle bici in uscita da via Gorki di raggiungere la pista ciclabile posta a ovest della sede tranviaria e diretta verso sud - possibilità che attualmente nello stato di progetto non è prevista.
- Nel tratto di via Bentini da via Gorki a via Sant'Anna, sono già previste **corsie ciclabili mono in carreggiata, in entrambe le direzioni sia centro che periferia, senza soluzione di continuità** (sia nella tavola di PFTE di pag. 45, sia nella *slide* di pag. 46). Esprimiamo apprezzamento e chiediamo perciò solo che questa previsione schematica sia effettivamente sviluppata e riportata nel prossimo adeguamento delle tavole di progetto in coerenza con le **specifiche progettuali** delle corsie ciclabili, da adottare anche in questo tratto, per le quali facciamo espresso e completo rinvio al set di caratteristiche geometriche e funzionali **esposte in premessa**.
- In corrispondenza dell'incrocio tra via Bentini e via Sant'Anna, chiediamo di **rettificare l'attraversamento ciclabile in direzione periferia, connettendo in modo lineare i tratti di corsia ciclabile a monte e a valle dell'interserzione ed evitando viceversa di seguire la curva per**

raggiungere l'attraversamento pedonale arretrato. Nell'assetto ipotizzato (tavola di PFTE di pag. 50 e slide di pag. 51), infatti, i quadrotti, come le strisce pedonali, sono arretrati su via Sant'Anna, mentre segnaliamo che compaiono rappresentati in posizione corretta nella fotosimulazione di pag. 48.

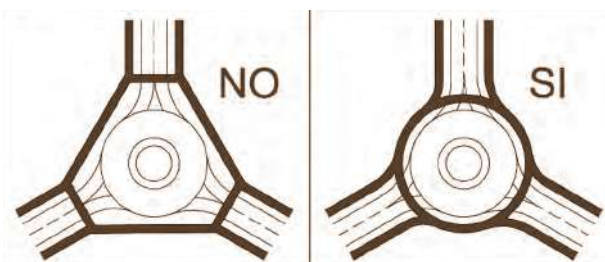
Via Bentini - da via Sant'Anna a viale Shakespeare

- Nel tratto di via Bentini da via Sant'Anna a viale Shakespeare sembrano già previste **corsie ciclabili mono in carreggiata, in entrambe le direzioni, senza soluzione di continuità**. Esprimiamo apprezzamento e chiediamo perciò solo che questa previsione sia concretamente sviluppata, nel prossimo adeguamento delle tavole di progetto, **secondo le specifiche progettuali delle corsie ciclabili**, da adottare anche in questo tratto, per le quali facciamo espresso e completo rinvio al set di caratteristiche geometriche e funzionali **esposte in premessa**.

Nuova rotonda fra Bentini e viale Shakespeare



- Chiediamo di **attrezzare la nuova rotonda con un anello ciclabile esterno** (vista l'ampiezza significativa del diametro della rotonda stessa e l'intensità dei flussi veicolari), come in questa immagine di esempio:



- La **soluzione attualmente proposta, invece, non risulta coerente agli standard del Biciplan e delle Linee guida regionali sulla ciclabilità**, che sono ancor più irrinunciabili su una ciclovia che fa parte della rete portante. La criticità principale dell'assetto ipotizzato (tavola di PFTE a pag. 50 e slide a pag. 51) sta proprio nel ricorso al **modello esplicitamente escluso** dagli strumenti di pianificazione:

- Proponiamo di **semaforizzare opportunamente la pista ciclabile in analogia alla corsia veicolare** di percorrenza della rotonda, per regolare le intersezioni con la linea tranviaria.

Viale Shakespeare e tratto di via Bentini da nuova rotonda a sottopasso ferroviario

- Su viale Shakespeare, ci sembra che la pista bidirezionale sul lato nord non risponda bene alle esigenze del ciclista che, provenendo da via Bentini (dal sottopasso ferroviario), è diretto a est, magari per immettersi su via Byron: non ha senso costringerlo a spostarsi alla propria sinistra per

poi tornare a destra. Occorre **prevedere, in aggiunta alla bidirezionale sul lato nord, anche una pista o corsia monodirezionale in direzione est sul lato sud di viale Shakespeare.**

- Anche il percorso inverso non appare considerare la mobilità ciclabile: nello stato di progetto un ciclista in uscita da via Byron non ha modo di raggiungere la bidirezionale posta sul lato nord di viale Shakespeare. Può solo svoltare a est e raggiungere la rotatoria, ma a questo punto occorre che **anche tale rotatoria sia attrezzata correttamente dal punto di vista ciclabile.**
- Ci sembra che **la corsia di svolta da Byron verso Shakespeare sia eccessivamente dimensionata**: via Shakespeare è una normale strada urbana con limite 50 km/h, che non richiede affatto svincoli di questo tipo per gestire una normale manovra di immissione da una strada laterale. La soluzione progettuale sembra sconsigliabile, perché confermerebbe l'attuale problematicità di via Shakespeare, che spesso è percorsa con velocità veicolari ben superiori al limite consentito (tanto da essere spesso menzionata nel dibattito politico per la possibilità di ospitare nell'immediato futuro un autovelox!). Non capiamo il motivo per cui il tratto di corsia di viale Shakespeare che prosegue oltre via Byron in direzione est mantenga una sezione ben superiore ai 3,50 m standard.
- Nel tratto di via Bentini dalla nuova rotonda con viale Shakespeare al sottopasso ferroviario in prossimità della fermata Corticella FS sembrano già previste **corsie ciclabili mono in carreggiata, in entrambe le direzioni sia centro che periferia, senza soluzione di continuità** (sia nella tavola di PFTE di pag. 55, sia nella *slide* di pag. 56, dove si legge con chiarezza: *"In questo tratto finale di Via Bentini, è prevista la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale sia in direzione nord che in direzione sud."*).

Esprimiamo apprezzamento e chiediamo perciò solo che questa previsione sia concretamente sviluppata, nel prossimo adeguamento delle tavole di progetto, secondo le **specifiche progettuali** delle corsie ciclabili, da adottare anche in questo tratto, per le quali facciamo espresso e completo rinvio al set di caratteristiche geometriche e funzionali **esposte in premessa.**

Capolinea Castel Maggiore

- Chiediamo di **realizzare piste o corsie ciclabili mono in carreggiata, in entrambe le direzioni sia centro che periferia, senza soluzione di continuità, sulla nuova viabilità di accesso al capolinea del tram da via Di Vittorio** (per le specifiche progettuali delle corsie ciclabili, da adottare anche in questo tratto, facciamo espresso e completo rinvio al set di caratteristiche geometriche e funzionali esposte in premessa). Invece, nell'assetto ipotizzato (tavola di PFTE a pag. 58 e *slide* a pag. 59), il tratto stradale di nuova costruzione appare privo di qualsiasi percorso ciclabile, che, oltre a essere obbligatorio per legge ai sensi dell'art. 13, comma *4-bis* del codice della strada, riteniamo indispensabile anche nell'ottica di favorire l'intermodalità tram+bici; peraltro, su via Di Vittorio esiste già un percorso ciclo-pedonale, a cui ci si potrebbe utilmente riconnettere.
- Chiediamo anche di **prevedere al capolinea un polo di interscambio bici/tram sul modello "bike station"**, in analogia ai capilinea M.E.Lepido e Michelino della linea rossa, con realizzazione, nell'ambito del progetto, di un parcheggio per biciclette coperto e protetto, rastrelliere all'aperto videosorvegliate, piccola area di manutenzione bici, etc...

- Proponiamo un **collegamento ciclopedonale tra la fermata Corticella FS e il capolinea, in adiacenza alla linea tranviaria**, riutilizzando a tale scopo eventuali viabilità secondarie che dovessero essere allestite nel corso dei lavori o per consentire la manutenzione della linea tranviaria in questo tratto
- Il PUMS prevedeva un "**centro di mobilità**", cioè un punto di interscambio tra i vari mezzi, presso la stazione di Corticella. Il progetto della linea verde, invece, prevede che il parcheggio scambiatore e l'interscambio con i bus extraurbani non avvenga presso Corticella FS, ma presso il capolinea in via Di Vittorio. Si creano così due poli di interscambio a meno di 500 metri: tram+treno a Corticella FS, tram+bus (e tram+auto) al nuovo parcheggio scambiatore. Chiediamo di valutare la possibilità di creare un unico effettivo Centro di Mobilità, espropriando ad esempio l'area che oggi è già adibita a parcheggio, ed è di pertinenza delle concessionarie sul lato nord di via Bentini: questo consentirebbe di realizzare un centro di mobilità unico presso la stazione di Corticella FS.

3.4 La comunicazione diretta con i cittadini attraverso e-mail

Introduzione

Il percorso di informazione e coinvolgimento a supporto della realizzazione della linea tranviaria condotto dalla Fondazione per l'Innovazione Urbana ha previsto l'attivazione di azioni per favorire lo scambio di informazioni, la raccolta di dati e l'attivazione di un dialogo tra amministrazione e cittadinanza. Dall'inizio del percorso gli operatori della Fondazione per l'Innovazione Urbana attraverso differenti modalità hanno coinvolto numerosi cittadini e cittadine, rispondendo a centinaia di quesiti.

Il sito dedicato al progetto del tram di Bologna dove sono disponibili tutte le informazioni e le notizie utili sulla strategia, il progetto, le domande frequenti, le ricerche, gli appuntamenti di consultazione e di confronto con i cittadini e le cittadine, lo stato di avanzamento dei lavori; presenta una sezione utile per dialogare ed interagire con l'amministrazione comunale, i tecnici ed i progettisti per chiedere chiarimenti e approfondimenti circa lo sviluppo del progetto del tram a Bologna.

Si sono rivelati strategici nel dialogo con i cittadini anche gli indirizzi e-mail trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it (gestito direttamente dalla Fondazione per l'innovazione urbana) e infotram@comune.bologna.it, (gestito direttamente dal settore mobilità del Comune di Bologna). Attraverso questi canali, è stato ed è possibile infatti chiedere appuntamenti e/o informazioni specifiche agli operatori della Fondazione per l'Innovazione Urbana oppure ai tecnici del Comune. I contributi, le osservazioni, i dubbi, i bisogni e le segnalazioni ricevute mediante queste azioni all'indirizzo gestito dalla Fondazione, hanno riguardato alcune aree e criticità possibili proprie dei tratti affrontati che, per una lettura più semplificata, sono stati clusterizzati (impatto dei lavori, impatti ambientali, scelta dell'infrastruttura e/o dei mezzi, ecc...) e suddivisi per '*osservazioni*' e '*richieste di chiarimenti*' e per '*opportunità e punti di attenzione*'.

Osservazioni e richieste di chiarimenti

· Viabilità e parcheggi:

Il tema dell'impatto dell'introduzione del TRAM nel contesto viabilistico esistente è stato il tema maggiormente affrontato nel dialogo avvenuto attraverso le comunicazioni e-mail. Numerose sono state le richieste di chiarimento giunte in tal senso. In particolare si provano a riportare alcuni dettagli delle osservazioni e richieste ricevute, relativi a particolari ambiti specifici:

- Via Shakespeare - via Byron: nella prima via citata, appare critica la svolta a sinistra che effettua il tram; per la seconda via sopraccitata, risulta critico il passaggio del mezzo in questa via definita "abbastanza stretta";
- Strada Maggiore - via San Vitale: le vie indicate risultano avere uno spazio limitato per consentire il passaggio della Linea Verde e della Linea Blu; quali saranno i cambiamenti da apportare alla viabilità soprattutto dei residenti della zona considerando il passaggio di entrambe le linee tranviarie?
- Via Byron verso Castel Maggiore: Viene richiesto un ampliamento dei parcheggi in via Shakespeare e presso la stazione SFM di Corticella;
- Zona ex mercato ortofrutticolo: nonostante il passaggio della Linea Rossa e della Linea Verde nel quartiere Bolognina, la zona sopraccitata sembra essere priva di collegamenti utili al raggiungimento della stessa;
- Via di Corticella: lo spazio per il passaggio del Tram sembra essere insufficiente, quali cambiamenti saranno apportati con l'inserimento della linea tranviaria?;
- Via di Corticella n.188 lo spazio di manovra è insufficiente per potersi immettere con gli autoveicoli privati sulla corsia stradale;
- Chiarimenti in merito al percorso delle linee extraurbane 97 e 98 in via Sant'Anna e via Byron; come sarà la viabilità in via Ferrarese, via Albani, via Serlio, via Matteotti e Piazza dell'Unità?
- Ponte sul Navile Via Bentini: spiegazioni in merito al nuovo terrapieno che permetterà al tram di arrivare ad attestarsi al livello superiore dove è posta la stazione SFM di Corticella; delucidazioni in merito alle fermate lungo il tracciato;

· Mezzo e infrastruttura:

Numerose E-mail hanno riguardato richieste di chiarimento in merito al perché della scelta dell'infrastruttura tranviaria e alle possibili alternative, al perché della scelta del tracciato individuato, nonché alle caratteristiche specifiche dei nuovi tram. In particolare su questo sono giunte richieste specifiche tra le quali:

- Viene richiesto se il tetto del tram potrà essere equipaggiato con pannelli solari;
- Quale e quanto è l'impatto acustico del mezzo nell'ambiente urbano?
- Esistono delle tecnologie in grado di consentire una guida assistita a mezzi elettrificati su gomma?

· Ciclabilità, pedonalità e ambiente:

Numerose sono state le osservazioni e le richieste di chiarimento sul tema della ciclabilità, che in linea generale hanno riguardato i temi della sicurezza, ed in particolar modo della convivenza sulla

sede stradale tra Tram e biciclette, nonché sui tratti promiscui, che potrebbero impattare in modo negativo sulla sicurezza dei ciclisti. In tal senso, nel dettaglio è stata segnalata l'assenza della pista ciclabile in via Sant'Anna e via Byron, come problema da affrontare per rendere la rete maggiormente fruibile e continua.;

- **Impatti economici:** Il tema dell'impatto economico del progetto sui valori immobiliari di case e attività è stato oggetto di una serie di e-mail. Emergono dei timori in tal senso rispetto a possibili diminuzioni dei valori, soprattutto durante le fasi dei cantieri

- **Cantieri e costi:** Il tema dell'impatto dei cantieri è stato più volte argomento delle richieste di chiarimento giunte. Domande relative alla durata e organizzazione dei lavori, agli impatti dei lavori sulla circolazione, con particolare attenzione alle deviazioni che andranno a subire le linee dei Bus nella fase di cantiere (ad esempio in particolare, le linee 27, 97 e 98). Ulteriormente è stato tema di attenzione da parte dei cittadini, i costi di realizzazione dell'opera

- **Verde e salute:** Relativamente al tema del Verde, numerosi sono state le richieste di chiarimento giunte in relazione all'impatto del progetto rispetto al patrimonio verde esistente. In particolare maggiori chiarimenti sono stati richiesti rispetto alla previsione dell'abbattimento di una serie di alberature esistenti lungo il tracciato della linea tranviaria.

Opportunità e punti di attenzione

Le mail propositive hanno riguardato prevalentemente la tematica delle trasformazioni alla viabilità e alla circolazione dovute all'introduzione del Tram in ambiente urbano.

In sintesi queste le questioni poste:

- **Viabilità e parcheggi:**

- il tram potrebbe percorrere via Bentini fino alla rotonda e proseguire per Castel Maggiore;
- il passaggio della Linea Verde in via Larga potrebbe offrire un collegamento utile a molti uffici pubblici presenti nella zona, i mezzi potrebbero essere indirizzati presso la rotonda nord in prossimità dell'accesso alla tangenziale/autostrada, alleggerendo il traffico all'incrocio di Via di Corticella.
- Nel ridisegnare le uscite della tangenziale in prossimità di Croce Coperta, si suggerisce di valutare l'opportunità di invertire il senso di circolazione delle auto, che dalla prima uscita, provenendo da Bologna verso Corticella, girando a destra si immette in via Corazza. Invertendo il senso di circolazione dei mezzi provenienti dalla stessa Via Corazza, verso la rotonda, si potrà prendere la direzione desiderata. L'inversione di marcia produrrebbe effetti moltiplicatori di efficienza nella scorrevolezza del traffico su via di Corticella ed in particolar modo nell'incrocio della stessa Via Corticella con via di Croce Coperta, senza peraltro arrecare danni alle attività economiche presenti.

- **Ambiente e impatto dell'infrastruttura:** Viene suggerito di implementare (se possibile) i tratti di circolazione del mezzo, con alimentazione a batteria. In questo modo si diminuirebbe l'impatto dovuto all'introduzione di nuovi pali e reti di alimentazione elettrica sul contesto urbano.

4. Il team della FIU

Lo sviluppo del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza a supporto del progetto della seconda linea tranviaria, sviluppato all'interno del presente documento è stato curato da un team di professionisti dedicato, che la Fondazione Innovazione Urbana ha costituito appositamente per questa attività.

Il team multidisciplinare è composto da:

Roberto Corbia, Coordinatore del percorso - Architetto/Urbanista, esperto in rigenerazione urbana, progettazione urbanistica e dello spazio pubblico e processi di progettazione partecipata;

Noemi Julian - Project manager del percorso - Architetta, esperta in processi di rigenerazione urbana;

Michele D'Alena - Ufficio Immaginazione Civica

Simona Beolchi - Metodo e design del processi - Urbanista, esperta in processi di partecipazione

Alessandro Bettini - Facilitatore e graphic designer - Architetto, esperto in processi di rigenerazione urbana;

Elisabetta Caruso - Facilitatrice - Architetta, esperta in processi di rigenerazione urbana;

Fabrizia Petrei - Comunicazione esterna e istituzionale

con la collaborazione di **Diletta Ficarazzo**.

Bologna, 8 Settembre 2022