



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

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

Indice

Abstract	3
1. Introduzione	5
2. Quadro normativo di riferimento	6
3. Metodologia e descrizione delle attività del percorso di informazione e coinvolgimento	7
4. Prima fase del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza	10
4.1. La prima assemblea pubblica all'Opificio Golinelli	11
4.2. Le attività nei quartieri durante la prima fase: punti informativi	13
4.2.1. Quartiere Borgo Panigale - Reno	13
4.2.2. Quartiere Porto - Saragozza	14
4.2.3. Quartiere Navile	14
4.2.4. Quartiere San Donato - San Vitale	15
4.2.5. Temi trasversalmente emersi durante la prima fase del percorso	16
4.3. Il primo questionario: struttura e analisi degli esiti	17
5. Esiti della prima fase e impostazione della seconda fase	22
6. Seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza	23
6.1. Le attività nei Quartieri durante la seconda fase:	23
6.1.1. Quartiere Borgo Panigale-Reno	24
6.1.2. Quartiere San Donato-San Vitale	40
6.1.3. Quartiere Navile	48
6.1.4. Quartiere Porto-Saragozza	53
6.2. Le feste di Quartiere	61
6.3. Incontri con gli Stakeholders	64
6.4. Il Secondo questionario: struttura e analisi degli esiti	71
7. Piano di Comunicazione	87
8. Il Team della Fondazione Innovazione Urbana	89

Abstract

Realizzare un intervento di trasformazione urbana strutturale che va a inserirsi nel complesso, delicato e fragile equilibrio di una città, andando a modificare le abitudini e le modalità attraverso le quali i cittadini vivono, “agiscono” e si spostano quotidianamente nello spazio urbano, implica, da parte di chi ha la responsabilità di assumere decisioni strategiche così importanti, uno sforzo non comune (ma necessario) nell’immaginare percorsi e processi che abbiano la forza e la capacità di avvicinare le comunità coinvolte al cambiamento, favorendo così un lento e quanto più efficace processo di appropriazione dell’opera e delle trasformazioni da parte delle comunità stesse.

Dentro questa visione fortemente voluta e condivisa dall’amministrazione comunale di Bologna, va collocato il lavoro che la Fondazione per l’Innovazione Urbana ha svolto da marzo a settembre 2019 in accompagnamento al progetto di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione della prima linea tranviaria di Bologna.

Il percorso di accompagnamento al progetto ha **coinvolto attivamente** più di **3.000 cittadini**, attraverso **oltre 100 tra incontri pubblici e momenti di confronto e 2 questionari** 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 della prima delle quattro linee tranviarie previste da PUMS: la linea rossa.

Quello di questi mesi è stato un **viaggio attraverso la città**, dove abbiamo incontrato tanti cittadini, percepito e **raccolto posizioni e tensioni alquanto differenti e contrastanti tra i differenti quartieri interessati** dove, a manifestazioni plateali, vivaci e dure di contrarietà all’opera (espressa anche attraverso la costituzione di comitati nati specificatamente “contro” che stanno portando avanti con modalità e strategie differenti una serie di iniziative finalizzate a contestare la realizzazione dell’opera), si sono contrapposte manifestazioni altrettanto forti di grande entusiasmo da parte di numerosi cittadini favorevoli alla realizzazione dell’opera e ai benefici multipli che essa potrà portare alla vivibilità della città.

Un **dibattito fra favorevoli e contrari all’opera** che è ancora aperto su diversi fronti e su alcune zone particolarmente sensibili che, se da un lato, con il passare dei mesi e degli incontri, grazie al lavoro di mediazione, informazione, ascolto e coinvolgimento della comunità bolognese messo in atto già in questa prima fase progettuale dall’amministrazione, ha lentamente iniziato ad alleggerirsi, dall’altro, ha fatto emergere con forza la **necessità di proseguire con ancora più incisività e concretezza il lavoro di coinvolgimento delle diverse comunità e dei corpi intermedi**, in particolar modo su alcune tematiche e ambiti specifici

Abstract

che rappresentano delle criticità ancora non del tutto risolte e che, nella stesura del progetto definitivo, dovranno essere più di altre approfondite con particolare attenzione e con la massima condivisione con la città.

Tra le **tematiche di carattere generale** che riguardano il progetto nel suo impatto complessivo, destano certamente più preoccupazione questioni quali:

- > *la riorganizzazione quantitativa e qualitativa del sistema della sosta nelle aree interessate dal passaggio della linea: nonostante lo sforzo progettuale di approfondimento già fatto in questa direzione dal gruppo di progettazione in questa prima fase, resta una delle questioni più ribadite;*
- > *l'impatto socio-economico che i cantieri avranno sulle numerose attività commerciali presenti lungo il tracciato;*
- > *l'organizzazione, la strutturazione e la temporalizzazione dei cantieri;*
- > *le modifiche, le trasformazioni e le integrazioni della rete della viabilità esistente;*
- > *l'integrazione del sistema tranviario con la rete di Trasporto pubblico locale ed extraurbano;*
- > *lo sviluppo delle reti ciclabili connesse al progetto;*
- > *il livello di sicurezza dei ciclisti e dei pedoni nel relazionarsi con il nuovo mezzo di trasporto;*
- > *l'accessibilità del sistema di trasporto ai portatori di disabilità.*

Relativamente agli ambiti e alle zone più specifiche, sono invece emersi in maniera evidente dal dibattito di questi mesi alcuni interventi a forte valenza pubblica, che più di altri destano preoccupazione ed allo stesso tempo interesse nella cittadinanza in particolare:

- > *la realizzazione del deposito di Borgo Panigale e la sua integrazione con il Villaggio INA;*
- > *l'intervento di riqualificazione urbana di Via Riva di Reno;*
- > *il ridisegno e la rifunzionalizzazione della Via Indipendenza;*
- > *la riqualificazione e rifunzionalizzazione di piazza dell'Unità;*
- > *la nuova piazza del quartiere Pilastro.*

Quello fatto finora è quindi solo il primo passo di un lungo percorso di confronto con la città che appare necessario debba proseguire con intensità e coinvolgimento dei cittadini e delle diverse comunità interessate sempre maggiori, per vincere così, collettivamente e come comunità, l'importante sfida che la città si è posta con il progetto della nuova rete tranviaria.

1 Introduzione

Il progetto per la realizzazione della prima 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 prima linea ha visto l'avvio del suo iter nel 2018, anno in cui, attraverso una procedura di gara internazionale, il Comune di Bologna ha individuato il raggruppamento di progettisti ai quali affidare l'incarico per realizzare il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) della prima linea tranviaria della città: la Linea rossa.

In vista della realizzazione della prima 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 marzo 2019, un **percorso informativo, di ascolto e analisi delle criticità legate all'intervento**, prevedendo, attraverso l'utilizzo di metodologie e strumenti differenti, il coinvolgimento attivo della cittadinanza.

Ulteriormente, con la finalità di analizzare gli impatti complessivi di interventi comparabili al progetto in corso di realizzazione, Fondazione Innovazione Urbana, ha affidato all'Università degli studi di Bologna, l'incarico di sviluppare uno **"Studio di benchmarking e di definizione di indicatori per l'analisi di impatto della linea tranviaria"**. Il lavoro, in fase di ultimazione, si è posto l'obiettivo di indagare ed esaminare l'impatto comportamentale, sociale, ambientale ed economico della realizzazione di una o più linee tranviarie in diversi scenari urbani italiani ed europei, per fornire un sistema comprensivo di indicatori necessari per valutarne l'impatto.

La ricerca ha visto coinvolti nella stesura del Rapporto 5 dipartimenti dell'Università di Bologna:

- > *Dipartimento di Sociologia e Diritto dell'Economia;*
- > *Dipartimento di Scienze Biologiche, Geologiche e Ambientali;*
- > *Dipartimento di Chimica;*
- > *Dipartimento di Economia;*
- > *Dipartimento di Psicologia;*

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 Quadro normativo di riferimento

Il percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza in accompagnamento alla realizzazione della prima linea tranviaria di Bologna nasce da una collaborazione fra il Comune di Bologna e la Fondazione per l'Innovazione Urbana e trova la sua origine normativa nella deliberazione del Comune di Bologna 235409/2019: *“Determinazione del contributo da assegnare alla Fondazione per l'Innovazione Urbana per lo svolgimento delle funzioni statutarie, per l'anno 2019, connesse a politiche di mobilità sostenibile”* del giorno 21/05/2019.

3 Metodologia e descrizione delle attività del percorso di informazione e coinvolgimento

Obiettivo primario del percorso di informazione e coinvolgimento 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 prima 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:

1. Per rendere più accessibile ai cittadini il PFTE:

- a. **Mappe di uso sociale del territorio:** fase preliminare di consultazione degli abitanti e ricognizione sul territorio tramite incontri pubblici. Rappresentazioni molto ampie dei luoghi esposte in pubblico sulle quali gli abitanti sono invitati a segnalare rischi, barriere, risorse, desideri e aspettative.
- b. **Semplificazione grafica degli elaborati di progetto:** con la finalità di rendere più intuitiva la lettura degli elaborati ai cittadini, sono state prodotte elaborazioni semplificate utili agli abitanti per la visualizzazione e comprensione delle trasformazioni future.

2. Tecniche di coinvolgimento semistrutturate:

- a. **Spazi informativi e di ascolto:** 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 tutti i quartieri interessati dal passaggio della prima 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, volantaggio) hanno visto la presenza costante degli operatori

3

Metodologia e descrizione delle attività del percorso di informazione e coinvolgimento

della FIU nei quartieri, tutti i giorni della settimana, dal lunedì al giovedì nei periodi comunicati. A questi, per tutta la durata del percorso, vi è da aggiungere il punto informativo che costantemente è stato tenuto aperto il venerdì (anche su appuntamento) a Palazzo d'Accursio, nella sede della FIU, per tutta la durata del percorso. Con questa modalità, gli operatori della FIU, con il supporto dei materiali forniti dai progettisti incaricati, sono stati presenti sul territorio per mostrare ai cittadini interessati il progetto di fattibilità tecnica ed economica, per ascoltare e raccogliere domande e segnalazioni e facilitare il dialogo con amministrazione, tecnici e progettisti, raccogliendo osservazioni in merito a numerose tematiche, anche relative a dettagli non ancora definiti dal livello di approfondimento del progetto stesso. In termini di promozione, si rileva che gli operatori FIU hanno facilitato la comunicazione sul percorso e che anche il passaparola o forme di organizzazione informale tra cittadini (gruppi e pagine Facebook, incontri informativi informali, ecc.) sono risultati utili per promuovere gli incontri presso gli spazi informativi.

- b. **Incontri pubblici:** La Fondazione per l'Innovazione Urbana, in collaborazione con i tecnici del settore Mobilità Sostenibile del Comune di Bologna, hanno organizzato un ciclo di incontri pubblici di approfondimento del progetto della prima linea tranviaria di Bologna nei differenti quartieri interessati. 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 sono stati l'occasione per approfondire in maniera tecnicamente dettagliata e zona per zona il progetto, nonché per rispondere alle osservazioni e alle domande dei cittadini, moderate in un dibattito ampio e articolato. Per facilitare il dialogo e il confronto con i cittadini e favorire una maggiore partecipazione, la Fondazione ha organizzato gli incontri pubblici in spazi civici cittadini come parrocchie, centri sociali di quartiere e sedi di associazioni, spazi culturali, ecc.
- c. **Feste di quartiere e incursioni:** con l'obiettivo di raggiungere fasce di cittadinanza non sempre propense alla partecipazione a incontri strutturati, la Fondazione per l'Innovazione Urbana ha deciso di sperimentare, per la prima volta, nuove modalità di ingaggio della cittadinanza, presenziando, con uno stand temporaneo, alle principali feste organizzate dai diversi quartieri della città. Nei mesi estivi, operatori della FIU sono stati presenti a feste di quartiere, festival, concerti, iniziative culturali e di aggregazione per raccontarsi e per incontrare i cittadini, informarli e ingaggiarli nelle attività in corso, in particolare relative alla realizzazione della prima linea tranviaria, ai Laboratori di Quartiere e al Laboratorio Aria. La Fondazione è stata e sarà presente nei quartieri con materiali informativi e attività interattive di scambio con i cittadini, che attivino uno scambio di conoscenza e nuove relazioni.
- d. **Commissioni di quartiere:** le Commissioni di Quartiere "assolvono in particolar modo il compito di informazione ai cittadini e svolgono un'attività preparatoria dei provvedimenti di competenza del Consiglio di Quartiere" (Comune di Bologna). Fra i mesi di giugno e luglio 2019, nei quattro quartieri interessati dal passaggio della prima linea tranviaria

3

Metodologia e descrizione delle attività del percorso di informazione e coinvolgimento

(Borgo Panigale-Reno, Porto-Saragozza, Navile, San Donato-San Vitale) sono state convocate le commissioni competenti con all'ordine del Giorno la "presentazione dello stato di avanzamento del progetto di fattibilità tecnica ed economia della prima linea tranviaria di Bologna (Linea Rossa)", con focus particolare sul tratto di percorso interessante e rispettivi quartieri. Alle Commissioni di Quartiere indette sono stati presenti: l'Assessore alle Politiche per la Mobilità del Comune di Bologna Irene Priolo, i Presidenti dei rispettivi Quartieri, i progettisti incaricati per la redazione del PFTE, i tecnici del Comune di Bologna e lo staff della Fondazione per l'Innovazione Urbana che ha garantito, attraverso i suoi canali di informazione, la trasmissione in diretta integrale degli incontri. Tutti gli incontri sono stati aperti dai Presidenti di Quartiere che hanno esposto le questioni principali emerse in relazione al PFTE nell'ambito del quartiere interessato. Successivamente, i progettisti e i tecnici del Comune hanno esposto il progetto e analizzato le questioni relative in particolar modo ai quartieri interessati, rendendosi poi disponibili a rispondere nel dibattito pubblico alle domande, osservazioni e proposte inerenti alla realizzazione della linea e al miglioramento della viabilità, poste dai consiglieri di quartiere e dai cittadini presenti agli incontri.

- e. **Incontri con stakeholder:** il percorso ha previsto, tra le varie modalità di ingaggio della cittadinanza, l'organizzazione di una serie di incontri specifici con gruppi differenti di stakeholder (portatori di interesse) rappresentativi delle principali categorie sociali interessate dallo sviluppo del progetto, dedicati alla disamina degli impatti del progetto relativamente ai differenti campi di interesse. Gli incontri, che si sono svolti tra i mesi di giugno e luglio 2019 all'interno di spazi istituzionali comunali, hanno coinvolto: le consulte comunali rappresentative dei ciclisti e dei portatori di handicap; le principali associazioni di categoria cittadine relative al mondo del commercio e della produzione; le principali associazioni di categoria rappresentative del mondo immobiliare; i comitati cittadini che si sono espressi (sia in maniera negativa che positiva) sul progetto. Agli incontri sono stati presenti i tecnici del settore mobilità sostenibile del Comune di Bologna, i progettisti incaricati, che hanno risposto alle questioni sia tecniche che burocratiche/amministrative, e gli operatori della FIU con il ruolo di facilitatori.

3. Tecniche di coinvolgimento strutturate:

- a. **Questionari:** sono stati rivolti ai cittadini due questionari, entrambi compilabili e visualizzabili sia online all'indirizzo: partecipa.comune.bologna.it/spazio-informativo-linea-tranviaria, che in formato cartaceo. Obiettivo del questionario è stato quello di avviare una ricognizione pubblica e accessibile a tutti i cittadini e raccogliere dati e richieste sui temi ritenuti più importanti dai cittadini. I questionari sono parte integrante del percorso di informazione e coinvolgimento.

4 Prima fase del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza

Dall'inizio del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza, la FIU, attraverso gli strumenti previsti in questa prima fase (incontri pubblici, punti informativi nei quartieri, questionari), ha raccolto oltre 2.000 questionari compilati e ha incontrato oltre 600 cittadini. 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 aprile al mese di maggio 2019 ed è stata dedicata all'ascolto diretto dei cittadini, alla compilazione di un primo questionario, (che ha visto un'evoluzione derivante dai contributi forniti dai cittadini con il lancio di un secondo questionario che ha tenuto conto dei risultati del primo) e, infine, agli incontri con gli studenti e portatori di interesse.

In ogni quartiere, durante il mese di aprile, sono stati attivati **punti informativi dedicati**, con l'obiettivo di informare i cittadini 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 di riportare domande, preoccupazioni e riflessioni inerenti al progetto, agli operatori della Fondazione per l'Innovazione Urbana, tramite dialoghi aperti, informali e democratici.

Nel mese di maggio, il percorso è proseguito con la restituzione ai tecnici incaricati per la stesura del progetto, degli esiti delle attività di prossimità e il conseguenziale aggiornamento del PFTE, che ha costituito la base per la seconda fase del percorso svolto nei mesi di giugno e luglio, durante il quale sono stati avviati nuovi spazi informativi, incontri pubblici, incontri con stakeholder e altre attività che verranno illustrate successivamente.

Durante la prima fase del percorso di informazione e coinvolgimento attraverso l'assemblea pubblica presso l'Opificio Golinelli, i punti informativi e di ascolto e il primo questionario, è stato possibile affrontare diverse e numerose tematiche.

4 Prima fase del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza

4.1 LA PRIMA ASSEMBLEA PUBBLICA OPIFICIO GOLINELLI

Presso l'Opificio Golinelli, nella serata del 3 aprile 2019, si è svolto il primo incontro pubblico di presentazione dello stato di avanzamento del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della linea tranviaria e del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza. In questa occasione sono intervenuti: il Sindaco di Bologna, Virginio Merola; l'Assessora alla Mobilità, Irene Priolo; i progettisti del PFTE; i tecnici del Settore Mobilità del Comune di Bologna. L'evento ha visto la partecipazione di oltre 400 cittadini e la distribuzione del primo questionario in formato cartaceo.



Assemblea pubblica presso l'Opificio Golinelli

L'incontro, moderato dal Direttore della Fondazione per l'Innovazione Urbana Giovanni Ginocchini, è stato strutturato in due parti: una prima parte di presentazione dello stato di avanzamento del progetto, durata circa 1 ora e mezza; una seconda parte di dibattito aperto, con la possibilità da parte del pubblico di intervenire, durata oltre 2 ore e mezza. Durante il dibattito i cittadini, dopo essersi registrati, hanno avuto la possibilità di intervenire ognuno per 3 minuti e hanno potuto esprimere il proprio punto di vista sul progetto, chiedere maggiori informazioni rispetto ai temi affrontati durante la serata, oltre che entrare nel merito di questioni più specifiche.

4 Prima fase del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza

4.1 LA PRIMA ASSEMBLEA PUBBLICA OPIFICIO GOLINELLI

I tre relatori, Assessora Irene Priolo, Ing. Alessandro Piazza e Arch. Sebastiano Fulci, hanno risposto ai quesiti e alle questioni poste. Il dibattito è stato chiuso dal Sindaco Virginio Merola.



Assemblea pubblica presso l'Opificio Golinelli

Il dibattito, animato e molto vivace e che è possibile rivedere al seguente link <https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/1007851749424444/>, ha visto il succedersi di numerosi interventi da parte del pubblico, alcuni di carattere tecnico, altri di carattere più generale che equamente suddivisibili fra favorevoli e contrari alla realizzazione dell'opera, in maniera più o meno articolata hanno posto una serie di questioni sugli eventuali aspetti positivi o gli ipotetici rischi e problematiche derivanti dalla realizzazione del progetto della nuova linea tranviaria.

4 Prima fase del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza

4.2 Temi trasversalmente emersi durante la prima fase del percorso

4.2.1 Quartiere Borgo Panigale-Reno

I punti informativi attivati nel quartiere sono stati:
Centro sociale Santa Viola - Via Emilia Ponente, 131
URP Borgo Panigale - Via Marco Emilio Lepido 25/3

Nei punti informativi organizzati nel Quartiere Borgo Panigale-Reno, 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.

I cittadini intervenuti hanno mostrato particolare interesse sugli **impatti** della nuova linea sulla viabilità carrabile e sul sistema delle ciclovie durante l'esercizio del tram; i **cambiamenti che andrà a subire la viabilità** (in particolare nelle zone di Via Emilia Ponente, Via della Speranza, Via Decumana, Via Marco Emilio Lepido); le modifiche che subirà il **sistema della sosta** (in particolare quella "rotativa" legata alle attività commerciali); la gestione di **carico/scarico merci** una volta che la linea sarà in esercizio; la realizzazione del nuovo **deposito** previsto al di là della via Persicetana, di fronte al Villaggio INA e i meccanismi di compensazione previsti.



Punto Informativo di quartiere

4

Prima fase del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza

4.2.2 Quartiere Porto-Saragozza

I punti informativi attivati nel quartiere sono stati:

URP Quartiere Porto Saragozza - Via dello Scalo 21

Portico Fronte Ufficio Postale - Via Saffi 30

Nei punti informativi del quartiere Porto-Saragozza, il numero di cittadini intervenuti è stato piuttosto limitato, ma comunque nell'ordine di alcune decine di cittadini. I temi emersi hanno riguardato la riorganizzazione dell'asse stradale di Via Saffi, il passaggio del tram su Via San Felice e in particolar modo le modalità di passaggio nella parte finale della Via; l'intervento di riqualificazione urbana previsto nella Via Riva di Reno per il quale gli intervenuti, pur mostrando preoccupazione per quanto riguarda la perdita di numerosi parcheggi, hanno apprezzato l'idea generale di rendere lo spazio più fruibile per i pedoni. Un ulteriore tema di interesse è stato il passaggio del tram nel centro cittadino con la richiesta di spiegazioni sulle due differenti ipotesi di passaggio (Via Marconi o Via Ugo Bassi/ Indipendenza).

4.2.3 Quartiere Navile

I punti informativi attivati nel quartiere sono stati:

URP Quartiere Navile - Via Fioravanti, 16

Mercato Albani

Nei punti informativi del quartiere Navile, e in particolare presso il punto allestito presso l'URP, non si è registrata una grande partecipazione da parte dei cittadini che sono intervenuti durante la prima fase in qualche decina; relativamente al secondo punto informativo posto nel Mercato Albani, il dinamismo dell'approccio degli operatori della FIU, (che visto il luogo hanno preferito svolgere la loro attività recandosi personalmente presso quasi tutte le attività commerciali prospicienti la omonima Via del mercato), ha reso molto più ampia la partecipazione dei cittadini. Le persone incontrate, che si sono mostrate disponibili ad ascoltare e a informarsi, hanno posto particolare attenzione su alcune tematiche, richiedendo informazioni su quelle che a loro modo di vedere rappresentano le principali problematiche legate alla realizzazione della linea tranviaria: le modifiche alla viabilità con particolare attenzione all'intersezione di Via Matteotti con Algardi e Albani e al sistema dei parcheggi in particolare lungo Via Ferrarese; l'impatto ambientale dell'opera; l'impatto del cantiere sulle strade attraversate. Tra i cittadini incontrati, si evidenzia che alcuni hanno manifestato pubblicamente la loro contrarietà all'opera.

4

Prima fase del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza

4.2.4 Quartiere San Donato-San Vitale

I punti informativi attivati nel quartiere sono stati:

Sede del quartiere - Piazza Spadolini

Centro Commerciale Pilastro - Via Luigi Pirandello, 14/18

I punti informativi allestiti nel quartiere hanno visto un crescente interesse da parte dei cittadini, i quali hanno partecipato attivamente alle attività sottoponendo agli operatori FIU numerose osservazioni inerenti prevalentemente ai seguenti temi: cambiamenti e modifiche che andranno a subire le zone di parcheggio e la viabilità; riorganizzazione del percorso pedonale e ciclabile in particolare lungo Via San Donato e nella zona del Pilastro; il passaggio ritenuto critico in Via Serena. Ulteriori richieste di informazioni hanno riguardato interventi di riqualificazione nelle zone limitrofe alle aree interessate dal passaggio della linea tranviaria.

Punto Informativo di quartiere



4

Prima fase del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza

4.2.5 Temi trasversalmente emersi durante la prima fase del percorso

Le discussioni durante gli incontri sono state caratterizzate da una serie di questioni di carattere generale che trasversalmente sono emerse in tutti i quartieri e che hanno riguardato differenti tematiche:

Viabilità, sicurezza stradale e parcheggi:

- > modifiche alla viabilità - passi carrabili
- > modifiche al sistema della sosta e dei parcheggi
- > trasformazioni della rete ciclabile
- > sicurezza stradale

Scelta dell'infrastruttura e/o dei mezzi

- > perchè il tram?
- > perchè non incrementare il sistema su gomma?
- > perchè non la metropolitana?

Caratteristiche del mezzo, sistema trasporto

- > posizionamento delle nuove fermate
- > vibrazioni e rumore dovute al passaggio del mezzo
- > abbattimento delle barriere architettoniche
- > inserimento della linea nelle sezioni stradali più strette
- > interferenze con i mezzi di soccorso
- > riqualificazione dello spazio pubblico e aree verdi
- > modifiche alla rete degli autobus
- > integrazione del progetto con il PUMS

Impatto dei Lavori

- > durata dei lavori
- > sistema e modalità di cantierizzazione
- > modifiche alla viabilità durante i lavori
- > passaggio dei mezzi di soccorso durante i cantieri

Impatti socio-economici nelle aree interessate dall'attraversamento della linea

- > effetti economici sulle attività commerciali
- > rapporto quartieri - centro
- > sicurezza nei quartieri
- > impatto sui valori immobiliari
- > accessibilità ai diversamente abili

Impatti ambientali

- > impatto sul verde e le alberature esistenti e misure compensative
- > specie arboree più adeguate al contesto urbano
- > inquinamento ambientale
- > sostenibilità energetica

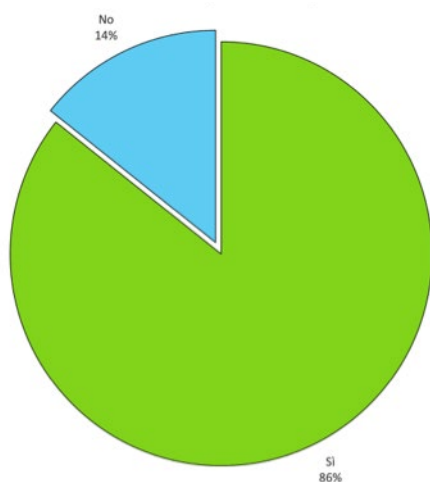
4

Prima fase del percorso di informazione
e coinvolgimento della cittadinanza

4.3 Il primo questionario: analisi ed esiti

Il primo questionario elaborato dalla Fondazione per l'Innovazione Urbana, in collaborazione con il Comune di Bologna, si caratterizza per la sua **natura puramente esplorativa**.

Avviato e reso pubblico nella primissima fase del percorso informativo, deve essere inteso come un **primo approccio al percorso di informazione e coinvolgimento a supporto della realizzazione della linea tranviaria** utile a fare emergere delle informazioni preliminari di carattere generale relative al progetto e a delineare un primo profilo dei cittadini più coinvolti dalla realizzazione del progetto stesso. Il primo questionario ha coinvolto sul formato online **1.669 persone + 607 persone** nel formato cartaceo. Di seguito, si riportano i risultati di questa indagine, poi ampliata nella seconda fase del percorso.



Sei a conoscenza del progetto di fattibilità della prima linea tranviaria (linea rossa)?

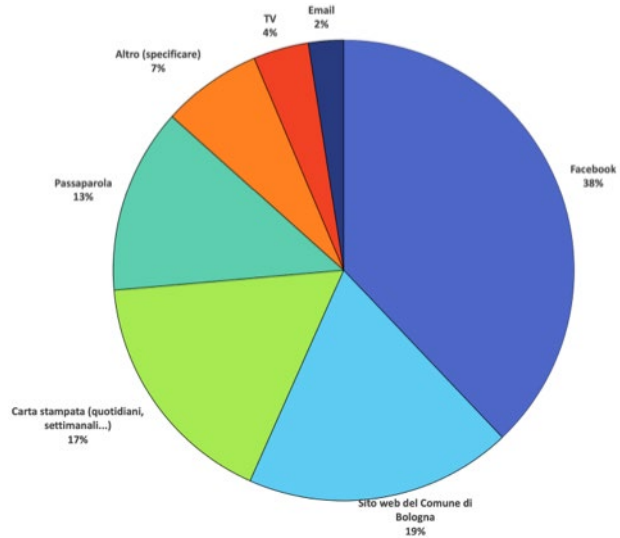
Sulla base delle risposte ricevute alla prima domanda, relativa al livello di conoscenza dei partecipanti riguardo al progetto, è possibile affermare che l'**86% dei partecipanti è a conoscenza del progetto** di fattibilità tecnica ed economica, mentre il 14% no.

4

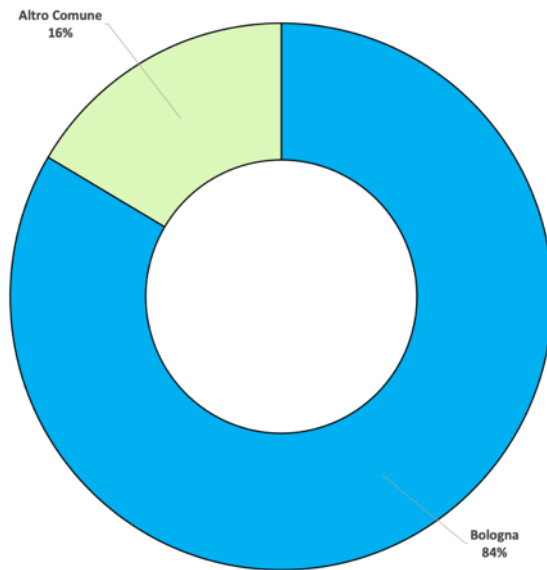
Prima fase del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza

4.3 IL PRIMO QUESTIONARIO: ANALISI ED ESITI

Come sei venuto a conoscenza del progetto?



Nella seconda domanda, invece, è stato chiesto il canale con il quale sono venuti a conoscenza del progetto e, considerando le risposte ricevute, **è indubbiamente Facebook il canale che ha prodotto risultati sostanzialmente più significativi**. In ordine decrescente le risposte ottenute evidenziano che: Facebook rappresenta il 38% delle risposte totali; il sito web del Comune di Bologna si attesta al 19%; la carta stampata al 17%; il passaparola rappresenta il 13% delle risposte ricevute; altri canali non inclusi nel questionario hanno raccolto il 7% delle risposte; la televisione il 4%; le email il 2%.



In quale comune abiti abitualmente?

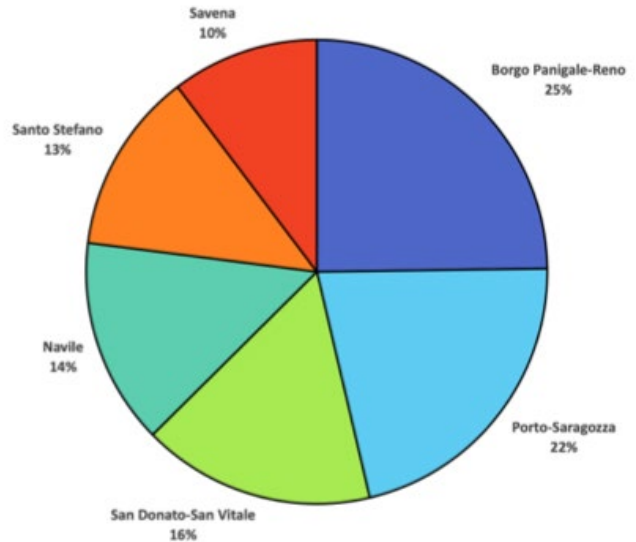
Successivamente è stato chiesto ai partecipanti qual è il Comune nel quale vivono abitualmente ed è risultato che l'**84% risiedono abitualmente a Bologna**; il 16% di questi afferma di risiedere in altri Comuni.

4

Prima fase del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza

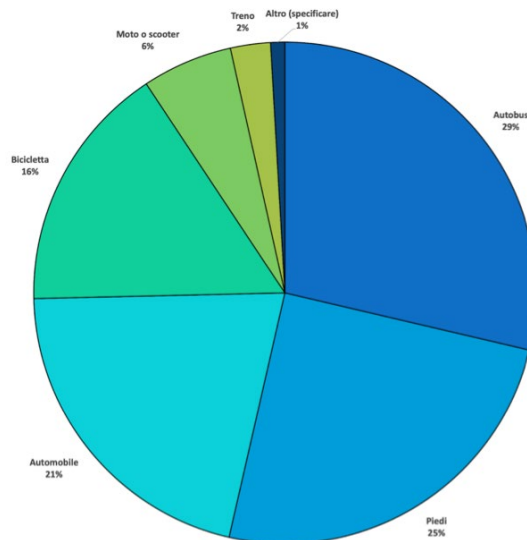
4.3 IL PRIMO QUESTIONARIO: ANALISI ED ESITI

In quale quartiere di Bologna risiedi?



Nella quarta domanda, hanno specificato il Quartiere di residenza e hanno dichiarato di risiedere nei seguenti quartieri: Borgo Panigale-Reno: 25%; Porto-Saragozza: 22%; San Donato-San Vitale: 16%; Navile: 14%; Santo Stefano: 13%; Savena: 10%.

Pur esistendo uno scarto di alcuni punti percentuali tra i primi quattro quartieri e gli ultimi due, emerge un certo **equilibrio fra tutte le varie aree della città in termini di partecipazione.**



In genere quali mezzi usi per spostarti in città?

La quinta domanda riguardava il mezzo di trasporto col quale i partecipanti si spostano all'interno della città di Bologna. In questo caso, sono state conteggiate le risposte in base a quante volte queste si sono ripetute sia come scelta singola, sia nelle differenti

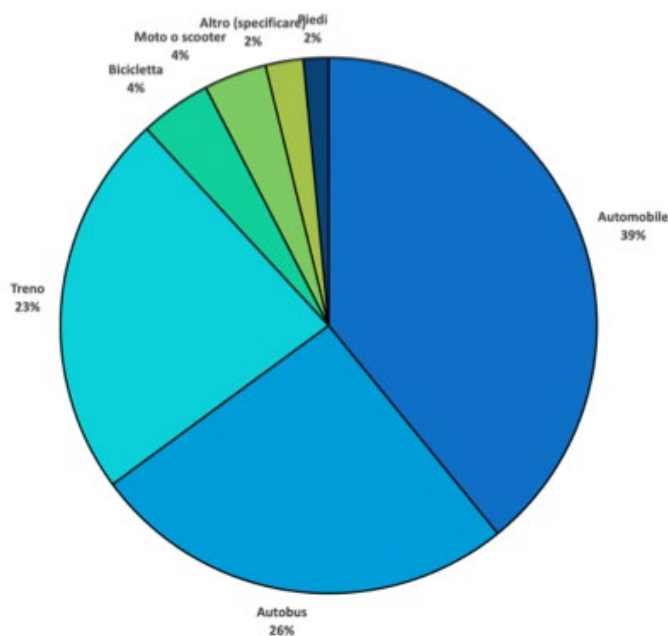
4

Prima fase del percorso di informazione
e coinvolgimento della cittadinanza

4.3 IL PRIMO QUESTIONARIO: ANALISI ED ESITI

combinazioni possibili. Si rileva, quindi, che l'autobus risulta essere la scelta favorita dalla maggior parte dei partecipanti al questionario, con un ammontare di risposte pari al 29% del totale delle risposte ricevute, rispetto a chi preferisce muoversi a piedi (25%). È necessario sottolineare, invece, che il 21% dei partecipanti ha dichiarato di utilizzare l'automobile, mentre solamente il 6% utilizza moto o scooter. Infine, una percentuale significativa dei partecipanti dichiara di utilizzare la bicicletta (16%).

Con quale
mezzo di
trasporto
arrivi a
Bologna?



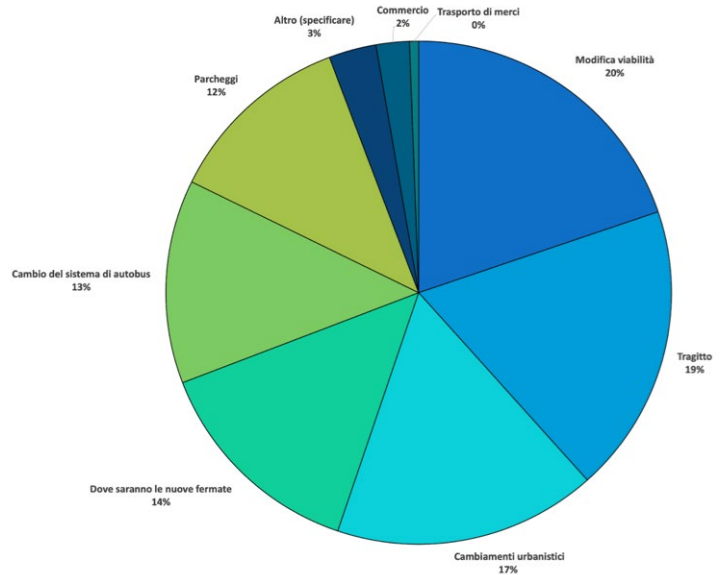
Nella domanda successiva è stato chiesto il mezzo di trasporto utilizzato per arrivare a Bologna e **l'automobile si attesta come il mezzo più utilizzato** (39%), seguita dall'autobus (26%) e dal treno (23%).

4

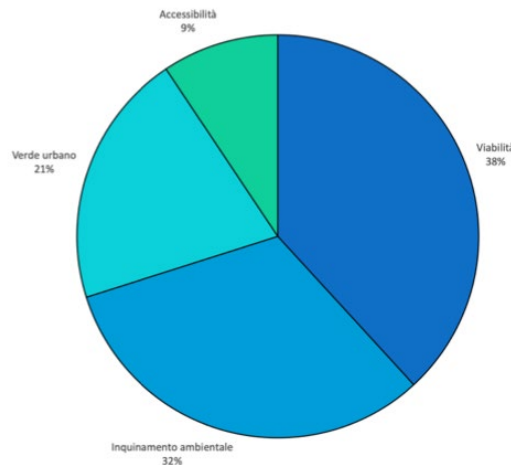
Prima fase del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza

4.3 IL PRIMO QUESTIONARIO: ANALISI ED ESITI

Relativamente al progetto preliminare, quale aspetto ti interessa di più



La settimana domanda approfondiva l’interesse dei partecipanti nei confronti del progetto. È emerso che il loro interesse è rivolto principalmente a: le modifiche della viabilità: 20%; il tragitto che si potrà percorrere con il tram: 19%; i cambiamenti urbanistici: 17%; il cadenzamento delle fermate: 14%; i cambiamenti nel sistema degli autobus: 13%; i parcheggi, 12%; altro: 3%; i commerci interessati dal passaggio della linea tranviaria: 2%.



Su quale aspetto vorresti che ci si concentrasse maggiormente

Infine i partecipanti al questionario hanno potuto comunicare gli aspetti generali sui quali vorrebbero che venissero fatte analisi più approfondite. È emerso che gli argomenti che necessitano di maggiori approfondimenti sono: le **modifiche alla viabilità: 38%**; **l’inquinamento ambientale: 32%**; il verde urbano: 21%; l’accessibilità alla linea tranviaria: 9%.

Sono particolarmente interessanti, attraverso un’analisi di tipo qualitativo, i commenti lasciati nella sezione “Altro (specificare)”. In particolare, si rileva come, in relazione al tema della viabilità, **la questione dell’impatto del progetto sul sistema della sosta e dei parcheggi sia l’argomento che più si ripete tra le risposte** e che desta maggiore interesse.

5

Esiti della prima fase di informazione e di ascolto e impostazione della seconda fase del percorso

I **contenuti e le osservazioni** posti dai cittadini, dai portatori di interesse, dalle strutture dei differenti quartieri interessati e le tematiche emerse durante la prima fase di informazione ed ascolto sviluppata nelle modalità sopra descritte dalla Fondazione per l'Innovazione Urbana, grazie a un continuo e ininterrotto confronto e scambio con i progettisti incaricati e la struttura tecnica del Settore Mobilità del Comune, hanno contribuito in maniera costante nei mesi di aprile, maggio e giugno del 2019, a fornire **elementi utili all'implementazione e all'approfondimento del progetto di fattibilità tecnico economica per la realizzazione della prima linea tranviaria**.

Il progetto, così aggiornato e implementato è stato quindi rappresentato dai progettisti in una serie di **nuovi elaborati di sintesi finalizzati alla comunicazione con la cittadinanza**, che sono stati posti alla base della seconda fase di informazione e ascolto avviata nel mese di luglio dalla Fondazione e che di seguito verrà descritta.

L'approfondimento e lo sviluppo dei contenuti progettuali ha permesso quindi l'organizzazione di un percorso di coinvolgimento della cittadinanza più articolato e dettagliato, capace di entrare nel merito delle principali questioni emerse, nelle differenti zone di attraversamento della linea.

Il primo Incontro Pubblico della seconda fase del percorso - Quartiere Naville



6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

La **seconda fase** del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza, grazie ai nuovi contenuti e approfondimenti presenti nel progetto, è stata quindi impostata su **cinque differenti attività di prossimità** attraverso le quali sono stati incontrati, con modalità di ingaggio differenti, centinaia di cittadini che, dopo essere stati informati sullo sviluppo del progetto, hanno potuto in maniera consapevole dare un contributo (con un buon livello di dettaglio) allo sviluppo e alla implementazione della proposta progettuale, già nella fase del progetto di fattibilità tecnico economica.

Le attività, che si sono svolte nei mesi di giugno e luglio del 2019, sono state sviluppate attraverso le seguenti modalità di ingaggio utili ad affrontare differenti livelli di dettaglio:

1. Spazi informativi e di ascolto
2. Incontri pubblici
3. Commissioni di quartiere
4. Incontri con stakeholder
5. Feste di quartiere e incursioni
6. Questionario

6.1 Il primo questionario: analisi ed esiti

Con la finalità di affrontare con maggiore precisione e puntualità le questioni e i dettagli del progetto con i cittadini interessati dall'intervento, il percorso di informazione e ascolto articolato nella seconda fase ha visto la **suddivisione del tracciato dell'intera linea in otto zone**, specifiche dei differenti ambiti e contesti attraversati e per ognuno delle quali sono state attivate le differenti modalità di ingaggio sopra citate.

È necessario premettere che la **scelta dei luoghi** dove svolgere i differenti incontri nei rispettivi quartieri è stata fatta **prendendo in considerazione il loro valore aggregativo e di socialità nelle dinamiche di quartiere**, con l'attenzione particolare a utilizzare in maniera equilibrata luoghi istituzionali e luoghi più informali.

Tra i primi, sono stati quindi utilizzati gli URP dei differenti quartieri (che a volte corrispondono direttamente con le Sedi centrali dei Quartieri) e la sede della FIU; relativamente ai luoghi informali, la scelta è ricaduta su spazi di socializzazione e aggregazione di quartiere, quali biblioteche, centri sociali, parrocchie, sedi di associazioni, mercati rionali, circoli culturali. Con l'obiettivo di raggiungere un maggiore numero di cittadini quindi, in maniera sperimentale, la Fondazione ha previsto la sua presenza

6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1 Il primo questionario: analisi ed esiti

con banchetti informativi alle principali feste di quartiere organizzate nel periodo estivo.

Le principali questioni e domande poste dai cittadini trasversalmente durante le attività del percorso di informazione e ascolto possono essere raccolte nel seguente elenco:

- > Perché il tram e non altri mezzi di trasporto?
- > Che caratteristiche avranno mezzo e infrastruttura?
- > Quali cambiamenti riguarderanno viabilità, sicurezza stradale e parcheggi?
- > Con quali modalità e con che tempistiche si svolgeranno i lavori?
- > Quale sarà l'impatto socio-economico sui quartieri?
- > Quale sarà l'impatto ambientale dell'infrastruttura?
- > Come sarà organizzata la gestione del mezzo e quella delle opere accessorie?

Per agevolare la comprensione degli esiti e delle tematiche emerse durante gli incontri, sono state realizzate delle mappe di sintesi che, attraverso differenti marcatori colorati, intendono localizzare le sedi in cui si sono tenuti gli incontri e i punti informativi, gli ambiti e le aree di interesse emerse dal dibattito con la cittadinanza.

6.1.1 Quartiere Borgo Panigale - Reno

Le attività della FIU, nell'ambito del percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza a supporto della realizzazione della linea tranviaria di Bologna, svolte nel periodo che va dal 17 giugno all'1 luglio 2019 nel Quartiere Borgo Panigale-Reno hanno visto un importante, trasversale e vivace interesse da parte degli abitanti dell'area interessata in tutti i momenti di informazione e di ascolto previsti dal percorso (punti informativi, incontri pubblici, Commissioni di quartiere, feste di strada ed eventi).

Ciò è dovuto, come si è potuto constatare nel corso del percorso, a una serie di differenti fattori identificabili principalmente a:

- > passaggio della linea tranviaria in una tratta di particolare rilevanza per gli abitanti del quartiere (circa 4,4 km).
- > presenza di attività commerciali di prossimità lungo tutto l'asse attraversato
- > nascita nel quartiere di gruppi di cittadini organizzati in comitati favorevoli e contrari all'opera.

In termini quantitativi, è possibile affermare che hanno preso parte alle differenti attività del percorso nel Quartiere Borgo Panigale-Reno **549 cittadini**.

6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.1 Quartiere Borgo Panigale - Reno

Incontro Pubblico - Zona Santa Viola

Il primo incontro pubblico al quartiere Borgo Panigale-Reno si è svolto presso il Centro Sociale Anziani Santa Viola, in Via Emilia Ponente 131, il 24 giugno 2019, dove è stato **presentato il progetto nel tratto che va dal Ponte sul Reno a Viale Sandro Pertini**. L'incontro, al quale sono intervenuti l'**Ing G. Sgubbi**, (settore Mobilità sostenibile del Comune di Bologna e RUP del progetto), **Ing. Mirka Rivola**, settore Mobilità sostenibile del Comune di Bologna e il presidente del quartiere Borgo Panigale - Reno **Vincenzo Naldi**, è stato moderato da **Roberto Corbia**, e facilitato da, **Noemi Julian** e **Mario Mirabile** della Fondazione Innovazione Urbana. L'incontro è stato trasmesso in diretta Facebook sulla pagina della Fondazione per l'Innovazione Urbana ed è possibile vederlo integralmente qui: <https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/2310898039002009/>



Incontro Pubblico - Zona Santa Viola

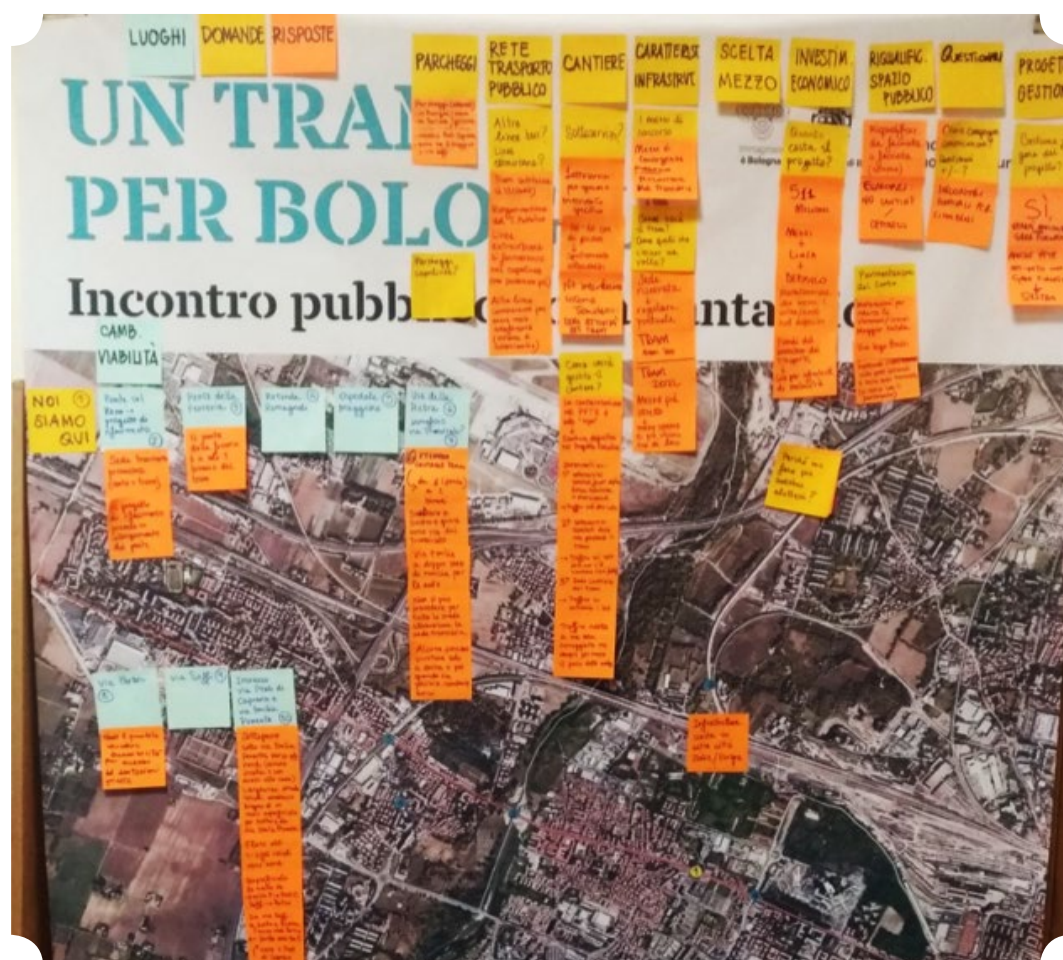
Gli elementi principali emersi durante l'incontro pubblico hanno riguardato alcune aree e criticità possibili proprie del tratto affrontato, ma anche ricadenti in ambiti limitrofi non strettamente e dettagliatamente affrontati durante l'incontro.

6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.1 Quartiere Borgo Panigale - Reno

In particolare le possibili criticità evidenziate sono state:

- > **Ponte della Ferrovia Borgo**: la dimensione ristretta della sezione stradale per il passaggio del tram; integrazione con il sistema metropolitano dei trasporti; stato di manutenzione del ponte;
- > **Incrocio tra via della Pietra e via Triumvirato**: localizzazione fermata, flussi e circolazione veicolare di difficile organizzazione, rischio eccessivo traffico; interscambio con altri mezzi TPL;
- > **Ponte sul Reno**: il passaggio della tranvia sul ponte, che potrebbe rappresentare una criticità relativamente alla tenuta strutturale del ponte;
- > **Viale Sandro Pertini nel tratto compreso tra Rotonda Romagnoli e Via Emilia Ponente**: i nuovi flussi veicolari previsti che nel nuovo assetto con il tram in esercizio potrebbero creare problemi di accessibilità ad alcune abitazioni;
- > **Incrocio tra via Prati di Caprara e Via Emilia Ponente**: localizzazione della fermata e potenziale incidenza della nuova linea tranviaria nel favorire dinamiche speculative circa la destinazione d'uso dell'area dei Prati di Caprara;
- > **Ospedale Maggiore e Via Saffi**: criticità nella organizzazione dei flussi veicolari e nell'organizzazione dell'ingresso alla struttura ospedaliera.



Quadro dei temi emersi durante l'incontro pubblico

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.1 Quartiere Borgo Panigale - Reno

Ulteriori argomentazioni critiche di carattere generale emerse durante l'incontro sono state rivolte direttamente alla scelta del tipo di mezzo, ritenendo la soluzione infrastrutturale individuata dall'amministrazione non adeguata alla risoluzione delle criticità legate al trasporto pubblico locale in quanto i lavori andrebbero ad essere "troppo impattanti" sia sul sistema urbano che sul sistema socio/economico della città; all'impatto del cantiere e alla sua gestione; al tema della rimodulazione del sistema dei parcheggi e in particolare alla modalità di organizzazione della sosta. D'altra parte, è emerso che altri cittadini condividono l'utilità dell'opera, soprattutto in relazione con il rifacimento dei sottoservizi e delle riqualificazioni degli spazi limitrofi al tracciato del tram. Si sottolinea come l'incontro pubblico nel Centro Sociale Anziani Santa Viola si sia caratterizzato per un clima di discussione sereno, rispetto ad altri momenti del percorso, e come questo abbia permesso un maggiore approfondimento delle tematiche di interesse.

Punto informativo Centro Sociale Santa Viola

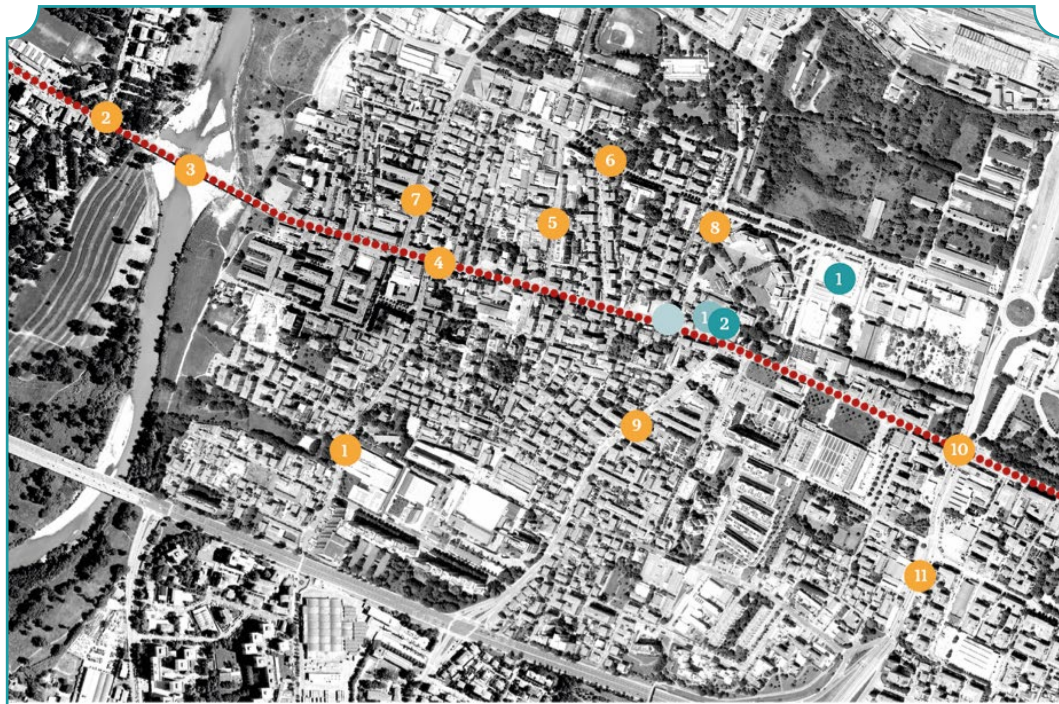
Le aree risultate di maggiore interesse per i cittadini, in relazione con i temi sottoposti dagli stessi, sono state:

- > **Attraversamento Via Emilia Ponente in Santa Viola:** riorganizzazione della circolazione in funzione dell'inserimento della nuova linea tranviaria;
- > **Incrocio con Via della Speranza e rapporto con il MAST:** parcheggi, riqualificazione delle aree interessate dal passaggio del tram;
- > **Via Emilia Ponente:** ciclabilità, modifiche della sosta, modifiche alla viabilità, integrazione con la rete bus;
- > **Via Bernardi e Via del Giorgione:** modifiche alla viabilità e ai vari sensi di circolazione.

Gli incontri presso il punto informativo del Centro Sociale Santa Viola hanno permesso un dialogo approfondito con i cittadini grazie alla disponibilità dell'utilizzo di supporti visuali e tecnici in un ambiente informale.

6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.1 Quartiere Borgo Panigale - Reno



Quadro dei temi emersi durante l'incontro pubblico

- | | |
|---|--|
| ● Incontri pubblici | ● Punti di interesse |
| 1 Opificio Golinelli | 1 zona MAST e via Speranza |
| 2 Centro Sociale Santa Viola | 2 via del Triumvirato |
| ● Spazi informativi | 3 ponte Lungo |
| 1 Centro Sociale Santa Viola | 4 via Emilia |
| ● Banchetti informativi | 5 via Bernardi |
| | 6 via del Giorgione |
| | 7 via Agucchi |
| | 8 via del Giacinto |
| | 9 via Battindarno |
| | 10 incrocio Pertini - Prati di Caprara - Saffi - Emilia |
| | 11 viale Sandro Pertini |

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento

6.1.1 Quartiere Borgo Panigale - Reno

Incontro Pubblico - Zona Borgo Panigale Centro

L'incontro si è svolto il 26 Giugno 2019 presso la Parrocchia S. Maria Assunta, Via Marco Emilio Lepido 58, dove è stato presentato il progetto nel tratto che va da **Via della Salute fino al Ponte sul Reno**.

L'incontro che ha visto la presenza tra i relatori dell'**Ing. Cleto Carlini**, (Direttore settore Mobilità sostenibile del Comune di Bologna) dell'**Ing G. Sgubbi**, (settore Mobilità sostenibile del Comune di Bologna e RUP del progetto) e del presidente del Quartiere Borgo Panigale - Reno **Vincenzo Naldi**, è stato moderato da **Roberto Corbia**, e facilitato da, **Noemi Julian** e **Mario Mirabile** della Fondazione Innovazione Urbana

L'incontro è stato trasmesso in diretta Facebook sulla pagina della Fondazione Innovazione Urbana ed è possibile rivederlo integralmente qui: <https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/1569815929817638/>

L'incontro, che visto l'elevato numero di cittadini presenti, si è protratto ben oltre i tempi precedentemente previsti ed è stato in alcune sue parti particolarmente animato e vivace e con picchi di conflittualità notevoli, durante i quali alcuni cittadini sono andati anche oltre il limite del rispetto personale nei confronti dei tecnici presenti.

Incontro Pubblico Zona Borgo Panigale Centro



Il clima caldo e l'elevata conflittualità inasprita in particolare da alcuni dei cittadini intervenuti (sia favorevoli che contrari alla realizzazione dell'infrastruttura) hanno influito sicuramente sulla qualità dell'incontro che, per molti cittadini presenti, è risultato in alcuni momenti difficile da seguire.

Le tematiche emerse durante l'incontro sono state numerose e relative non solo alla zona specifica oggetto di approfondimento di questo incontro.

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento

6.1.1 Quartiere Borgo Panigale - Reno

Le domande poste dai cittadini hanno infatti affrontato molte questioni di carattere generale relative in particolar modo alle motivazioni che hanno portato alla scelta stessa di realizzare l'infrastruttura tranviaria. Durante l'incontro i cittadini hanno fatto infatti riferimento con maggiore enfasi a specifiche tematiche non necessariamente legate a luoghi, confermando, così, il desiderio e la necessità di ottenere informazioni chiare in merito al progetto nel suo complesso.

Ciò, come si sottolineava precedentemente, non significa che il dibattito non sia stato esente da tensioni: la presenza di entrambi i comitati (quello favorevole e quello contrario alla realizzazione dell'opera), ha visto un significativo apporto e supporto del moderatore, nella regolamentazione dell'incontro.

Le principali tematiche e questioni affrontate e fatte emergere dai cittadini relativamente alla realizzazione della nuova linea sono state relative a:

- > sicurezza del mezzo tranviario;
- > scelta e alle caratteristiche del tipo di mezzo e valutazioni circa le alternative (implementazione trasporto su gomma / realizzazione metro);
- > impatto acustico e ambientale del progetto sul sistema urbano;
- > criticità circa il rifacimento dei sottoservizi;
- > modifiche alla viabilità previste ad integrazione della linea;
- > impatto economico sulle attività commerciali della zona;
- > impatto del progetto sul sistema della sosta;
- > impatto della realizzazione della linea sul valore degli immobili e sulle proprietà private;
- > impatto del progetto sul sistema del verde esistente;
- > durata e modalità di realizzazione dei cantieri ed alle tempistiche dei lavori previste.

Relativamente all'ambito specifico oggetto dell'incontro e in particolare sull'attraversamento di Borgo Panigale, un'attenzione da parte dei cittadini si è concentrata nelle seguenti aree:

- > **Deposito Capolinea Ovest**, in relazione all'impatto dell'infrastruttura sul contesto e in particolare sul tema della regolamentazione della sosta;
- > **Via M. Emilio Lepido**: in particolare relativamente alla riorganizzazione della circolazione e all'impatto della linea sulle alberature e sul sistema della sosta attuali;
- > **Via Marco Emilio Lepido**: impatto degli espropri previsti sulle proprietà private prospicienti la via e interessate dal progetto, con la richiesta specifica di "effettuare un rilievo tracciato realmente con dei picchetti sulle aree effettivamente impegnate dall'esercizio della nuova linea tranviaria e che dovranno essere espropriate";
- > **Nuove viabilità previste**: nel tratto dell'area di Via Caduti di Amola, valutazione dell'impatto sul parco situato lungo la tangenziale per il quale viene vista criticamente l'idea di avere un doppio senso di

6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.1 Quartiere Borgo Panigale - Reno

marcia; proposta per studiare un doppio accesso sulla tangenziale da via caduti di Amola;

- > **Parrocchia Santa Maria Assunta:** modifiche alla viabilità nei tratti tra Via Cavalieri Ducati e Via Marco Emilio Lepido, preoccupazione per l'apertura del cancello del cimitero e modifiche alla viabilità e per il potenziale effetto di incremento del traffico veicolare davanti al sagrato della Chiesa;
- > **Ponte della Ferrovia Borgo:** la dimensione ristretta della sezione stradale per il passaggio del tram; attenzione all'interconnessione con SFM;
- > **Via del Greto - Aretusi:** Modifiche alla viabilità; valutare con attenzione i sensi di marcia;
- > **Ponte sul Reno:** il passaggio della tranvia sul ponte, che potrebbe rappresentare una criticità relativamente alla tenuta strutturale del ponte.



Quadro dei temi emersi durante l'incontro

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.1 Quartiere Borgo Panigale - Reno

Punto Informativo URP di Borgo Panigale

Gli operatori della FIU hanno affrontato con gli abitanti del luogo i principali bisogni e criticità dell'area. Le questioni emerse hanno riguardato, in coerenza con gli altri incontri svolti nel quartiere, numerose questioni di carattere generale (come sopra descritte anche per l'incontro pubblico del 26 giugno).

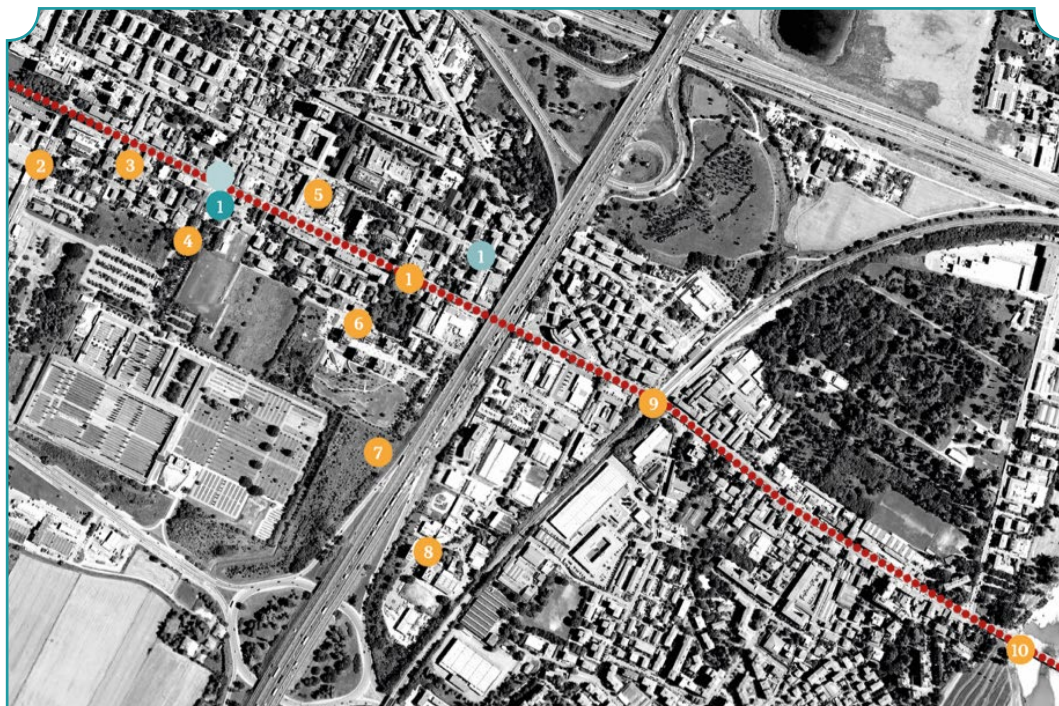
Nello specifico si segnalano aggiuntivamente quelle che sono state le aree e gli ambiti specifici che sono risultati essere di maggiore interesse per i cittadini:

- > **Ponte sul Reno**: il passaggio della tranvia sul ponte, data l'importanza dell'infrastruttura;
- > **Via Marco Emilio Lepido**: sistema dei parcheggi, sistema di carico/scarico merci;
- > **Via Aldo Pio Manuzio**: il rapporto tra l'infrastruttura tranviaria e il mercato di Via Manuzio;
- > **Via Andrea Palladio**: sistema carico/scarico merci, sistema dei parcheggi;
- > **Via Bragaglia**: cambiamenti alla viabilità, modifiche all'infrastruttura stradale;
- > **Via del Giglio**: sistema dei parcheggi, cambiamenti alla viabilità.

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.1 Quartiere Borgo Panigale - Reno



Mappa di sintesi dei temi emersi nella Zona Borgo Panigale Centro

- | | |
|---|---|
| ● Incontri pubblici | ● Punti di interesse |
| 1 Parrocchia | 1 via Marco Emilio Lepido |
| ● Spazi informativi | 2 via Cavalieri Ducati |
| 1 URP Borgo Panigale | 3 via Andrea Palladio |
| ● Banchetti informativi | 4 ingresso al Cimitero |
| | 5 via Aldo Pio Manuzio |
| | 6 via Elio Bragaglia |
| | 7 giardino Elio Bragaglia |
| | 8 via Caduti di Amola |
| | 9 ponte della ferrovia |
| | 10 ponte sul Reno |

6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.1 Quartiere Borgo Panigale - Reno

Incontro pubblico - Zona Borgo - Villaggio INA

L'incontro pubblico si è svolto il 1° luglio 2019 presso la **Parrocchia Cuore Immacolato di Maria**, Via Goffredo Mameli 5, dove è stato presentato il progetto nel **tratto dal Capolinea Ovest-Terminal Emilio Lepido fino a Via della Salute**.

L'incontro, al quale sono intervenuti l'**Ing G. Sgubbi** (settore Mobilità sostenibile del Comune di Bologna e RUP del progetto), e il Presidente di Quartiere **Vincenzo Naldi**, è stato moderato da **Roberto Corbia** e facilitato da **Noemi Julian e Mario Mirabile** della Fondazione Innovazione Urbana. L'incontro è stato trasmesso in diretta Facebook sulla pagina della Fondazione Innovazione Urbana ed è possibile vederlo integralmente qui: <https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/324684978484172/>

Durante il dibattito, sono emerse numerose preoccupazioni relative all'ambito specifico del Villaggio INA, ma si è fatto riferimento anche a specifiche tematiche non necessariamente legate a luoghi, confermando, così, il desiderio e la necessità di ottenere informazioni chiare in merito al progetto nel suo complesso.



Incontro Pubblico Zona Borgo - Villaggio INA

6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

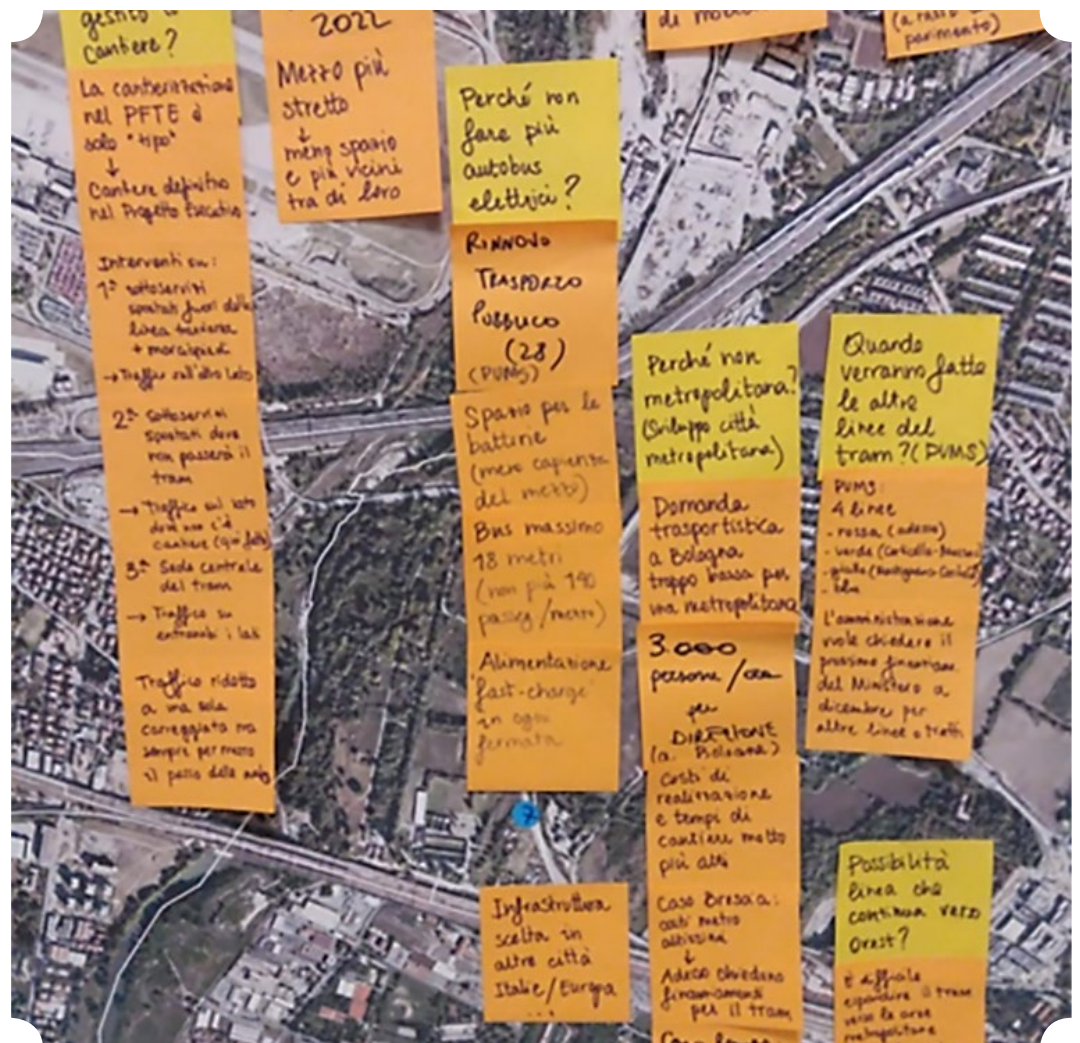
6.1.1 Quartiere Borgo Panigale - Reno

Come si sottolineava precedentemente, anche per l'incontro pubblico svolto a Borgo Panigale, il dibattito non è stato esente da tensioni e la presenza di entrambi i comitati, (quello favorevole e quello contrario alla realizzazione dell'opera) ha visto un significativo apporto e supporto del moderatore, nella regolamentazione dell'incontro.

Le principali tematiche e questioni affrontate e fatte emergere dai cittadini relativamente alla realizzazione della nuova linea sono state relative a:

- > scelta e caratteristiche del tipo di mezzo e valutazioni circa le alternative (implementazione trasporto su gomma / realizzazione metro);
- > impatto acustico e ambientale del progetto sul sistema urbano;
- > modifiche alla viabilità previste ad integrazione della linea;
- > criticità rispetto al rifacimento dei sottoservizi;
- > impatto economico sulle attività commerciali della zona;
- > impatto del progetto sul sistema della sosta;
- > impatto della realizzazione della linea sul valore degli immobili e sulle proprietà private;
- > impatto del progetto sul sistema del verde esistente;
- > durata e modalità di realizzazione dei cantieri ed alle tempistiche dei lavori previste;

Estratto del quadro dei temi emersi durante l'incontro



6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.1 Quartiere Borgo Panigale - Reno

In particolare quindi i cittadini hanno evidenziato, relativamente all'ambito specifico del Villaggio INA, alcune questioni che più di altre evidentemente destano preoccupazioni:

- > Previsione di realizzazione del deposito Capolinea Ovest: sono state espresse criticità in relazione all'impatto complessivo, acustico ed ambientale della nuova infrastruttura, e per le quali alcuni cittadini hanno chiesto di rivedere la scelta della localizzazione dell'infrastruttura, in particolare del nodo di interscambio "troppo vicino alle case"; alla gestione ed ai costi dei nuovi parcheggi previsti; alla realizzazione ed all'ampliamento delle mitigazioni previste nello spazio tra il nuovo deposito, i parcheggi scambiatori e il quartiere;
- > Via Biancolelli: modifiche alla viabilità, preoccupazione circa l'aumento del traffico veicolare dovuto al senso unico di marcia di Via Marco Emilio Lepido;
- > Nuova Rotatoria Via Marco Emilio Lepido/Via del Triumvirato: interventi infrastrutturali, modifiche della viabilità e nuovi flussi veicolari;
- > Tangenziale Nord di Bologna: rapporto critico tra progetto della tranvia e la tangenziale Nord di Bologna; ipotesi ulteriori di nuovi interventi di mitigazione.

L'incontro si è caratterizzato per l'alta partecipazione degli abitanti della zona in un contesto informale, quale la Parrocchia del Villaggio INA, che ha permesso al dibattito di potersi articolare in maniera approfondita sulla numerose tematiche di interesse emerse.

Punto Informativo Biblioteca Borgo Panigale - Villaggio INA

Gli operatori della FIU hanno affrontato con gli abitanti del luogo i principali bisogni e criticità dell'area. Coerentemente con i temi affrontati durante l'incontro pubblico, è emerso come il principale argomento affrontato dai cittadini riguardi il rapporto tra il deposito, gli interventi di mitigazione dell'inquinamento ambientale e acustico, oltre che la progettazione di una barriera verde che separi l'area abitata da Via del Triumvirato e dal Capolinea Ovest.

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.1 Quartiere Borgo Panigale - Reno



6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.1 Quartiere Borgo Panigale - Reno

Commissione di Quartiere - Borgo Panigale Reno

La commissione si è svolta nella serata del 20 giugno 2019, presso la sala consiliare del quartiere Borgo Panigale e alla presenza del consiglio di quartiere riunitosi specificatamente per l'occasione, sono intervenuti, l'**Assessora alle politiche per la mobilità Irene Priolo**, i tecnici del Comune di Bologna **Ing. Cleto Carlini** e **Ing. G. Sgubbi**, i progettisti del PFTE **Ing. Alessandro Piazza** per Systra e **Arch. Sebastiano Fulci** per Architecna. L'incontro è stato introdotto, gestito e moderato dal Presidente di Quartiere **Vincenzo Naldi** ed è stato trasmesso in diretta Facebook sulla pagina della Fondazione Innovazione Urbana dove è possibile rivederlo integralmente in successione ai seguenti link:

<https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/264017121124679/>

<https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/2865344410158847/>

<https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/335951773739757/>

Durante lo svolgimento della Commissione è stato presentato lo stato di avanzamento del PFTE della prima linea tranviaria di Bologna con uno zoom particolare relativo al quartiere Borgo Panigale-Reno ed è stato avviato quindi un dibattito in modalità "domanda/risposta" dove, oltre ad i consiglieri di quartiere sono potuti intervenire i cittadini presenti, secondo un ordine che ha seguito le richieste pervenute.



Commissione di Quartiere Borgo Panigale - Reno

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.1 Quartiere Borgo Panigale - Reno

I cittadini che hanno partecipato molto numerosamente e attivamente all'incontro (oltre 100 persone sono state presenti all'incontro), hanno esposto dubbi, domande, considerazioni e problematiche relativamente all'attraversamento della linea del quartiere (e non solo) avanzando al Presidente di Quartiere ulteriori proposte per migliorare la viabilità. Durante l'incontro sono state esposte nei numerosi interventi in maniera generale (e anche su ambiti specifici) problematiche inerenti alla viabilità e al sistema dei parcheggi nel quartiere, oltre che i cambiamenti che porterebbe la realizzazione della linea tranviaria.

Le principali tematiche e questioni affrontate e fatte emergere dai cittadini sono state in linea con quelle emerse agli incontri pubblici:

- > scelta e caratteristiche del tipo di mezzo e valutazioni circa le alternative (implementazione trasporto su gomma / realizzazione metro);
- > impatto acustico e ambientale del progetto sul sistema urbano e sulla zona di Borgo Panigale;
- > modifiche alla viabilità previste ad integrazione della linea;
- > impatto economico sulle attività commerciali della zona;
- > impatto del progetto sul sistema della sosta;
- > criticità circa il rifacimento dei sottoservizi;
- > impatto della realizzazione della linea sul valore degli immobili e sulle proprietà private;
- > impatto del progetto sul sistema del verde esistente;
- > durata e modalità di realizzazione dei cantieri ed alle tempistiche dei lavori previste;

L'incontro si è protratto, in accordo fra tutti, fino a tarda notte ed è stato in alcune sue parti particolarmente animato e vivace e con picchi di conflittualità notevoli. L'elevata conflittualità inasprita in particolare da alcuni dei cittadini intervenuti (sia favorevoli che contrari alla realizzazione dell'infrastruttura) hanno influito sicuramente sulla qualità dell'incontro che, per molti cittadini presenti, è risultato in alcuni momenti difficile da seguire.

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.2 Quartiere San Donato - San Vitale

Durante le attività della FIU svolte nel periodo che va dal 19 giugno al 10 luglio 2019 nel Quartiere San Donato-San Vitale è emerso un notevole interesse da parte degli abitanti delle aree interessate dal tracciato della linea tranviaria. Ciò è dovuto, come si è potuto constatare nel corso del percorso, a una serie di fattori imputabili principalmente a:

- > il passaggio della linea tranviaria in zone di particolare rilevanza: da Piazza dell'Unità alla piazza del Pilastro (Via Pirandello);
- > la vicinanza dei due capolinea (Nord ed Est);
- > lo svolgimento delle attività di prossimità in luoghi centrali per il quartiere: centro commerciale Pilastro e Sede del Quartiere.

In termini quantitativi, è possibile affermare che hanno preso parte alle attività del percorso nel Quartiere San Donato-San Vitale 235 cittadini.

Incontro pubblico - Zona San Donato

Il primo incontro pubblico previsto per la zona, si è svolto l'8 luglio 2019 presso il Centro GRAF in Piazza Spadolini, 3, durante il quale è stato presentato il progetto nel tratto da Via Serena fino a Via del Pilastro.



Incontro Pubblico Zona San Donato

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.2 Quartiere San Donato - San Vitale

L'incontro, al quale sono intervenuti l'Ing C.Carlini (Direttore del settore Mobilità sostenibile del Comune di Bologna) e il Presidente di Quartiere Simone Borsari, è stato moderato da Mario Mirabile della Fondazione Innovazione Urbana e facilitato dagli operatori FIU, Noemi Julian e Federico Salvarani. L'incontro è stato trasmesso in diretta Facebook sulla pagina della Fondazione Innovazione Urbana ed è possibile vederlo integralmente qui: <https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/1313828308772430/>

La discussione, che ha trattato numerosi temi di carattere generale, ha fatto emergere per l'ambito specifico, grazie ai contributi dei cittadini, le aree che in maniera particolare più di altre destano attenzione e alcune preoccupazioni circa la proposta sviluppata nell'PFTE presentato nel corso dell'incontro pubblico:

- > **Viale Aldo Moro**: verificare l'impatto del progetto, soprattutto negli affollatissimi giorni di fiera;
- > **Via Serena**: integrazione della rete delle piste ciclabili; cambiamenti alla viabilità esistente, ed in particolare alla circolazione interna dei residenti ed alle linee di TPL;
- > **Viale della Repubblica**: impatto acustico e ambientale; impatto sul valore delle proprietà immobiliari;
- > **Piazza Spadolini e Via Garavaglia**: alternativa di passaggio della linea tranviaria non gradita;
- > **Via San Donato**; integrazione fra tutte le componenti della mobilità; valutare con attenzione il senso unico di marcia nella nuova configurazione.

L'incontro ha visto la partecipazione sia di cittadini singoli che la rappresentanza di un comitato cittadino contrario alla realizzazione dell'opera, che si è espresso in particolar modo per gli effetti del progetto sulla zona Ponte Matteotti, Via Matteotti e Mercato Albani, ambito affrontato, anche alla loro presenza, durante l'incontro pubblico del 17 giugno 2019 presso il Centro Sociale Montanari.

Quadro dei temi emersi durante l'incontro



6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.2 Quartiere San Donato - San Vitale

Punti informativi URP San Donato/San Vitale - Centro culturale GRAF

Gli operatori della FIU hanno affrontato con gli abitanti del luogo i principali bisogni e criticità dell'area. Coerentemente con quanto emerso anche durante gli altri incontri di zona, i temi e le aree di maggiore interesse indicati dai cittadini sono state:

- > **Viale della Repubblica:** impatto sul valore delle proprietà immobiliari; preferenza come alternativa di percorso rispetto al passaggio della linea tranviaria da Via Garavaglia;
- > **Via Serena:** integrazione con la rete di bus attuale; cambiamenti nella rete di trasporto pubblico (ad es. autobus 28);
- > **Chiesa di San Donnino e Via San Donato:** modifiche alla configurazione della sezione stradale (es.: controviali); sistema dei parcheggi; cambiamenti della viabilità.

Gli incontri presso i punti informativi nel Quartiere San Donato-San Vitale si sono caratterizzati per un peculiare atteggiamento propositivo da parte dei cittadini che hanno per la maggior parte espresso un giudizio positivo nei confronti del progetto tranviario, sottolineando, però, come per quasi tutti coloro che hanno partecipato alle attività, come sia fondamentale far sì che la linea tranviaria non attraversi Piazza Spadolini, con l'obiettivo di non turbare l'ecosistema creatosi a seguito della realizzazione del progetto di riqualificazione "Bella Fuori 2" che ha trasformato la piazza, oggi punto di riferimento per tutto il quartiere.

6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.2 Quartiere San Donato - San Vitale



Incontro Pubblico - Zona Pilastro

Il secondo incontro pubblico previsto per la zona si è svolto il 10 luglio 2019 presso il Circolo la Fattoria in Via Luigi Pirandello, 6, durante il quale è stato presentato il progetto nel tratto da Via del Pilastro fino al Capolinea Est-Facoltà di Agraria/Caab.

L'incontro, al quale sono intervenuti l'**Ing C.Carlini** (Direttore del settore Mobilità sostenibile del Comune di Bologna) e il Presidente di Quartiere **Simone Borsari**, è stato moderato da **Roberto Corbia** e facilitato da **Noemi Julian** e **Mario Mirabile** della Fondazione Innovazione Urbana. L'incontro è stato trasmesso in diretta FB sulla pagina della Fondazione Innovazione Urbana ed è possibile vederlo integralmente qui:

<https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/2450384685024676/>

Durante l'incontro pubblico, oltre alla richiesta di informazioni di carattere generale su tematiche differenti, si evidenziano alcune questioni che i

6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.2 Quartiere San Donato - San Vitale

cittadini, nell'attraversamento della linea all'interno del quartiere, considerano particolarmente complesse e da affrontare con particolare attenzione:

- > **Via Casini**: problematica legata alle modifiche del sistema dei parcheggi esistente e regolamentazione della sosta;
- > **Via Pirandello e Via Frati**: area prettamente residenziale; investimento per nuove attività commerciali; sistema dei parcheggi: tipologia di sosta;
- > **Viale Carnacini**: alternativa di tracciato che escluderebbe buona parte della popolazione residente al Pilastro e che viene ritenuta come da escludere;
- > **Viale della Repubblica**: impatto della linea sulle alberature esistenti e sul sistema dei parcheggi.

Punto informativo - Centro Commerciale Pilastro

Gli operatori della FIU hanno affrontato con gli abitanti del luogo i principali bisogni e criticità dell'area.

Punto Informativo Centro Commerciale Pilastro

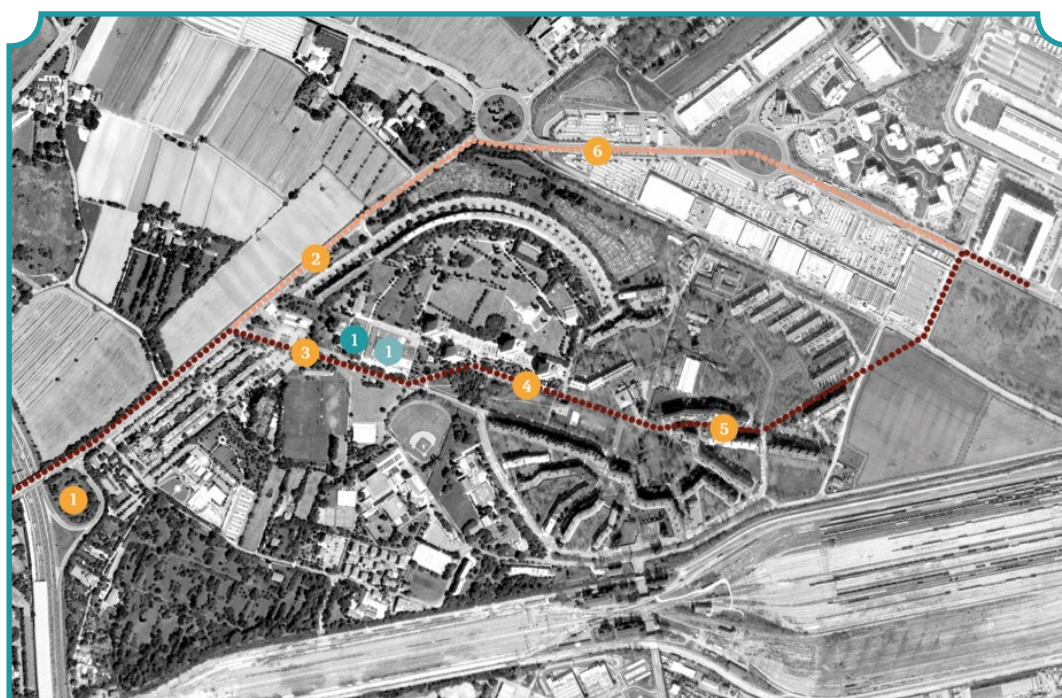


6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.2 Quartiere San Donato - San Vitale

Coerentemente con quanto emerso anche durante gli altri incontri di zona, i temi e le aree di maggiore interesse/preoccupazione indicati dai cittadini per il quartiere sono state:

- > **Via San Donato**: sistema dei parcheggi; cambiamenti della viabilità e dei sensi di percorrenza;
- > **Via Serena**: cambiamenti della viabilità e della rete di TPL - raccordo con i sistemi ciclabili;
- > **Viale della Repubblica**: impatto sul valore delle proprietà immobiliari; preferenza come alternativo di percorso rispetto al passaggio della linea tranviaria da Via Garavaglia;
- > **Zona Pilastro** - riorganizzazione TPL - ok tram, ma integrazione con le linee che transitano su di Via del Pilastro, Via Panzini e Via San Donato;
- > **Via Pirandello e Via Frati** - area prettamente residenziale, timori per le modifiche della sezione stradale - sistemi e tipologia sosta;
- > **Via Carnacini** - Alternativa non valida che escluderebbe il Pilastro;
- > **Capolinea Est Facoltà di Agraria/CAAB**: prolungamento linea fino a FICO.



Mappa di sintesi dei temi emersi nella Zona Pilastro

- | | |
|---|--|
| ● Incontri pubblici | ● Punti di interesse |
| 1 Circolo La Fattoria | 1 uscita/ingresso autostrada (Chiesa di San Donnino) |
| ● Spazi informativi | 2 via San Donato (da Pirandello a rotonda Visconti) |
| 1 Centro Commerciale Pilastro | 3 via Luigi Pirandello |
| | 4 via Tommaso Casini |
| | 5 via Frati |
| | 6 viale Carnacini |

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.2 Quartiere San Donato - San Vitale

Commissione di Quartiere San Donato - San Vitale

L'incontro si è svolto nella serata del 4 Luglio 2019 presso la sala consiliare del quartiere San Donato/San Vitale in Piazza Spadolini e alla presenza del Consiglio di Quartiere riunitosi specificatamente per l'occasione. Sono intervenuti l'**Assessora alle politiche per la mobilità Irene Priolo**, i tecnici del Comune di Bologna **Ing. Cleto Carlini** e **Ing. G. Sgubbi**, i progettisti del PFTE **Ing. Alessandro Piazza** per Systra e **Arch. Sebastiano Fulci** per Architecna. L'incontro è stato introdotto, gestito e moderato dal Presidente di Quartiere **Simone Borsari** ed è stato trasmesso in diretta Facebook sulla pagina della Fondazione Innovazione Urbana dove è possibile rivederlo integralmente al seguente link:

<https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/2117521741873541/>

Commissione di Quartiere San Donato - San Vitale



6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.2 Quartiere San Donato - San Vitale

Con il supporto di immagini, rendering e video, è stato presentato ai cittadini il progetto e le attuali problematiche inerenti alla viabilità nel quartiere. Le domande dei cittadini, che hanno partecipato attivamente e con grande disponibilità e pertinenza al dibattito, sono state articolate e hanno riguardato numerose questioni di carattere specifico (riscontrabili anche negli incontri pubblici) e generale tra le quali:

- > scelta e caratteristiche del tipo di mezzo e valutazioni circa le alternative (implementazione trasporto su gomma / realizzazione metro);
- > impatto acustico e ambientale del progetto sul sistema urbano e sulla zona di San Donato;
- > le modifiche alla viabilità previste ad integrazione della linea ed in particolare su Via San Donato (per la quale è stato proposto il senso unico di marcia carrabile solo in uscita);
- > integrazione con il progetto del passante;
- > l'impatto economico sulle attività commerciali della zona;
- > l'impatto del progetto sul sistema della sosta;
- > razionalizzazione e gerarchizzazione degli assi stradali e benefici derivanti
- > impatto del progetto sul sistema del verde esistente;
- > durata e modalità di realizzazione dei cantieri ed alle tempistiche dei lavori previste.

L'incontro si è svolto in un clima di serenità e con un pubblico particolarmente attento che in maniera costruttiva ha espresso opinioni e punti di vista, dando un contributo positivo alla discussione.

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.3 QUARTIERE NAVILE

Nel Quartiere Navile le attività della FIU si sono svolte nel periodo che va dal 13 giugno all'11 luglio 2019.

Durante i punti informativi, gli incontri pubblici e le commissioni di quartiere hanno partecipato alle attività del percorso 165 cittadini.

Incontro Pubblico - Zona Bolognina / Fiera

L'incontro si è svolto il 17 giugno 2019 presso il Centro Sociale Montanari in Via di Saliceto, 3/21, durante il quale è stato presentato il progetto nel tratto da Ponte Matteotti al Capolinea Nord - Fiera Michelino.

L'incontro è stato aperto dall'**Assessora alle politiche per la mobilità Irene Priolo** e ha visto la partecipazione del Presidente di Quartiere **Daniele Ara** e dei tecnici del settore Mobilità sostenibile del Comune di Bologna **Ing. Cleto Carlini** e **Ing. G. Sgubbi**. L'incontro è stato moderato da **Roberto Corbia** e facilitato da **Noemi Julian**, **Umberto Mezzacapo** e **Mario Mirabile** della Fondazione Innovazione Urbana.

L'incontro è stato trasmesso in diretta Facebook sulla pagina della Fondazione Innovazione Urbana dove è possibile rivederlo integralmente al seguente link:

<https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/1238390849672353/>



Incontro Pubblico Zona Bolognina / Fiera

6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.3 QUARTIERE NAVILE

Le principali tematiche e questioni affrontate e fatte emergere dai cittadini relativamente alla realizzazione della nuova linea sono state relative a:

- > scelta e alle caratteristiche del tipo di mezzo e valutazioni circa le alternative (implementazione trasporto su gomma / realizzazione metro);
- > impatto acustico e ambientale del progetto sul sistema urbano;
- > modifiche alla viabilità previste ad integrazione della linea;
- > impatto economico sulle attività commerciali della zona;
- > rifacimento dei sottoservizi;
- > impatto del progetto sul sistema della sosta;
- > impatto del progetto sul sistema del verde esistente;
- > durata e modalità di realizzazione dei cantieri ed alle tempistiche dei lavori previste.



Quadro dei temi emersi durante l'incontro

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.3 QUARTIERE NAVILE

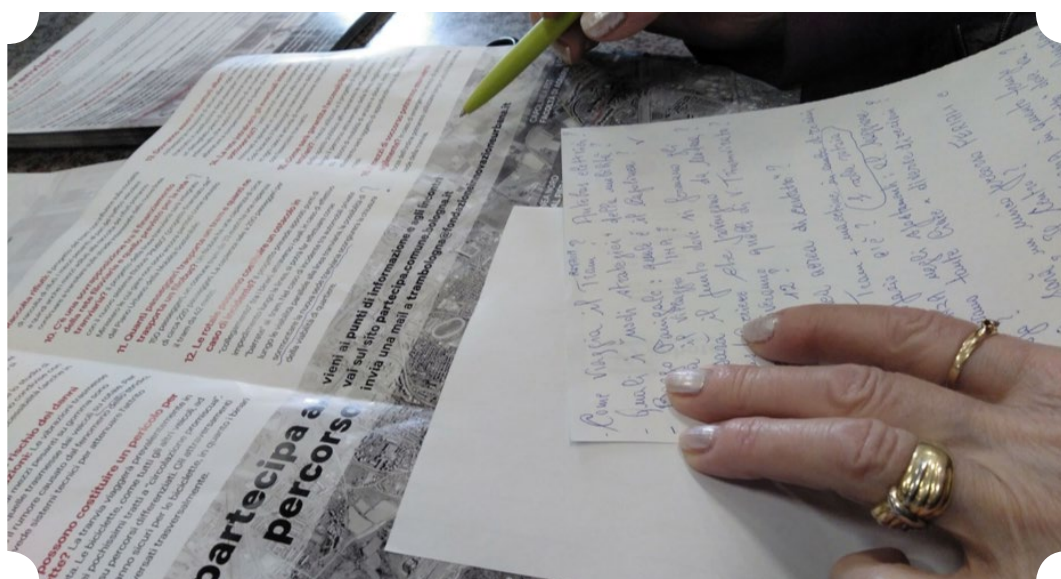
In particolare cittadini, attraverso i loro interventi, hanno fatto emergere alcune questioni ed ambiti ed aree di interesse specifici:

- > **Via Albani/Via Algardi/Via Matteotti**: mantenimento passaggio carrabile tra Albani e Algardi; valutare impatto economico nell'area del mercato; carico e scarico merci; divisione tra la zona del Mercato Albani Via Matteotti; riqualificazione spazi pubblici dell'area;
- > **Via Matteotti**: traffico privato e pubblico, cambiamenti al sistema di trasporto pubblico (autobus che vengono tolti e che rimarranno a seguito dell'introduzione della linea tranviaria); problematiche e disagi legati alla cantierizzazione;
- > **Piazza dell'Unità**: riqualificazione dell'area, impatto sul traffico privato e modificazione della viabilità;
- > **Via Ferrarese e trasversali**: modifiche alla viabilità e riduzione dei parcheggi;
- > **Via Ferrarese/Via Creti e trasversali**: abbattimento delle alberature, cambiamenti alla viabilità.

L'incontro si è svolto in un clima di assoluta serenità e con un pubblico particolarmente attento che, in maniera costruttiva, ha espresso opinioni e punti di vista, dando un contributo alla discussione.

Punto informativi Sede del Quartiere Navile

Gli operatori della FIU hanno affrontato con gli abitanti del luogo i principali bisogni e criticità dell'area.



Punto Informativo

6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.3 QUARTIERE NAVILE

Coerentemente con quanto emerso anche durante gli altri incontri di zona, i temi e le aree di maggiore interesse indicati dai cittadini sono state:

- > **Via Ferrarese/Via Creti e trasversali**: abbattimento delle alberature, cambiamenti alla viabilità;
- > **Mercato Albani**: impatto economico nell'area del mercato; carico e scarico merci;
- > **Via Algardi/Via Creti/Via Matteotti**: mantenimento dell'attraversamento pedonale
- > **Piazza dell'Unità**: abbattimento delle alberature;
- > **Via Matteotti**: preoccupazione legata a una possibile riduzione delle linee di autobus.



6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.3 QUARTIERE NAVILE

La commissione del Quartiere Navile

L'incontro si è svolto nella serata del 13 giugno 2019, presso la sala consiliare del Quartiere Navile e alla presenza del Consiglio di Quartiere riunitosi specificatamente per l'occasione. Sono intervenuti l'**Assessora alle politiche per la mobilità Irene Priolo**, i tecnici del Comune di Bologna **Ing. Cleto Carlini** e **Ing. G. Sgubbi**, i progettisti del PFTE **Ing. Alessandro Piazza** per Systra e **Arch. Sebastiano Fulci** per Architecna. L'incontro è stato introdotto, gestito e moderato dal Presidente di Quartiere **Daniele Ara** ed è stato trasmesso in diretta Facebook sulla pagina della Fondazione Innovazione Urbana dove è possibile rivederlo integralmente al seguente link:

<https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/2361671263893578/>

Durante la parte iniziale dell'incontro sono stati presentati ai cittadini il progetto e le aree coinvolte nella linea tranviaria.

Commissione di quartiere Navile



6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.3 QUARTIERE NAVILE

Le principali tematiche e questioni affrontate e fatte emergere dai cittadini relativamente alla realizzazione della nuova linea sono state relative a:

- > scelta e caratteristiche del tipo di mezzo e valutazioni circa le alternative (implementazione trasporto su gomma / realizzazione metro);
- > impatto acustico e ambientale del progetto sul sistema urbano;
- > modifiche alla viabilità ed alla circolazione, con particolare attenzione al ponte Matteotti ed al riassetto di via Matteotti e delle trasversali;
- > modifiche e cambiamenti previsti per il sistema di TPL;
- > impatto economico sulle attività commerciali della zona ed in particolar modo sull'asse di via Matteotti;
- > impatto del progetto sul sistema della sosta con particolare attenzione all'ambito di attraversamento di Via Ferrarese / Via Creti;
- > impatto del progetto sul sistema del verde esistente e sullo spazio pubblico, con particolare attenzione all'ambito di piazza dell'Unità;
- > durata e modalità di realizzazione dei cantieri ed alle tempistiche dei lavori previste.

L'incontro si è svolto in un clima di serenità e con un pubblico particolarmente attento che, in maniera costruttiva, ha espresso opinioni e punti di vista (favorevoli e contrari), dando un contributo positivo alla discussione.

6.1.4 QUARTIERE PORTO-SARAGOZZA

Nel Quartiere Porto-Saragozza, le attività della FIU si sono svolte nel periodo che va dal 13 giugno all'11 luglio 2019.

Durante i punti informativi, gli incontri pubblici e le commissioni di quartiere, hanno partecipato alle attività del percorso **115 cittadini**.

Incontro Pubblico - Zona Saffi

Il primo incontro pubblico previsto per la zona si è svolto il 2 luglio 2019 presso il Centro sociale Giorgio Costa (via Azzo Gardino 44), durante il quale è stato presentato il progetto nel tratto da **Viale Sandro Pertini fino a Porta San Felice**.

L'incontro, al quale sono intervenuti l'**Ing. C. Carlini** (Direttore del settore Mobilità sostenibile del Comune di Bologna) e l'**Ing. G. Sgubbi** (settore Mobilità sostenibile del Comune di Bologna, RUP del Progetto), è stato moderato da **Roberto Corbia** e facilitato da **Noemi Julian** e **Mario Mirabile** della Fondazione Innovazione Urbana. L'incontro è stato trasmesso in diretta Facebook sulla pagina della Fondazione Innovazione Urbana ed è possibile rivederlo integralmente al seguente link:

<https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/482830892465326/>

Le principali tematiche e questioni affrontate e fatte emergere dai cittadini

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.4 QUARTIERE PORTO-SARAGOZZA

sono state relative a:

- > scelta e caratteristiche del tipo di mezzo e valutazioni circa le alternative (implementazione trasporto su gomma / realizzazione metro);
- > passaggio dei mezzi di emergenza lungo l'asse tranviario;
- > impatto acustico e ambientale del progetto sul sistema urbano;
- > modifiche alla viabilità previste ad integrazione della linea;
- > impatto economico sulle attività commerciali della zona;
- > impatto del progetto sul sistema della sosta;
- > impatto del progetto sul sistema del verde esistente;
- > Modifiche relative ai capolinea dei bus extraurbani; dinamiche dello shift modale per raggiungere il centro storico dai capolinea;
- > durata e modalità di realizzazione dei cantieri ed alle tempistiche dei lavori previste.

In particolare, circa la zona specifica di Via Saffi, le questioni di interesse principali emerse sono state:

- > **Via Saffi**: integrazione con le piste ciclabili; modifiche all'attuale assetto della viabilità, riorganizzazione della sosta;
- > **Via Saffi e trasversali**: cambiamenti alla viabilità (senso di marcia carrabile in ingresso a Bologna fino a dove) ed in particolar modo alla rete TPL esistente;
- > **Viale Sandro Pertini / Prati di Caprara**: l'organizzazione dell'incrocio con Via Saffi;
- > **Via Saffi / Ospedale**: Riorganizzazione dell'area di accesso dell'ospedale; localizzazione della fermata e relazioni tra il progetto, l'ambito dei prati di caprara e Largo Nigrisoli;
- > **Incrocio Saffi / Viali di circonvallazione** - criticità nel restringimento dell'accesso a via Saffi, localizzazione fermata.

L'incontro si è svolto in un clima di serenità e, seppur il pubblico fosse poco numeroso, in maniera costruttiva sono state espresse opinioni e punti di vista che hanno dato un contributo positivo alla discussione.

6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.4 QUARTIERE PORTO-SARAGOZZA

Incontro Pubblico - Zona Centro Storico

Il 5 luglio 2019 presso la Velostazione Dynamo (Via dell'Indipendenza 71/z), si è svolto l'incontro pubblico, durante il quale è stato presentato il progetto nel tratto **da Porta San Felice fino a Viale Angelo Masini**.



Incontro Pubblico Zona Centro Storico

L'incontro, al quale è intervenuto l'**Ing. G. Sgubbi** (settore Mobilità sostenibile del Comune di Bologna, RUP del Progetto), è stato moderato da **Roberto Corbia** e facilitato da **Noemi Julian**, **Leonardo Tedeschi** e **Mario Mirabile** della Fondazione Innovazione Urbana.

L'incontro è stato trasmesso in diretta Facebook sulla pagina della Fondazione Innovazione Urbana ed è possibile rivederlo integralmente ai seguenti link:

<https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/2443158782411923/>

<https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/3080300851994876/>

<https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/366845097351329/>

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

- > scelta e caratteristiche del tipo di mezzo e valutazioni circa le alternative (implementazione trasporto su gomma / realizzazione metro);
- > passaggio dei mezzi di emergenza lungo l'asse tranviario;
- > impatto acustico e ambientale del progetto sul sistema urbano;
- > modifiche alla viabilità previste ad integrazione della linea;
- > impatto economico sulle attività commerciali della zona;
- > impatto del progetto sul sistema della sosta;
- > impatto del progetto sul sistema del verde esistente;
- > durata e modalità di realizzazione dei cantieri ed alle tempistiche dei lavori previste.

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.4 QUARTIERE PORTO-SARAGOZZA

Durante l'incontro, in particolare, le principali questioni di interesse sulle quali si è articolato il dibattito sono:

- > **Alternativa progettuale passaggio Via Indipendenza / Via Marconi:** i criteri utilizzati per definire il tracciato della linea tranviaria e le conseguenze relative alle differenti alternative previste dallo PFTE;
- > **Pedonalizzazione di Via Indipendenza:** il rapporto tra pedoni, ciclisti e tranvia qualora si procedesse con l'alternativa principale (passaggio da Via Indipendenza);
- > **Via Ugo Bassi:** criticità legata al fatto di dover riaprire un cantiere a pochissimo tempo dalla chiusura del cantiere;
- > **T Days:** impatto sulle aree interessate dai T Days; come queste cambieranno in funzione della presenza del tram; come sarà il rapporto tram-pedoni/ciclisti; impatto sul carico/scarico merci; trasformazioni del sistema della viabilità;
- > **Riva di Reno:** trasformazione urbana prevista; criticità legata all'importante impatto del progetto sul sistema della sosta; relazione del progetto con il PalaDozza.

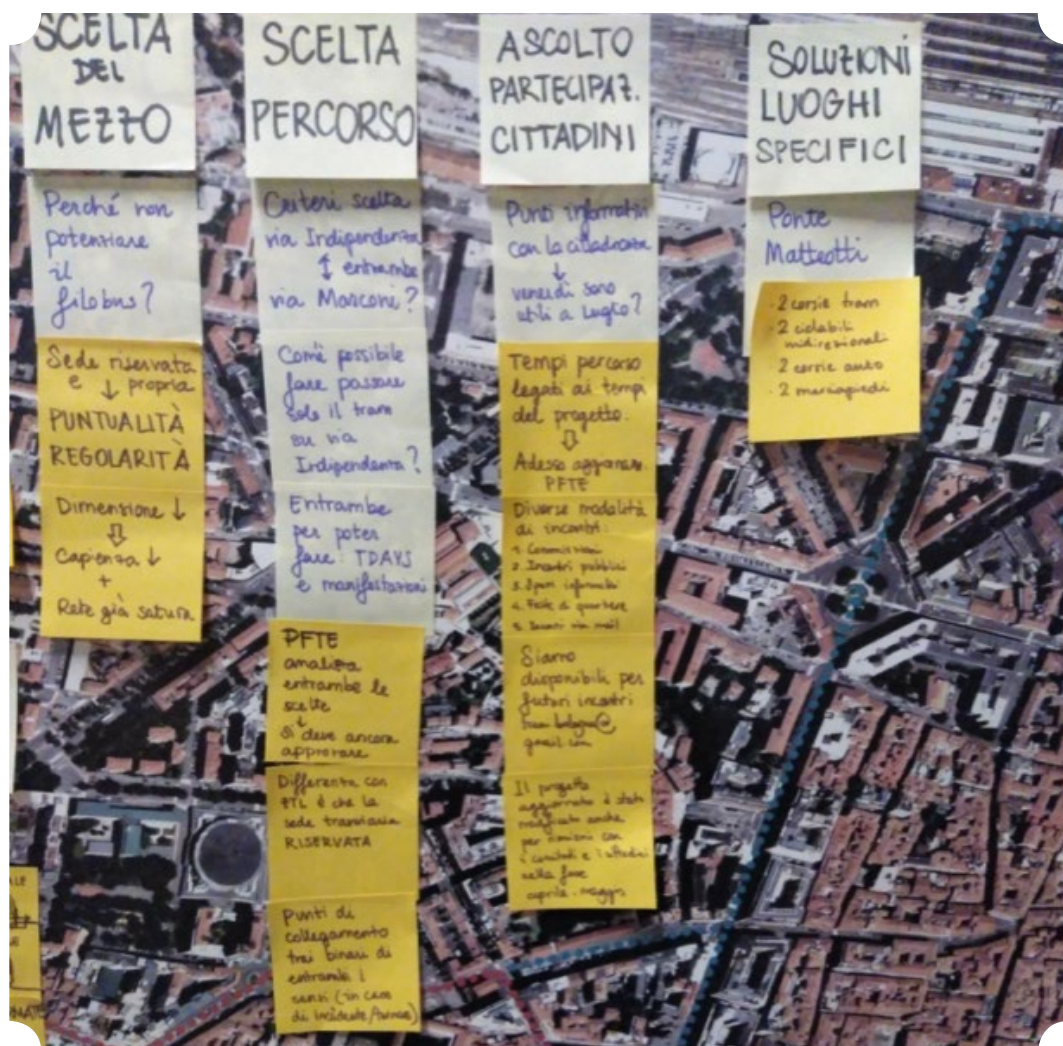


6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.4 QUARTIERE PORTO-SARAGOZZA

In particolare, **circa le due alternative di tracciato** che il progetto prevede per il passaggio della linea nell'area centrale della città tra Via Indipendenza o Via Marconi, le posizioni emerse hanno evidenziato forti preoccupazioni da parte dei cittadini, relativamente all'impatto che l'eventuale passaggio del tram avrebbe sull'assetto attuale dell'area e in particolare durante i T Days.

Il timore dei cittadini infatti è prevalentemente incentrato sugli effetti che il progetto avrebbe non tanto sulla settimana lavorativa (per la quale è emersa con chiarezza nel dibattito una opinione favorevole circa gli effetti positivi che il passaggio del tram in Via Bassi/Indipendenza porterebbe alla qualità complessiva della vita dovuta alla riduzione del traffico veicolare che si avrebbe), quanto sulla promiscuità della pedonalità nei weekend. Alcuni fra i presenti, con la finalità di far coincidere entrambe le esigenze, hanno proposto di valutare la contemporanea realizzazione già in questa fase delle due tratte alternative, così da poter salvaguardare la pedonalità totale del tratto Bassi/Indipendenza nel weekend, nonché "proteggere" la funzionalità della linea tranviaria, anche qualora ci fossero interruzioni dovute alle frequenti manifestazioni che si svolgono nel centro cittadino e che potrebbero portare dei disagi alla regolarità del servizio.



Estratto del quadro dei temi emerso durante l'incontro

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.3 QUARTIERE NAVILE

Punti informativi URP Via dello Scalo / Biblioteca Salaborsa, Centro sociale Giorgio Costa

Gli operatori della FIU hanno affrontato con gli abitanti del luogo i principali bisogni e criticità dell'area. Coerentemente con quanto emerso anche durante gli altri incontri di zona, i temi e gli ambiti di maggiore interesse e preoccupazione indicati dai cittadini sono stati:

- > **Alternativa progettuale passaggio Via Indipendenza/Via Marconi:** i criteri utilizzati per definire il tracciato della linea tranviaria e le conseguenze relative alle differenti alternative previste dallo PFTE;
- > **Pedonalizzazione di Via Indipendenza:** il rapporto tra pedoni, ciclisti e tranvia qualora si procedesse con l'alternativa principale (passaggio da Via Indipendenza);
- > **T Days:** Impatto sulle aree interessate dai T Days; come queste cambieranno in funzione della presenza del tram; come sarà il rapporto tram-pedoni/ciclisti; impatto sul carico/scarico merci ; trasformazioni del sistema della viabilità;
- > **Riva di Reno:** trasformazione urbana prevista; criticità legata all'importante impatto del progetto sul sistema della sosta; relazione del progetto con il PalaDozza;
- > **Via Saffi:** integrazione con le piste ciclabili; modifiche all'attuale assetto della viabilità, riorganizzazione della sosta;
- > **Via Saffi e trasversali:** cambiamenti alla viabilità ed in particolar modo alla rete TPL esistente;
- > **Viale Sandro Pertini / Prati di Caprara:** l'organizzazione dell'incrocio con Via Saffi e la realizzazione del sottopasso.



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.1.4 QUARTIERE PORTO-SARAGOZZA



Mappa di sintesi dei temi emersi nella Zona Saffi/San Felice

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento

6.1.4 QUARTIERE PORTO-SARAGOZZA

Commissione del Quartiere Porto-Saragozza

L'incontro si è svolto nella serata del 27 giugno 2019, presso la sala consiliare del Quartiere Porto-Saragozza e alla presenza del Consiglio di Quartiere riunitosi specificatamente per l'occasione. Sono intervenuti l'**Assessora alle politiche per la mobilità Irene Priolo**, **Ing. G. Sgubbi** del Settore mobilità sostenibile del Comune di Bologna - RUP del progetto, i progettisti del PFTE **Ing. Alessandro Piazza** per Systra e **Arch. Sebastiano Fulci** per Architecna. L'incontro è stato introdotto, gestito e moderato dal Presidente di Quartiere **Lorenzo Cipriani** ed è stato trasmesso in diretta Facebook sulla pagina della Fondazione Innovazione Urbana dove è possibile rividerlo integralmente qui in successione al seguente link: <https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/915653772107195/>

Le principali tematiche e questioni affrontate e fatte emergere dai cittadini

Commissione di quartiere Porto - Saragozza



sono state relative a:

- > scelta e caratteristiche del tipo di mezzo e valutazioni circa le alternative (implementazione trasporto su gomma / realizzazione metro);
- > impatto acustico e ambientale del progetto sul sistema urbano ed in particolare per la zona relativamente all'attraversamento del tram in centro storico;
- > modifiche alla viabilità previste ad integrazione della linea ed in particolare relativamente all'ipotesi di pedonalizzazione di Via Indipendenza;
- > modifiche e cambiamenti previsti per il sistema di TPL;
- > impatto economico sulle attività commerciali della zona;
- > impatto del progetto sul sistema della sosta con particolare attenzione all'ambito di via Saffi in prossimità dell'Ospedale Maggiore e in Riva di Reno dove la proposta progettuale va ad interessare numerosi parcheggi;
- > impatto del progetto sul sistema del verde esistente;
- > durata e modalità di realizzazione dei cantieri ed alle tempistiche dei lavori previste.

I cittadini hanno partecipato attivamente all'incontro con domande, osservazioni e contributi critici e allo stesso tempo costruttivi e utili allo sviluppo del progetto.

6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.2 FESTE DI QUARTIERE

La sperimentazione della presenza della FIU alle principali feste di quartiere è stata avviata nel mese di giugno 2019, nel quartiere Borgo-Panigale, con la festa Rosso Panigale.

La presenza di FIU alle feste di quartiere è stata l'occasione per sperimentare modalità di ingaggio di cittadini inedite, grazie alle quali si è potuto intercettare cittadini che altrimenti non sarebbero intervenuti in altri contesti.



Punto Informativo FIU - Feste di Quartiere

I cittadini intervenuti ai banchetti sono stati, tra le differenti feste, numerose centinaia.

Gli operatori della FIU, in alcune di queste occasioni, hanno assistito a proteste di alcuni cittadini e commercianti, in particolar modo afferenti al principale comitato contrario alla realizzazione dell'opera.

Tantissimi sono stati i cittadini che hanno desiderato informarsi liberamente sulle attività della FIU e sul PFTE.



Punto Informativo FIU - Feste di Quartiere

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.2 FESTE DI QUARTIERE

Punto Informativo FIU - Feste di Quartiere



Punto Informativo FIU - Feste di Quartiere



Punto Informativo FIU - Feste di Quartiere



6 La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.2 FESTE DI QUARTIERE

Operatori Fondazione Innovazione Urbana in attività in Zona Barca



Le feste di strada nei differenti quartieri hanno permesso, attraverso la modalità dei banchetti informativi, di dialogare con una notevole quantità di abitanti, di raggiungere cittadini solitamente non raggiunti, con una marcata intergenerazionalità.

Di seguito si elencano le giornate durante le quali è stata svolta suddette feste:

- > 8 giugno **Rosso Panigale**
- > 12 giugno **Notte Bianca Via Dagnini**
- > 17 luglio **Casteldebole sotto le stelle**
- > 22 giugno **Festa inaugurazione degli Orti di Via del Terrapieno**
- > 22 giugno **Notte Viola**
- > 29 giugno **Il treno dei desideri**
- > 4 luglio **Orchestra Senza spine nel Parco Pasolini**
- > 6 luglio **Mercato Ritrovato**
- > 6 luglio **Festa inaugurazione degli Orti di Via Carpentiere**

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.3 INCONTRI CON GLI STAKEHOLDER

In affiancamento agli incontri pubblici e ai vari momenti di informazione, con la finalità di entrare nel merito di aspetti e impatti specifici del progetto di fattibilità tecnico economica della prima linea tranviaria di Bologna, il percorso di informazione e di ascolto ha previsto un calendario di incontri con i principali rappresentanti delle categorie coinvolte direttamente (e indirettamente) dalla realizzazione della nuova infrastruttura tranviaria. Con questa finalità, la Fondazione per l'Innovazione Urbana, attraverso una ricognizione sul territorio comunale ha realizzato una prima selezione di stakeholder che, raggruppati per categorie di interesse, sono stati convocati e incontrati a un tavolo di discussione dedicato. La selezione (certamente non esaustiva) ha permesso quindi di avviare in forma preliminare (in linea con gli approfondimenti del progetto) un percorso che è stato da tutti ritenuto utile e necessariamente da proseguire, per raggiungere il miglior risultato possibile.

Le categorie coinvolte nella discussione sono state quattro:

- > **Organizzazioni di categoria del commercio e del mondo della produzione;**
- > **Associazioni di proprietari immobiliari;**
- > **Consulte cittadine;**
- > **Comitati cittadini che hanno espresso posizione in merito al progetto.**

Gli incontri sono stati strutturati secondo un format che ha previsto in successione tre momenti: informazione, ascolto e confronto.

Gli incontri si sono svolti prevalentemente durante la seconda fase del percorso di informazione e hanno visto, in tutte le occasioni, la presenza ai tavoli di lavoro dei tecnici del settore Mobilità sostenibile del Comune di Bologna, dei progettisti incaricati per la redazione del PFTE e della Fondazione per l'Innovazione Urbana.

In aggiunta agli incontri strutturati, su richiesta delle varie organizzazioni di categoria, la Fondazione per l'Innovazione Urbana ha organizzato numerosi ulteriori incontri specifici che hanno visto la presenza ai tavoli non solo dei rappresentanti delle organizzazioni, ma anche iscritti alle differenti associazioni di categoria che hanno chiesto informazioni puntuali, relativamente ad ambiti di interesse ancora più ristretti.

Incontro con i rappresentanti delle organizzazioni di categoria del commercio e del mondo della produzione

Con l'obiettivo di aprire fin da subito un dialogo ampio e costruttivo, gli incontri con i rappresentanti delle categorie del commercio e della produzione sono stati in questi mesi continui e articolati. Gli interlocutori incontrati all'interno del processo sono stati numerosi, con modalità e livelli di apertura differenti. Fra gli interlocutori, il dialogo è stato avviato con interesse e grande partecipazione insieme a **CNA Bologna - ASCOM Confcommercio**

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.3 INCONTRI CON GLI STAKEHOLDER

e **Confindustria Bologna** che sono stati incontrati in più occasioni e con più difficoltà con **Confesercenti** e **Confartigianato** che non sono intervenuti negli incontri organizzati.

I temi emersi dagli incontri sono stati numerosi e incentrati prevalentemente, da un lato, a comprendere come la nuova rete tranviaria possa rappresentare una opportunità per le differenti categorie interessate e, dall'altro, a come possano essere progettate preventivamente già in questa fase iniziative e strumenti atti a limitare al massimo quelli che saranno i disagi inevitabili che la realizzazione di un importante e articolato progetto come questo andrà a portare alle attività soprattutto nelle fasi di cantiere.

In particolare, in un contesto di prevalente e positiva soddisfazione rispetto alla fattibilità del progetto, i temi di cui si è discusso, che generano timori e che per le organizzazioni dovranno essere affrontati con grande attenzione e coinvolgimento nelle fasi successive di sviluppo del progetto, sono:

- > Il delicato passaggio in centro del mezzo, in particolare nei tratti in cui il progetto prevede sostanziali modifiche dello stato di fatto della mobilità (vedi via Indipendenza);
- > la regolamentazione della sosta e in particolar modo la ricollocazione delle aree di sosta speciale, quali carico/scarico delle merci ed i posteggi taxi;
- > l'interfaccia del sistema tram con gli altri elementi del TPL, con particolare attenzione ai taxi;
- > l'utilizzo dedicato della linea tranviaria solo al tram e non ad esempio ai taxi;
- > la cantierizzazione e la sua organizzazione e comunicazione nei giusti tempi ai cittadini e agli operatori economici (ad esempio preavvisi da dare ai commercianti per organizzarsi con il necessario anticipo con la gestione delle merci;
- > strumenti di compensazione economica da mettere in atto da parte del Comune, a supporto degli operatori economici che eventualmente andranno a subire cali negli introiti durante il periodo di cantierizzazione.

Incontro con i rappresentanti delle associazioni dei proprietari immobiliari

L'incontro organizzato dalla Fondazione, con la presenza dei tecnici del settore mobilità del Comune di Bologna e dei tecnici incaricati dal Comune per la stesura del progetto tecnico di fattibilità economica della prima linea tranviaria di Bologna, ha visto invitate le principali organizzazioni cittadine rappresentanti del mondo dei proprietari immobiliari. In particolare all'incontro sono state invitate le seguenti sigle: **Confabitare, Uppi, Asppi, Assoproprietari, Associazione Piccoli Proprietari immobiliari**.

L'incontro, previsto per il giorno 20 giugno alle ore 17.00 presso la sede della Fondazione Innovazione Urbana, finalizzato a discutere degli impatti del progetto sui valori immobiliari, (tema affrontato all'interno della ricerca

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento

6.3 INCONTRI CON GLI STAKEHOLDER

sugli impatti del progetto che la fondazione innovazione urbana ha affidato all'Università degli studi di Bologna) non si è svolto, in quanto nessuna delle associazioni invitate si è presentata.

Incontro con la consulta della bicicletta

L'incontro con la Consulta della Bicicletta si è svolto presso la sede della Fondazione Innovazione Urbana nella giornata del 20 giugno 2019. Diversi i presenti in rappresentanza della Consulta, fra i quali la presidente Simona Larghetti.

L'incontro è stato l'occasione per i progettisti e i tecnici del Comune di Bologna presenti per presentare ampiamente lo stato di avanzamento del progetto della linea rossa, con particolare attenzione alla tematica della riorganizzazione del sistema ciclabile previsto in affiancamento alla realizzazione della nuova infrastruttura tranviaria.

La discussione, articolata e costruttiva, si è quindi soffermata su alcuni temi e, in particolare, su alcuni tratti di ciclabile presenti lungo il tracciato, per i quali è stata richiesta particolare attenzione nella progettazione, nonché alcuni dettagli relativi ad attraversamenti, incroci e situazioni puntuali per i quali in maniera dettagliata, a seguito dell'incontro, la consulta ha inviato un elenco di osservazioni e suggerimenti che si riportano qui di seguito:

Principi Generali:

1. **Fermate e promiscuità:** per le zone 30 di convivenza auto-bici previste in corrispondenza delle fermate, è fondamentale disegnare una forte segnaletica orizzontale che indichi le necessità di convivenza e di rispetto dell'utente debole, proporre rallentatori e colorazione dell'asfalto;
2. **Deviazioni:** in generale si prediliga sempre la continuità del percorso in promiscuità invece che separare il percorso con deviazioni interne (es Tav. 4 via Marco Emilio Lepido);
3. **Rotonde:** in caso di progettazione rotonde come a Borgo Panigale confermiamo l'anello ciclabile esterno come da nuovo standard es via Zanardi;
4. **Intermodalità:** terminata la fase di progettazione infrastrutturale, rispetto all'erogazione effettiva del servizio chiediamo di prevedere la possibilità del trasporto bici sul tram;
5. **Parcheggi bici:** sarebbe utile considerare sempre le fermate come punti di interscambio bici-tram e dotarle tutte di adeguate rastrelliere.

Punti critici del progetto proposto:

6. **Pontelungo:** evitare assolutamente il marciapiede ciclopedonale, valutare piuttosto una corsia laterale (dato che l'ampiezza di 3,60 mt per la sola corsia auto è ampia) o in alternativa andrebbe considerato come area di promiscuità Zona30 in omogeneità con il resto del progetto e con la strada connessa;

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento

6.3 INCONTRI CON GLI STAKEHOLDER

7. **Porta San Felice:** la spezzatura dell'attraversamento in 3 fasi rende completamente inefficiente la tangenziale bici e di certo non verrebbe usato correttamente dagli utenti come avviene già oggi in Porta San Donato perché completamente controintuitivo; va mantenuto l'attraversamento attuale;
8. **Rotonda di Piazza Azzarita:** va risolta come le rotonde con anello ciclabile, al momento è pericolosa e non si può lasciare allo stato attuale
9. **Via Riva Reno:** dato che non si vuole sacrificare la linea di sosta per una corsia ciclabile, occorre garantire una buona promiscuità includendola nella ZTL attuale per poter avere una vera Zona30 ben evidenziata;
10. **Fermata delle Lame:** valutare un passaggio ciclabile che colleghi via delle Lame con via Reno sul retro della fermata o dove ci sia spazio;
11. **Alternativa tra via Indipendenza e via Marconi:** il passaggio in via Indipendenza può essere vantaggioso, nonostante la perdita di omogeneità dei T-days, che vanno assolutamente preservati il più possibile, se si considera la grande accessibilità al cuore del centro storico favorito dal passaggio del tram rispetto a Marconi; purtroppo però la collocazione delle fermate risulta in netto contrasto con questo obiettivo dal momento che sono fortemente decentrate rispetto Piazza Maggiore: occorre a nostro parere assolutamente avvicinare la fermata il più possibile a Piazza del Nettuno o su via Indipendenza o su via Ugo Bassi, o il sacrificio della completa pedonalità sembra del tutto vanificato.
12. **Via Indipendenza via dei Mille / Matteotti:** in direzione centro-stazione abbiamo il problema che non esistono inibizioni effettive alla velocità per cui la promiscuità con auto rimane pericoloso; in direzione stazione-centro non è chiaro da progetto la effettiva accessibilità alla bici della traiettoria perché lo spazio disponibile tra le due linee di tram sembra del tutto insufficiente per un attraversamento sicuro; risulterebbe necessario ricavare una corsia ciclabile che garantisca uno spazio sicuro e autorizzato; inaccettabile pensare di deviare il traffico bici su via Galliera spezzando un percorso continuo ad altissimo uso.
13. **Attraversamento viale Pietramellara:** improponibile l'arretramento degli attraversamenti centro-periferia, e sono scomparsi i due attraversamenti nelle altre due direzioni, questo incrocio appare come completamente da riprogettare.
14. **Attraversamento Carracci-Ponte Matteotti:** non appaiono del tutto progettati i raccordi ciclabili; inoltre sul ponte la ciclabile in mezzo costringe a un doppio attraversamento del binario, aumentando il disagio di una zona ad altissimo uso, si richiede una proposta più efficiente e adeguata alla capienza ciclabile di questa traiettoria.
15. **Viale della Repubblica:** mancano del tutto i raccordi con le altre direzioni e la pista appare sottodimensionata.
16. **Via Ferrarese - via della Liberazione:** nelle tavole non appaiono i progetti delle ciclabili previste.

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento

6.3 INCONTRI CON GLI STAKEHOLDER

17. **Via San Donato:** per il percorso ciclabile, uno dei più utilizzati della rete già realizzata, rimangono le problematiche attuali, di pista bidirezionale sul marciapiede, con ulteriore svantaggio perché l'opzione di rimanere su strada è ancora più inaccessibile per cui il progetto è peggiorativo rispetto all'esistente; sembra necessario riprogettare i percorsi ciclabili riducendo l'ampiezza dei marciapiedi e ricavando una corsia monodirezionale in strada. In generale la qualità di questo percorso andrebbe migliorata secondo gli standard del Biciplan.
18. **Pilastro via Riguzzi/Fanin:** la pista che è disegnata a zig-zag dietro i centri commerciali dovrebbero essere portata in parallela alla strada, in linea retta approfittando degli oneri di urbanizzazione, consentendo maggiore accessibilità al plesso stesso e un percorso più lineare e intuitivo.

La consulta infine, al netto delle osservazioni poste, ha espresso quindi un parere ampiamente positivo sul progetto, auspicando un proprio coinvolgimento a collaborare nei prossimi step previsti dall'iter progettuale.

Incontro con la consulta delle disabilità

L'incontro con la consulta delle disabilità del Comune di Bologna è avvenuto nella giornata del 4 luglio 2019, alla presenza del Disability Manager del Comune Egidio Sosio, del Vicepresidente e altri membri della consulta. L'incontro è stato l'occasione per i progettisti e i tecnici del Comune di Bologna presenti, per presentare ampiamente lo stato di avanzamento del progetto della linea rossa, con particolare attenzione agli impatti che il progetto avrà in termini migliorativi sulla accessibilità urbana e in generale del sistema di trasporto pubblico cittadino.

Le questioni affrontate sono state numerose, tutte dentro la cornice dell'opportunità straordinaria che secondo la consulta, il progetto per le sue caratteristiche, rappresenta per la città, per risolvere i numerosi problemi di accessibilità diffusi lungo tutto il tratto interessato dall'intervento.

Si è quindi avuto modo di entrare nel dettaglio di alcune soluzioni tecniche (materiali, differenze cromatiche, arredi, infografiche adeguate, ecc.) per le quali la consulta si è resa disponibile a proseguire, nelle fasi successive di approfondimento progettuale, il dialogo con il gruppo di progettazione per affiancare su questi temi i progettisti nell'individuare le migliori e più adeguate soluzioni progettuali possibili alle numerose questioni utili a rendere Bologna più accessibile a tutti.

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.3 INCONTRI CON GLI STAKEHOLDER

Incontro con i comitati cittadini che hanno espresso posizione in merito al progetto

L'incontro con la rete dei comitati che hanno espresso una posizione in merito al progetto per la realizzazione della nuova rete tranviaria di Bologna è avvenuto nella giornata del 21 giugno 2019 presso la sede della Fondazione per l'Innovazione Urbana. All'incontro sono stati invitati:

- > **Comitato Artisti di Strada**
- > **Comitato Attacchiamoci al Tram (presente)**
- > **Comitato NoTram Saffi - San Felice**
- > **Comitato Palasport**
- > **Comitato Pro Navile**
- > **Comitato Salviamo il quartiere Navile**
- > **Comitato Vivere la Bolognina**
- > **Comitato Progetto Bolognina (presente)**

Il dibattito, per venire incontro a una richiesta precisa pervenuta dal Comitato Attacchiamoci al Tram, si è svolto secondo una modalità domanda/risposta, attraverso la quale è stato possibile affrontare in oltre due ore e mezzo di riunione, tutte le questioni emerse dal dibattito pubblico di questi mesi.

I temi affrontati possono essere sintetizzati nei seguenti argomenti:

- > scelta e alle caratteristiche del tipo di mezzo e valutazioni circa le alternative (implementazione trasporto su gomma / realizzazione metro);
- > impatto acustico e ambientale del progetto sul sistema urbano;
- > modifiche alla viabilità previste ad integrazione della linea;
- > impatto economico sulle attività commerciali della zona;
- > impatto del progetto sul sistema della sosta;
- > criticità circa il rifacimento dei sottoservizi;
- > impatto della realizzazione della linea sul valore degli immobili e sulle proprietà private;
- > impatto del progetto sul sistema del verde esistente;
- > durata e modalità di realizzazione dei cantieri ed alle tempistiche dei lavori previste.

I tecnici presenti hanno risposto puntualmente alle domande poste dai presenti, con un approccio aperto al confronto. Nonostante ciò, i rappresentanti dei comitati presenti e, in particolar modo, del comitato Attacchiamoci al tram, sono rimasti fermi sulla propria contrarietà al progetto e hanno espresso insoddisfazione rispetto alle risposte elaborate dai tecnici presenti.

L'incontro è stato trasmesso in diretta sul canale Facebook della Fondazione Innovazione Urbana ed è possibile rivederlo al seguente link:

<https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/videos/342570586657359/>



6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.3 INCONTRI CON GLI STAKEHOLDER

Punto informativo nella sede della fondazione innovazione urbana

Dall'avvio del percorso e ancora oggi, ogni venerdì (e su richiesta) è aperto al pubblico un punto informativo presso la sede della Fondazione per l'Innovazione Urbana.

Dall'inizio del percorso, gli operatori FIU hanno incontrato decine di cittadini che a vario titolo sono intervenuti per richiedere informazioni e dettagli sul progetto.

Gli incontri hanno visto la partecipazione di numerosi commercianti che, relativamente al loro ambito di interesse, hanno richiesto delucidazioni sulle numerose tematiche che ampiamente sono state descritte all'interno del report.

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento6.4 SECONDO QUESTIONARIO ONLINE: STRUTTURA
E ANALISI DEGLI ESITI

Il secondo questionario elaborato dalla Fondazione per l'Innovazione Urbana, in collaborazione con il Comune di Bologna, ha mantenuto le caratteristiche e gli scopi del primo che era stato prodotto, ma è stato arricchito da ulteriori domande in base alle esigenze e criticità emerse. Si tratta fondamentalmente di un questionario esplorativo, orientativo e di supporto ai fini dell'integrazione documentale del percorso e delle attività precedentemente illustrate. L'obiettivo primario è, infatti, quello di integrare tale percorso, raccogliendo dati e richieste sui temi ritenuti più importanti dai cittadini valutando, attraverso un'analisi quali-quantitativa, l'opinione dei cittadini per continuare le attività della campagna informativa e descrittiva, anche attraverso l'utilizzo di un linguaggio più accessibile a tutti gli abitanti.

Questo report analizza le risposte fornite al questionario rilevate tra il 28 marzo 2019 (giorno di pubblicazione dello stesso) e il 12 luglio 2019. Riteniamo importante sottolineare come durante la fase di somministrazione dei questionari online (nella sezione dedicata al sito <http://partecipa.comune.bologna.it/spazio-informativo-linea-tranviaria/>) è resa esplicita la non obbligatorietà delle domande.

Restituzione degli esiti dell'indagine

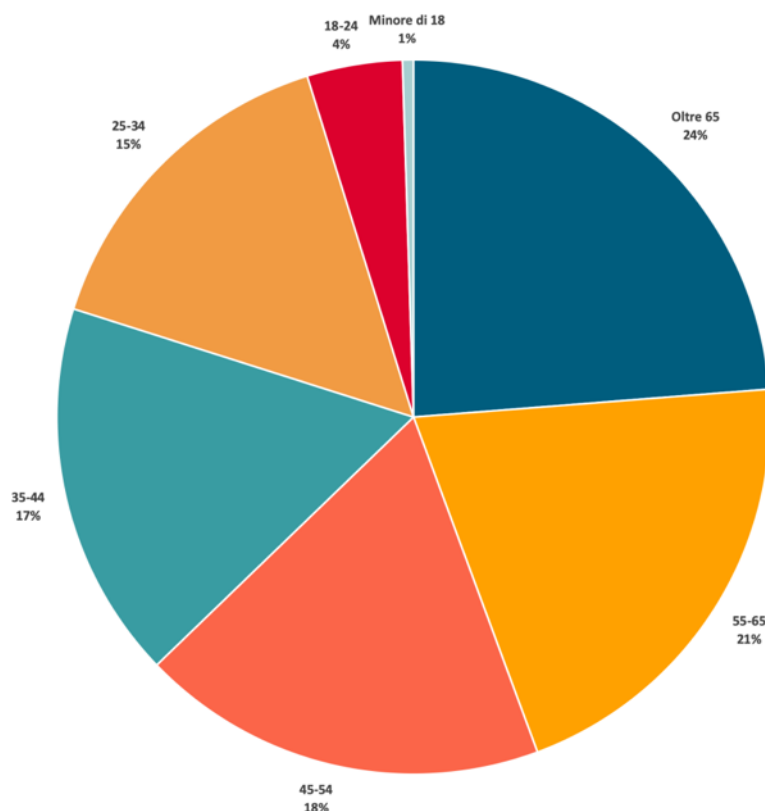
Attraverso la seconda indagine, sono state raccolte **606 risposte**. Tutti i questionari compilati sono da considerare casi validi e utilizzabili nelle elaborazioni, mentre alcune risposte sono da considerarsi nulle o inutilizzabili, anche a seguito di un processo di data cleaning.

Come anticipato nell'analisi del primo questionario, sono state inserite anche tre domande per raccogliere informazioni sulle caratteristiche anagrafiche, in modo da ottenere un quadro più completo dei partecipanti al questionario e implementare coerentemente il percorso di informazione e coinvolgimento a supporto della prima linea tranviaria.

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento6.4 SECONDO QUESTIONARIO ONLINE: STRUTTURA
E ANALISI DEGLI ESITI

Analisi dei grafici

Età.
Grafico 1.

L'analisi dei dati raccolti dal secondo questionario somministrato ha fatto emergere che c'è un **interesse generale abbastanza equilibrato tra le varie fasce di età**, evidenza questa che rende molto chiaramente l'impatto trasversale del progetto sull'intera cittadinanza.

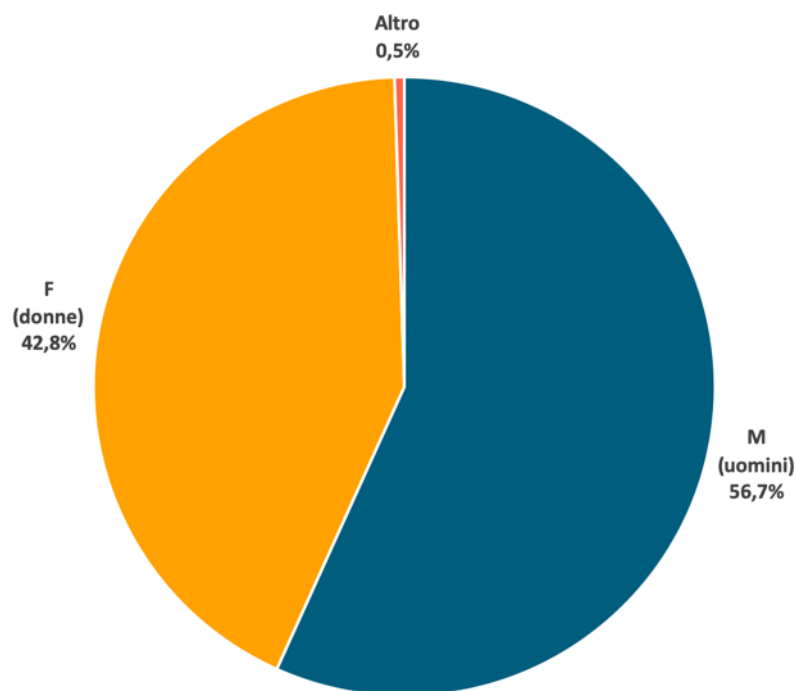
I partecipanti si dividono nelle seguenti percentuali, in termini di fasce d'età d'età, in ordine decrescente:

- > **Oltre 65: 24%**;
- > **55-65: 21%**;
- > **45-54: 18%**;
- > **35-44: 17%**;
- > **25-34: 15%**;
- > **18-24: 4%**;
- > **Minore di 18: 1%**.

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.4 SECONDO QUESTIONARIO ONLINE: STRUTTURA E ANALISI DEGLI ESITI

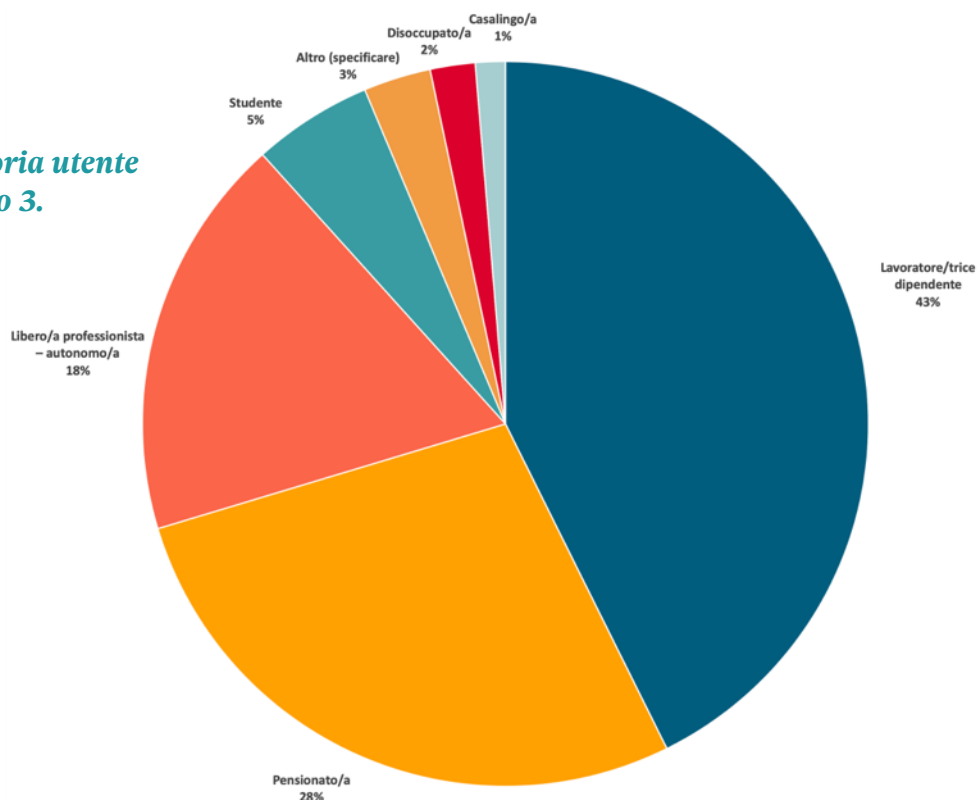


Genere
Grafico 2.

I partecipanti al questionario dichiarano di essere:

- > **M (uomini): 56,7%**;
- > **F (donne): 42,8%**;
- > **Altro: 0,5%**.

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento6.4 SECONDO QUESTIONARIO ONLINE: STRUTTURA
E ANALISI DEGLI ESITICategoria utente
Grafico 3.

A conferma di quanto già evidenziato nel grafico sulla composizione anagrafica dei partecipanti al questionario, dal seguente grafico emerge come il progetto vada ad interessare prevalentemente lavoratori e pensionati. La componente studentesca, per quanto molto ampia in città, non appare al momento ancora particolarmente interessata.

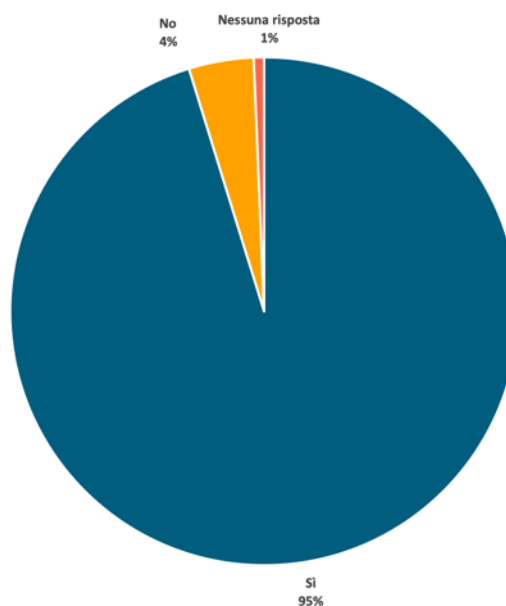
Le categorie di utenti (abitanti) che hanno partecipato al questionario, si dividono quindi tra:

- > **Lavoratore/trice dipendente: 43%**;
- > **Pensionato/a: 28%**;
- > **Libero/a professionista - autonomo/a: 18%**;
- > **Studente: 5%**;
- > **Altro (specificare): 3%**;
- > **Disoccupato/a: 2%**;
- > **Casalingo/a: 1%**.

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento6.4 SECONDO QUESTIONARIO ONLINE: STRUTTURA
E ANALISI DEGLI ESITI

*Sei a conoscenza del
progetto di fattibilità della
prima linea tranviaria?
Grafico 4.*



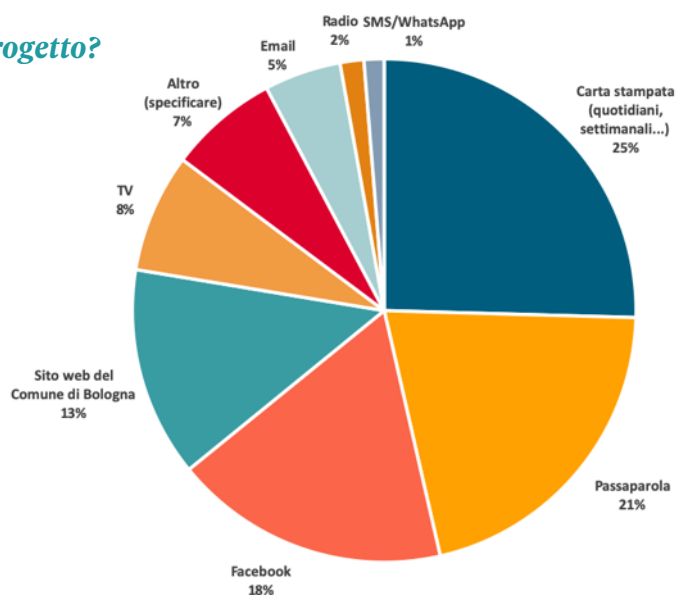
Sulla base delle 606 risposte ricevute a questa domanda, è possibile affermare che **la grande maggioranza degli intervenuti (il 95% dei partecipanti) ha dichiarato di essere a conoscenza del progetto di fattibilità tecnica ed economica**, mentre il 4% non ne è a conoscenza. L'1% dei partecipanti non ha fornito una risposta.

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.4 SECONDO QUESTIONARIO ONLINE: STRUTTURA E ANALISI DEGLI ESITI

Come sei venuto a conoscenza del progetto?
Grafico 5.



Sulla base delle risposte ricevute al secondo questionario, il canale che ha prodotto risultati più significativi è la carta stampata. Appare interessante una comparazione rispetto al primo questionario, nel quale era emerso nettamente Facebook come canale di conoscenza più diffuso (38%). In ordine decrescente i dati elaborati evidenziano i seguenti risultati in termini percentuali:

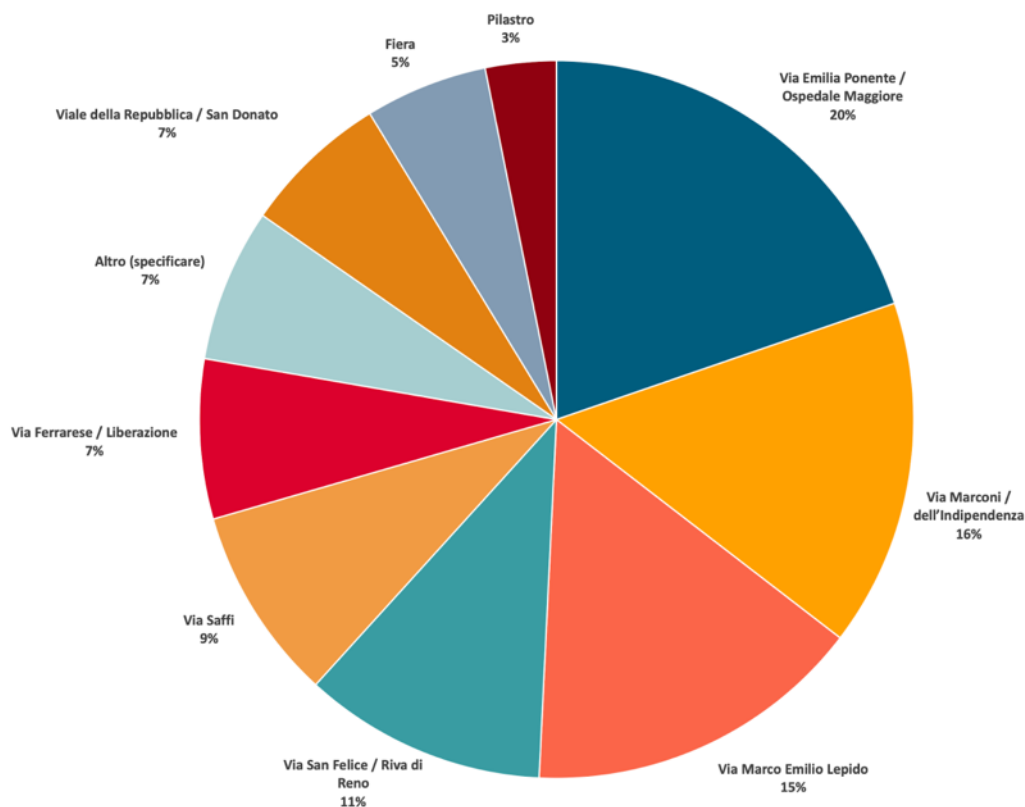
- > **carta stampata: 25%;**
- > **passaparola: 21%;**
- > **Facebook: 18%;**
- > **sito web del Comune di Bologna: 13%;**
- > **TV: 8%;**
- > **altri canali non inclusi nel questionario: 7%;**
- > **email: 5%;**
- > **radio: 2%;**
- > **SMS/Whatsapp: 1%.**

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento6.4 SECONDO QUESTIONARIO ONLINE: STRUTTURA
E ANALISI DEGLI ESITI

*Rispetto al progetto preliminare, quale via, piazza
o zona limitrofa del tragitto del tram ti interessa di più?*

Grafico 6.



Sulla base dei dati raccolti relativi alle aree di maggiore interesse (per i cittadini) attraversate o limitrofe al tracciato del tram indicato nel PFTE, i partecipanti hanno indicato maggiore interesse e attenzione per le zone del Quartiere Borgo Panigale-Reno e Porto-Saragozza.

Il risultato coincide in parte con il livello di partecipazione riscontrato concretamente agli incontri pubblici e ai vari momenti di informazione e ascolto svolti nei quartieri.

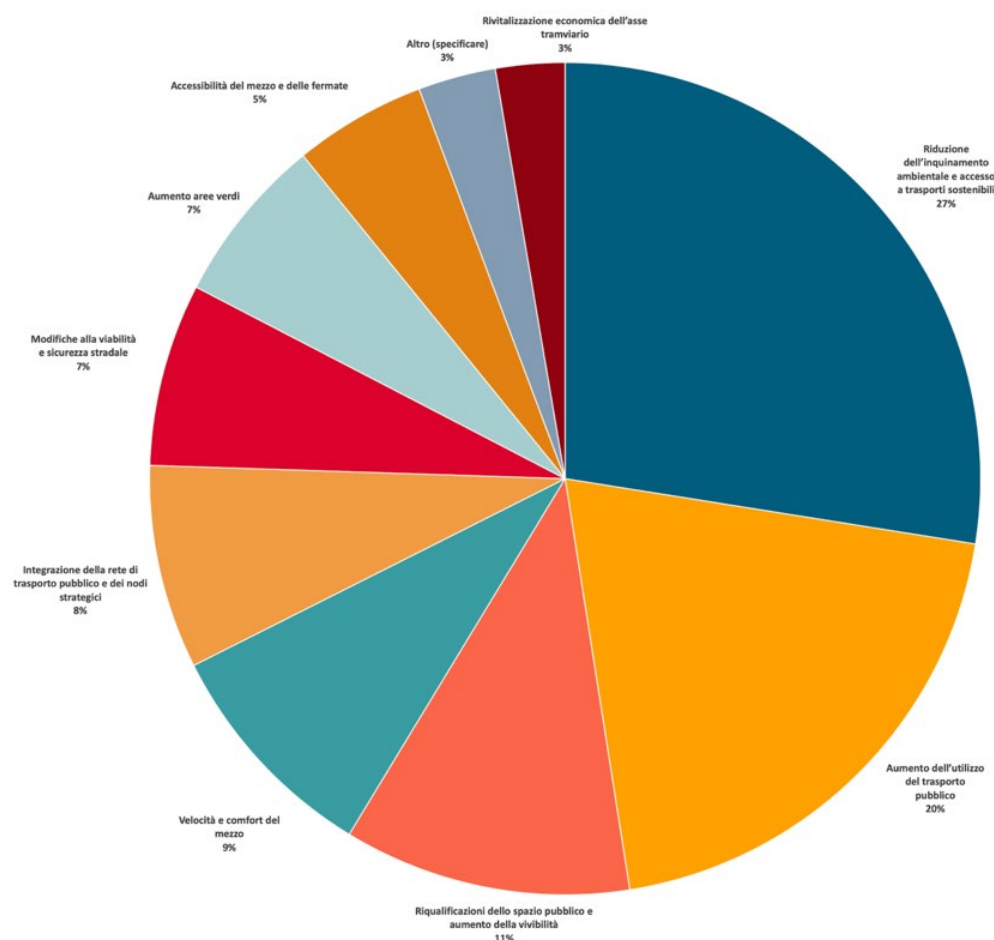
In termini percentuali assoluti i risultati sono i seguenti:

- > **Via Emilia Ponente / Ospedale Maggiore: 20%;**
- > **Via Marconi / dell'Indipendenza: 16%;**
- > **Via Marco Emilio Lepido: 15%;**
- > **Via San Felice / Riva di Reno: 11%;**
- > **Via Saffi: 9%;**
- > **Via Ferrarese / Liberazione: 7%;**
- > **Altro (specificare): 7%;**
- > **Viale della Repubblica / San Donato: 7%;**
- > **Fiera: 5%;**
- > **Pilastro: 3%.**

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento6.4 SECONDO QUESTIONARIO ONLINE: STRUTTURA
E ANALISI DEGLI ESITI

Quale aspetto ti sembra più importante per il progetto preliminare?
Grafico 7.



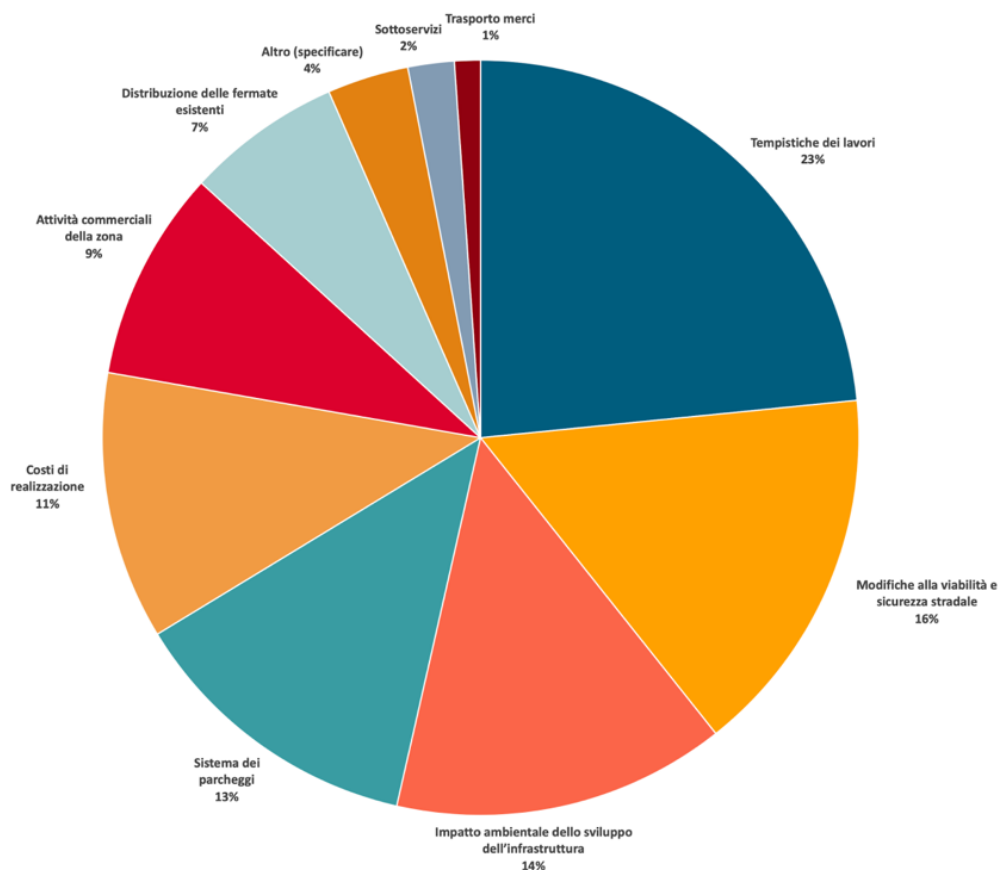
Rispetto ai temi ritenuti più importanti dai partecipanti, i dati raccolti hanno fatto emergere come **l'incremento dell'offerta e quindi dell'utilizzo del trasporto pubblico, legato alla riduzione dell'inquinamento ambientale, siano le due tematiche attorno alle quali i partecipanti al questionario trovano maggiore interesse**. Particolarmente significativo appare anche come l'impatto del progetto sulla riqualificazione urbana dello spazio pubblico sia un tema molto sentito dalla cittadinanza. A seguire i risultati in percentuali assolute:

- > **Riduzione dell'inquinamento ambientale e accesso a trasporti sostenibili: 27%;**
- > **Aumento dell'utilizzo del trasporto pubblico: 20%;**
- > **Riqualficazioni dello spazio pubblico e aumento della vivibilità: 11%;**
- > **Velocità e comfort del mezzo: 9%;**
- > **Integrazione della rete di trasporto pubblico e dei nodi strategici: 8%;**
- > **Modifiche alla viabilità e sicurezza stradale: 7%;**
- > **Aumento aree verdi: 7%;**
- > **Accessibilità del mezzo e delle fermate: 5%;**
- > **Altro (specificare): 3%;**
- > **Rivitalizzazione economica dell'asse tramviario: 3%.**

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento6.4 SECONDO QUESTIONARIO ONLINE: STRUTTURA
E ANALISI DEGLI ESITI

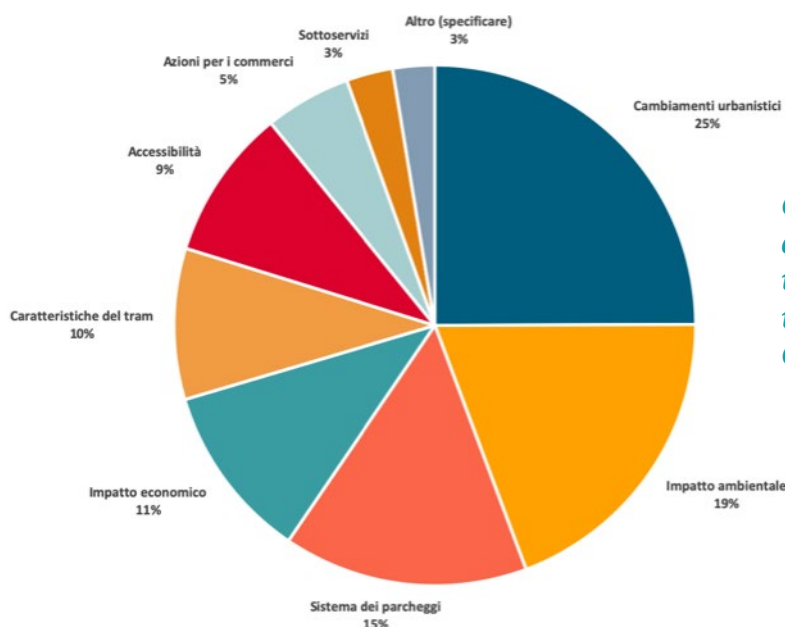
Relativamente al progetto preliminare, quale aspetto ti preoccupa di più?
Grafico 8.



Il questionario ha raccolto anche le osservazioni dei cittadini in merito alle loro preoccupazioni, in modo da poter dare risposte concrete attraverso maggiori delucidazioni durante gli incontri pubblici e le altre attività previste in questa fase del percorso di informazione, coinvolgimento e ascolto a supporto della realizzazione della prima linea tranviaria. **Le tempistiche dei lavori e le modifiche alla viabilità risultano da questa indagine i temi che maggiormente più di altri preoccupano i cittadini**, che risultano particolarmente sensibili anche **all'impatto che il progetto avrà sull'ambiente e sul sistema della sosta**. I risultati relativi alle preoccupazioni, dunque, sono i seguenti:

- > **Tempistiche dei lavori: 23%;**
- > **Modifiche alla viabilità e sicurezza stradale: 16%;**
- > **Impatto ambientale dello sviluppo dell'infrastruttura: 14%;**
- > **Sistema dei parcheggi: 13%;**
- > **Costi di realizzazione: 11%;**
- > **Attività commerciali della zona: 9%;**
- > **Distribuzione delle fermate esistenti: 7%;**
- > **Altro (specificare): 4%;**
- > **Sottoservizi: 2%;**
- > **Trasporto merci: 1%.**

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento6.4 SECONDO QUESTIONARIO ONLINE: STRUTTURA
E ANALISI DEGLI ESITI

Quale tra
queste informazioni
vorresti che
venisse approfondita?
Grafico 9.

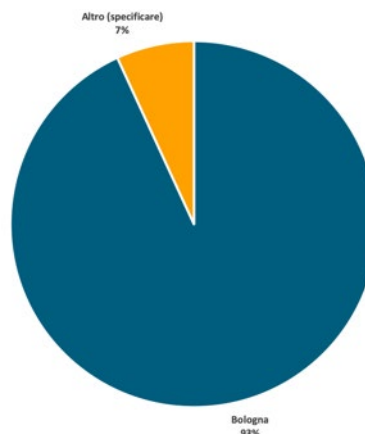
Proseguendo l'indagine, in linea con le risposte date nelle domande precedenti, **le trasformazioni urbanistiche, l'impatto ambientale dell'opera e le trasformazioni sul sistema della sosta**, sono i 3 temi (perfettamente coincidenti con le preoccupazioni) che i cittadini **vorrebbero venissero approfonditi con maggiore attenzione** nello sviluppo del progetto. I partecipanti al questionario, in tal senso si sono espressi in termini percentuali nella seguente maniera:

- > **Cambiamenti urbanistici: 25%;**
- > **Impatto ambientale: 19%;**
- > **Sistema dei parcheggi: 15%;**
- > **Impatto economico: 11%;**
- > **Caratteristiche del tram: 10%;**
- > **Accessibilità: 9%;**
- > **Azioni per i commerci: 5%;**
- > **Sottoservizi: 3%;**
- > **Altro (specificare): 3%.**

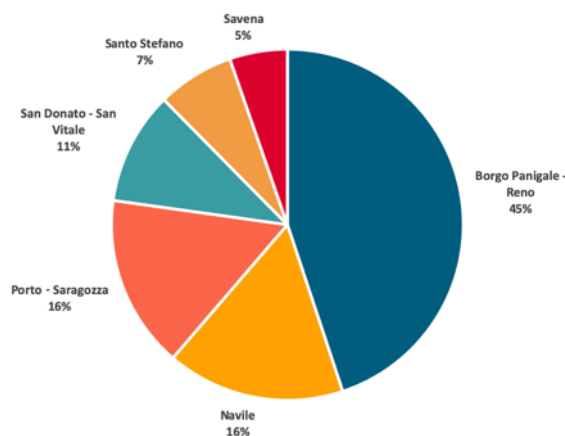
6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento6.4 SECONDO QUESTIONARIO ONLINE: STRUTTURA
E ANALISI DEGLI ESITI

*In quale Comune
vivi abitualmente?
Grafico 10.*



Il grafico rappresenta la percentuale di partecipanti provenienti da Bologna e da altri Comuni. Nel **93% dei casi i partecipanti al questionario dichiarano di risiedere abitualmente a Bologna**; mentre il 7% afferma di risiedere in altri Comuni (generalmente appartenenti all'area metropolitana di Bologna).



*In quale
quartiere risiedi?
Grafico 11.*

Rispetto al primo questionario, dal quale era emerso un certo equilibrio fra tutti i quartieri in termini di partecipazione, in questo caso, **si rileva una partecipazione particolarmente marcata tra gli abitanti del Quartiere Borgo-Panigale**.

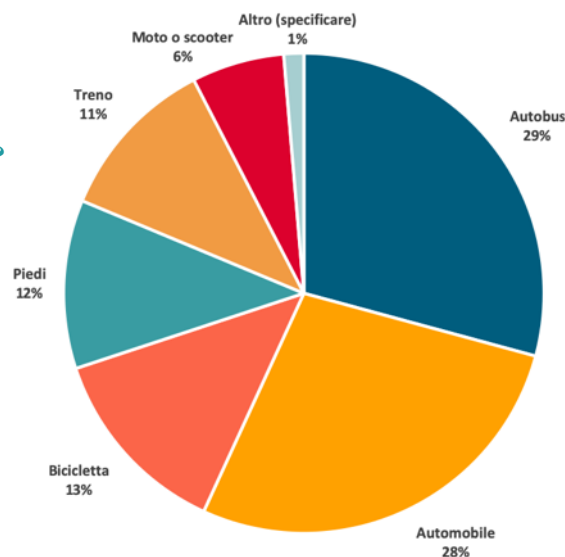
I risultati sono i seguenti:

- > **Borgo Panigale-Reno: 45%**;
- > **Navile: 16%**;
- > **Porto-Saragozza: 16%**;
- > **San Donato-San Vitale: 11%**;
- > **Santo Stefano: 7%**;
- > **Savena: 5%**.

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento6.4 SECONDO QUESTIONARIO ONLINE: STRUTTURA
E ANALISI DEGLI ESITI

*In genere, con quale mezzo
di trasporto arrivi a Bologna?
Grafico 12.*



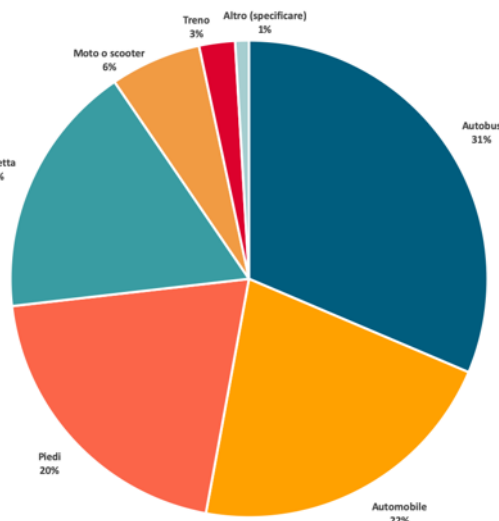
Il Grafico 12 indica, in percentuale, quale mezzo di trasporto utilizzano le persone per arrivare a Bologna.

In un confronto con il primo questionario dove era l'automobile (39%) ad attestarsi come il mezzo più utilizzato, in questo caso **l'autobus con il 29% delle risposte, seguito dall'automobile (28%) sono i mezzi maggiormente utilizzati dai partecipanti al questionario.** Il dato appare significativo, soprattutto se considerato anche alla luce di una analisi complessiva del dato dove emergono la bicicletta (13%), la mobilità pedestre (12%) e il treno (11%), seguiti da moto o scooter (6%) e, infine, da altri tipi di mezzi (1%) e che **ci dice come il progetto interessi in maniera trasversale utenti che presentano attualmente caratteristiche e necessità differenti tra loro.**

6

La seconda fase del percorso di informazione e coinvolgimento

6.4 SECONDO QUESTIONARIO ONLINE: STRUTTURA E ANALISI DEGLI ESITI



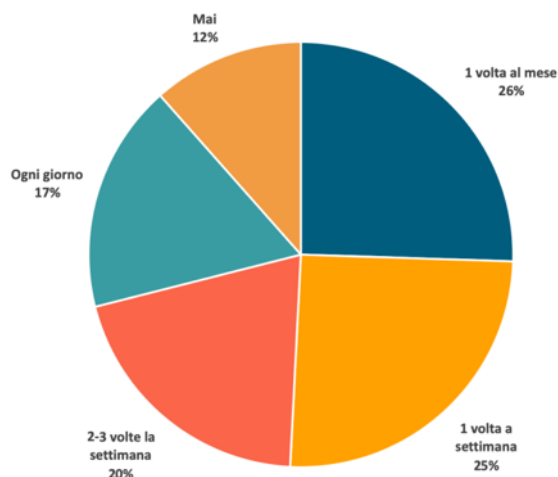
*In genere, quali mezzi usi per spostarti in città?
Grafico 13.*

Il Grafico 13 rappresenta, in percentuale, quali mezzi vengono utilizzati dai partecipanti al questionario per spostarsi in città. Come per il grafico precedente, nel rilevare che l'autobus risulta essere la scelta favorita dalla maggior parte dei partecipanti al questionario, con un ammontare di risposte pari al 31% del totale delle risposte ricevute, il dato che appare significativo analiticamente è come **per il progetto della nuova linea tranviaria ci sia un interesse trasversale da parte di utenti con abitudini e necessità differenti**. Il dato sull'autobus è seguito infatti da chi attualmente si muove utilizzando l'automobile (22%) o a piedi (20%). Per quanto riguarda altri tipi di mobilità, i dati rilevano che il resto dei partecipanti si muove utilizzando bicicletta (17%), moto o scooter (6%), treno (3%), altri mezzi (1%).

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento6.4 SECONDO QUESTIONARIO ONLINE: STRUTTURA
E ANALISI DEGLI ESITI

Con quale frequenza utilizzi
mezzi di trasporto pubblici?
Grafico 14.



In merito alla frequenza di utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici, il grafico fa emergere in maniera chiara ancora una volta come **il progetto interessi una vastità di popolazione molto eterogenea**. Particolarmente interessante appare il dato che raggruppa con oltre il 45% i fruitori saltuari dei mezzi di TPL (1 volta a settimana e 2 o 3 volte a settimana)

Questo dato, se letto in maniera integrata con gli altri dati emersi dal questionario, fa emergere **un'attenzione importante al progetto da parte di una categoria che, se avesse a disposizione una rete più efficiente, con grande probabilità si sposterebbe verso l'utilizzo (o un maggiore utilizzo) del mezzo di trasporto pubblico**.

I risultati sono i seguenti:

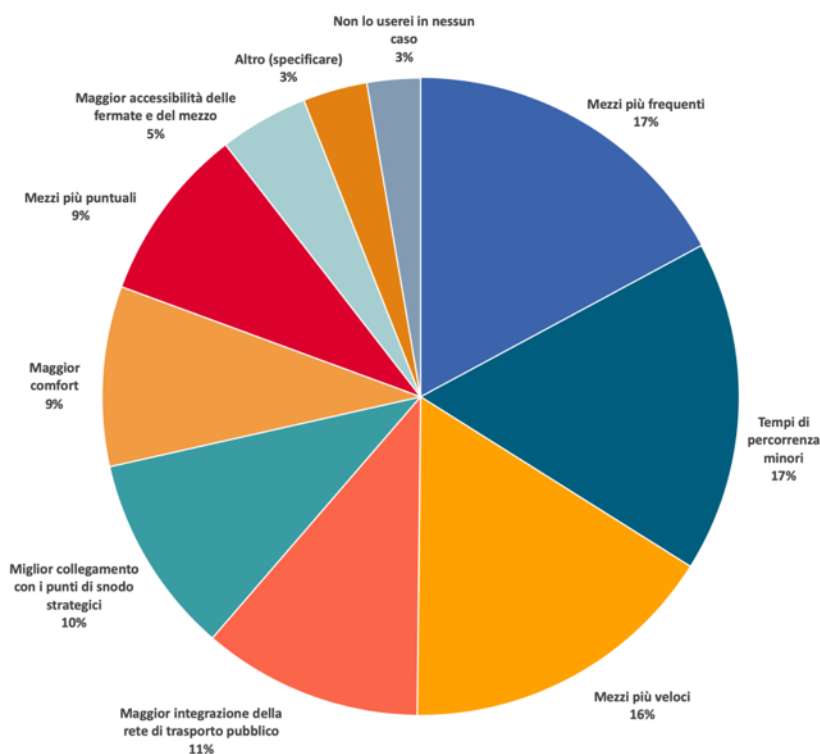
- > **1 volta al mese: 26%**;
- > **1 volta a settimana: 25%**;
- > **2-3 volte a settimana: 20%**;
- > **Ogni giorno: 17%**;
- > **Mai: 12%**.

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento6.4 SECONDO QUESTIONARIO ONLINE: STRUTTURA
E ANALISI DEGLI ESITI

Quali dei seguenti interventi ti spingerebbero a utilizzarè (o utilizzare più spesso) il trasporto pubblico?

Grafico 15.



A conferma di quanto appena detto per il grafico 14, il seguente grafico rappresenta gli interventi in termini di gestione, di caratteristiche del mezzo, che spingerebbero gli abitanti a uno shift modale e, dunque, ad uno spostamento verso l'utilizzo (o un maggiore utilizzo) del mezzo di trasporto pubblico:

- > **Mezzi più frequenti: 17%;**
- > **Tempi di percorrenza minori: 17%;**
- > **Mezzi più veloci: 16%;**
- > **Maggior integrazione della rete di trasporto pubblico: 11%;**
- > **Miglior collegamento con i punti di snodo strategici: 10%;**
- > **Maggior comfort: 9%;**
- > **Mezzi più puntuali: 9%;**
- > **Maggior accessibilità delle fermate e del mezzo: 5%;**
- > **Altro (specificare): 3%;**
- > **Non lo userei in nessun caso: 3%.**

6

La seconda fase del percorso
di informazione e coinvolgimento6.4 SECONDO QUESTIONARIO ONLINE: STRUTTURA
E ANALISI DEGLI ESITI

Panoramica dei commenti aperti al questionario

Sia il primo che il secondo questionario hanno previsto una sezione a risposta aperta dedicata ai commenti degli abitanti in relazione al progetto del tram, in modo che questi possano esprimere opinioni, suggerimenti, ecc.

Si riporta di seguito una panoramica che cerca di raggruppare i commenti al questionario nelle principali categorie maggioritarie:

- > **Pareri esplicitamente favorevoli e contrari alla realizzazione della prima linea tranviaria:** di seguito si citano alcuni esempi esplicativi, che non vogliono in alcun modo supporre una proporzione tra le parti, ma solo semplificare la comprensione di detta categoria.
 - > “Molto favorevole al progetto di introduzione della rete tranviaria”
 - > “Contro tram”.
 - > “Sono molta contenta che Bologna avrà il tram, ma penso che quattro linee non bastino”
 - > “Non sono d’accordo”
- > **Commenti propositivi favorevoli e contrari:** alcuni commenti propongono tracciati alternativi a ciò che è stato indicato come opzione preferita dai progettisti oppure relativi a questioni che non dipendono direttamente dalla fase progettuale attuale, ma si ritiene importante raccogliere queste suggestioni per accorgimenti e migliorie da effettuare nella fase definitiva ed esecutiva del progetto.
 - > “Eviterei l’opzione tratta Ugo Bassi-Rizzoli a favore della tratta Marconi-Irnerio.
Ritengo dannoso agli edifici il passaggio di mezzi sotto le due torri” [il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) della prima linea tranviaria **non prevede** il passaggio sotto le Due Torri
 - > “Sarebbe importante garantire l’utilizzo del tram anche negli orari notturni”.
 - > “Per modificare le abitudini negli spostamenti è necessario pensare anche a una vera e propria rete ciclabile integrata”.
 - > “necessario parlare con cittadini e confrontarsi”.

7

IL PIANO DI COMUNICAZIONE

Il percorso di informazione e di ascolto della cittadinanza è stato accompagnato nelle differenti fasi da un **piano di comunicazione**: utilizzando diversi linguaggi e media, l'obiettivo è stato non solo di raggiungere comunità e cittadini delle zone coinvolte dal progetto, ma rendere trasparente il processo e rendere accessibile ogni fase e aspetto del progetto ai cittadini ed esperti interessati. Le “zone sensibili”, quelle che saranno interessate dai futuri cantieri, hanno visto una comunicazione di prossimità, con incontri, presenze ai luoghi di ritrovo come mercati o centri sociali e commerciali ecc.

Di fatto, è stato creato un sistema complesso di comunicazione coniugando accessibilità, prossimità e aspetti tecnici: a seconda dei contesti di riferimento, sono stati usati tutti i media disponibili supportando la relazione come strumento di informazione e diffusione.

Con questo obiettivo, sono stati prodotti **materiali specifici sia cartacei**, come brochure informative contenenti informazioni sul progetto, locandine e volantini con l'indicazione di orari e appuntamenti dei differenti incontri programmati, che sono stati distribuiti sul territorio anche attraverso il supporto dei differenti quartieri, **che digitali**, utilizzando i siti internet e le piattaforme social sia della Fondazione per l'Innovazione Urbana che del Comune di Bologna. Tutti i materiali sono disponibili sui siti web della Fondazione per l'Innovazione Urbana e del Comune di Bologna, sezione Partecipa.

Particolare attenzione è stata data alla trasparenza, con l'obiettivo di affrontare in modo accessibile e partecipativo ogni aspetto, coniugando la complessità del progetto con la necessità di trasmettere le informazioni necessarie e corrette circa le trasformazioni legate all'intervento. In particolare, con questa finalità, sono stati pubblicati:

- > **contenuti tecnici, dedicati ai cittadini più esperti;**
- > **FAQ sulle questioni emerse come particolarmente significative per cittadini, per fornire risposte esaustive con un linguaggio accessibile a tutti i cittadini;**
- > **report dei questionari con rendicontazione delle questioni emerse;**
- > **dirette Facebook di tutti gli incontri pubblici;**
- > **documentazione fotografica su Facebook dei principali incontri pubblici.**

Il processo è stato supportato da una costante presenza sul territorio da parte degli operatori della FIU, alternando postazioni fisse presso URP di quartiere o luoghi di ritrovo stabili, come i centri sociali anziani, centri commerciali, presidiando feste di quartiere ed eventi e altri luoghi di socialità, uscendo così dagli spazi e dalle modalità tradizionali delle Istituzioni e recandosi direttamente sul territorio. Questo approccio, definito di prossimità, ha permesso di avviare relazioni e modalità comunicative utili a coinvolgere cittadini che diversamente non sarebbero intervenuti agli incontri organizzati.

7

IL PIANO DI COMUNICAZIONE

Per finire, ogni incontro partecipativo organizzato dalla Fondazione, dal Bilancio partecipativo, al processo a supporto del Piano Urbanistico Generale a ogni Laboratorio di Quartiere, è stato occasione per raccontare il progetto della prima linea tranviaria e informare i cittadini, creando così un filo continuo con altre politiche e progettualità dell'amministrazione.

Siti web di riferimento:

<http://www.fondazioneinnovazioneurbana.it/progetto/untramperbologna/>

<http://partecipa.comune.bologna.it/un-tram-bologna/>

<http://www.comune.bologna.it/trasporti/servizi/2:4036/44944/>

<https://www.facebook.com/FondazioneInnovazioneUrbana/>



IL TEAM DELLA FONDAZIONE INNOVAZIONE URBANA

Lo sviluppo percorso di informazione e coinvolgimento della cittadinanza a supporto del progetto della prima 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:

Giovanni Ginocchini - Direttore della Fondazione Innovazione Urbana

Michele D'Alena - Coordinatore Ufficio Immaginazione Civica

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

Noemi Julian - Facilitatrice e graphic designer - Architetto, esperta in processi di rigenerazione urbana;

Mario Mirabile - Facilitatore - Scienziato Politico e sociale, esperto in politiche urbane e del digitale;

Bologna, 6 Dicembre 2019