

Alcuni dati: Bologna oggi

cambiamenti climatici

- diminuzione delle giornate di freddo e aumento delle ondate di calore
- previsione aumento delle temperature 2021/2050: +2,5° in estate; min. +1,2° max +1,5° in inverno
- diminuzione delle precipitazioni: aumento del numero di giorni consecutivi senza pioggia
- aumento delle precipitazioni di forte intensità in estate
- qualità dell'aria: trend positivo nella riduzione dei principali inquinanti, ma rimangono alcune criticità: es. inquinante NO2 (Biossido di Azoto) sempre oltre il limite annuale di 40 mg/m3
- es. PM10 (Materia Particolata) nel 2017 33 giorni di sforamenti del limite di legge (50mg/m3)

mobilità

- **2.7 milioni spostamenti giornalieri nella città metropolitana**
- **57% in auto**
- **22% a piedi**
- **13% con trasporto pubblico (Bus e Treni)**
- **5% in bici**
- **2% in moto**

Dati di Bologna
Città Metropolitana

Bologna, città sostenibile

Il Comune di Bologna ha un
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)
per immaginare una mobilità più facile, più sicura e meno inquinante

Obiettivi PUMS

- **-40% Emissioni di gas serra**
- **-28% traffico auto**
- **-12% emissioni per rinnovo parco circolante**

Obiettivi stabiliti
nell'Accordo di Parigi sul Clima
e la COP21

La realizzazione della linea tranviaria risponde all'esigenza di potenziamento di una rete urbana più sostenibile, all'interno della pianificazione strategica per il 2030, valida per l'intera Città metropolitana. Il tram si configura come una risposta concreta all'obiettivo di ridurre le emissioni di gas serra.

Come sarà il tram?

Il mezzo...

I tram di ultima generazione sono veicoli confortevoli e silenziosi, di grande capacità, facilmente accessibili e dotati della possibilità di viaggiare anche senza linea aerea di contatto
Lunghezza: **32-42 m**

Il percorso...

Lunghezza del percorso: **16.5 km**
Numero di fermate: **30 + 3 capolinea**
Sede prevalentemente riservata
Tempo di percorrenza (da un capolinea all'altro): **52 min**
14.5 km con linea di contatto
2 km senza linea di contatto



Ci sono degli esempi?

Le principali città europee hanno un sistema di tram

Oltre 300 città europee hanno un sistema tranviario.
Nelle città medie, come Bologna, la tranvia è in genere il sistema primario di trasporto pubblico.

Prima linea tranviaria

partecipa al percorso di informazione e coinvolgimento per supportare le diverse fasi della progettazione

In vista della realizzazione della prima linea tranviaria e in coerenza con il programma di mandato e con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, l'Amministrazione Comunale e la Fondazione per l'Innovazione Urbana avviano un percorso di ricerca e informazione sugli impatti e i futuri interventi dell'opera con il coinvolgimento attivo della cittadinanza a supporto della fase di progettazione preliminare.

Come potrai contribuire?

Chiedi un incontro o informazioni

Da aprile e presso i quartieri coinvolti dal tracciato, verranno organizzati **spazi informativi**. Chiedi al tuo quartiere o scrivici per informarti o per chiedere un appuntamento all'indirizzo: **mail: trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it**

Partecipa agli incontri

Verranno organizzati **incontri** diffusi, per spiegare il progetto, raccogliere osservazioni e fornire informazioni, a cui seguiranno le **assemblee di quartiere**.

Compila il questionario

All'indirizzo **partecipa.comune.bologna.it** è disponibile un breve **questionario** dedicato a raccogliere richieste.

Perché scegliere la tranvia?

più capacità e più qualità del trasporto pubblico Riassetto complessivo della rete di trasporto e coordinamento con altri nodi strategici di mobilità

immediatezza e facilità di accesso a disabili, anziani e famiglie con bambini Abbattimento delle barriere architettoniche

meno inquinamento acustico e atmosferico Nessuna emissione di gas nocivi e particolato nell'ambiente

più qualità dello spazio urbano Nuovi marciapiedi, strade, aree verdi, sottoservizi, percorsi ciclabili e arredo urbano

riduzione del traffico sulla rete stradale Diminuzione del numero di automobili e riduzione dell'incidentalità

più efficienza negli spostamenti Più regolarità e più puntualità

maggior uso del trasporto pubblico Verso una città più sostenibile

Quali sono i tempi?

adesso
in fase di redazione

○ Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

Le fasi successive saranno:
Fasi progettuali

- Approvazione Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica: autunno 2019
- Approvazione Progetto Definitivo: estate 2020
- Approvazione Progetto Esecutivo: estate 2021

Fase di lavori

- Affidamento lavori: dicembre 2021
- Data inizio lavori: gennaio 2022 (i cantieri saranno realizzati per zone)
- Data avvio esercizio: gennaio 2026



fondazione
innovazione urbana



Intervento finanziato con risorse
FSC 2014-2020 - Piano operativo della Città
metropolitana di Bologna
Delibera CIPE n.75/2017

Le domande più frequenti

1. Accessibilità ai commerci: Le attività resteranno accessibili anche durante le fasi di cantiere. Progetti analoghi (italiani ed europei) dimostrano che, a conclusione dei lavori, le attività presenti lungo la linea beneficeranno di un incremento del loro livello di attrattività e quindi anche del loro valore. Durante il percorso di informazione e coinvolgimento saranno raccolte osservazioni a supporto della progettazione definitiva.

2. Disagi dei cantieri: I cantieri verranno avviati per zone e saranno organizzati in maniera tale da non interrompere mai la circolazione sui tratti interessati, mantenere una buona accessibilità a tutte le attività e ridurre al massimo i disagi dovuti ai lavori. Per i soggetti coinvolti saranno previste compensazioni sotto forma di agevolazioni fiscali.

3. Cordoli e barriere: Il tracciato non sarà mai segregato dal resto della sede stradale; per la maggior parte viaggerà su sede riservata ma non presenterà barriere per separarla dal resto della sede stradale. Per una piccola parte sarà in sede promiscua con il traffico privato. La sede tranviaria potrà essere agevolmente attraversata dai pedoni, come una normale strada, attraverso gli appositi passaggi pedonali. L'accesso ai passi carrai sarà sempre assicurato e regolato con appositi impianti semaforici.

4. Frequenza delle corse: Un tram ogni 4-5 minuti

5. Parcheggi: Il progetto di fattibilità prevede la compensazione di posti auto interferenti con la tranvia con la realizzazione lungo tutta la linea di stalli per oltre 700 nuovi posti auto, oltre ai 400 posti già previsti per il parcheggio nel capolinea di Borgo Panigale. Nello sviluppo del progetto si cercheranno ulteriori aree di compensazione.

6. Parcheggi a rotazione: Il progetto prevede lo studio di specifiche soluzioni di prossimità che saranno condivise con i soggetti interessati, atte a garantire l'accessibilità (anche in auto) a tutte le attività.

7. Inquinamento acustico e rischio dei danni provocati per le vibrazioni: Le vibrazioni trasmesse agli edifici circostanti dai mezzi pesanti su gomma sono maggiori rispetto a quelle trasmesse dai veicoli su rotaie. Per quanto riguarda il rumore causato dal fenomeno dello stridio, il progetto prevede sistemi tecnici per attenuare l'attrito ruota-rotaia.

8. Le rotaie possono costituire un pericolo per le biciclette? La tranvia viaggerà prevalentemente in sede riservata. Le biciclette, come tutti gli altri veicoli, ad eccezione dei pochissimi tratti a "circolazione promiscua", viaggeranno su percorsi differenziati. Gli attraversamenti della linea saranno sicuri per le biciclette, in quanto i binari verranno attraversati trasversalmente.

9. Raccolta rifiuti: Il progetto del tram non influisce sulla modalità di raccolta di rifiuti. I mezzi pesanti, al pari del traffico veicolare e quindi anche i mezzi adibiti alla raccolta dei rifiuti potranno continuare a transitare sulle strade interessate dalla nuova linea.

10. C'è una sovrapposizione tra il finanziamento della rete filoviaria e quello previsto per la rete tranviaria? Il progetto della linea tranviaria sarà integrato con il nuovo sistema filobus "PIMBO" (progetto finanziato dal Ministero le cui gare non sono ancora partite) come previsto dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

11. Quanti passeggeri trasporta un tram e quanti ne trasporta un filobus? Un filobus ha una capienza di circa 150 passeggeri, un comune tram da 33 metri ha una capienza di circa 220 passeggeri. La capienza sale a 290 passeggeri per il tram da 42 metri.

12. Le rotaie possono costituire un ostacolo in caso di incidente? Il progetto prevede appositi punti di "collegamento" tra i binari, attraverso i quali, in caso di effettivo impedimento lungo la linea, si potrà far effettuare corse "barrate" ai tram. Nel caso di incidente tra automobili private lungo le viabilità parallele alla linea tranviaria, la possibilità di sormontare la nuova sede tranviaria scongiurerà la chiusura della viabilità di quartiere.

13. Dovranno essere abbattuti alberi? La linea richiederà la rimozione di alcuni alberi oggi collocati lungo il tracciato; in sostituzione degli esemplari rimossi, sarà previsto un dettagliato piano di piantumazione lungo il tracciato interessato, che vedrà l'impianto di un numero superiore di alberature a compensazione di quelle che verranno eliminate.

14. La rete intralcerà gli eventuali interventi nei sottoservizi? I sottoservizi saranno completamente rinnovati e spostati in aree esterne alla nuova sede tranviaria. Così facendo il fabbisogno manutentivo delle reti sarà ridotto: in ogni caso le attività di manutenzione non interferiranno con l'esercizio tranviario.

15. Come sarà garantita l'accessibilità di disabili e anziani? I mezzi utilizzati e il progetto di riqualificazione dello spazio pubblico affronteranno le attuali criticità presenti lungo il percorso attraversato della linea, migliorando le condizioni di mobilità di anziani e disabili. Anche questo elemento sarà oggetto di approfondimento durante i prossimi mesi.

16. I mezzi di soccorso potranno muoversi agevolmente? In caso di emergenza i mezzi di soccorso e le forze dell'ordine potranno utilizzare lungo tutto il tracciato la sede della tranvia.

Il tracciato presenta delle alternative, in particolare in centro e a San Donato-San Vitale

- alternativa di tracciato 1
- alternativa di tracciato 2
- alternativa di tracciato 3

CAPOLINEA OVEST
TERMINAL EMILIO LEPIDO

via Marco Emilio Lepido
Ducati museum

stazione
Borgo
Panigale

via Emilia Ponente

museo
MAST

A14
autostrada
Adriatica

via Saffi

opificio
Golinelli

ospedale
Maggiore

fiume
Reno

via San Felice

porta
S. Felice

via Riva di Reno

Pala
Dozza

Stazione
Centrale

via Marconi

via Ugo Bassi

Piazza
Maggiore

Piazza
Maggiore

via dell'Indipendenza

via Ugo Bassi

via Riva di Reno

via San Felice

via Marconi

Stazione
Centrale

via Riva di Reno

via Ugo Bassi

via Marconi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

vieni ai punti di informazione e agli incontri
vai sul sito partecipa.comune.bologna.it
invia una mail a trambologna@fondazioneinnovazioneurbana.it

partecipa al
percorso

CAPOLINEA NORD
TERMINAL FIERA MICHELINO

Fiera

Palazzo
Regione

via Aldo Moro

via Garavaglia

viale della Repubblica

viale Fiera

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ferrarese

via Liberazione

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

CAPOLINEA EST
FACOLTÀ DI AGRARIA
CAAB
FICO

via Carnacini

viale Fanin

via Pirandello

via San Donato

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi

via Ugo Bassi