

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA
SICUREZZA STRADALE DEI PEDONI
(Art. 4 Decreto MIT del 22/12/2022)

Scheda 2. Analisi generale e specifica dell'incidentalità

DENOMINAZIONE INTERVENTO:

“Interventi per il miglioramento della sicurezza stradale dei pedoni: nuove zone a velocità limitata, realizzazione e riqualificazione di percorsi e attraversamenti pedonali”

A.STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

1. ASPETTI GENERALI

La proposta di intervento si inserisce nel territorio del Comune di Bologna, di cui nel seguito si fornisco brevi cenni sulle sue caratteristiche generali.

Secondo gli ultimi dati diffusi da ISTAT e di fonte Censimento permanente, pubblicati a fine 2022, la popolazione residente nel Comune di Bologna ammontava a 387.842 unità al 31 dicembre 2021 (in variazione di -0,98% rispetto al 2020), 391.686 unità al 31 dicembre 2020 (in variazione di -0,94% rispetto al 2019) e 395.416 unità al 31 dicembre 2019 (in variazione di +0,55 rispetto al 2018).

La città di Bologna, oltre che da cittadini residenti, è vissuta da diverse “popolazioni” non abitualmente dimoranti in città. Secondo ISTAT, si possono stimare circa 100.000 individui (lavoratori, studenti, e city users del territorio) che si aggiungono ai circa 390.000 residenti nel Comune di Bologna (dunque circa il 28% in più), portando a oltre 500.000 gli individui complessivamente presenti, senza considerare i turisti. Questi ultimi, cresciuti esponenzialmente fino alla primavera 2020, sono arrivati a un equivalente di 50.000 persone/giorno. I numeri del turismo relativi agli anni 2020 e 2021 sono stati ovviamente influenzati in negativo dalle limitazioni alla circolazione imposte per contrastare la diffusione del COVID-19, ma già dal 2022 sembrano essere tornati in linea, anche se non ancora pari, a quelli del 2019. Negli ultimi anni un cambiamento positivo del turismo bolognese è riferibile alla ridotta stagionalità, anche grazie a una diversificazione dell'offerta cittadina, specie culturale. La differenza nelle percentuali di presenze per mese, tra il mese con minori presenze e quello con maggiori presenze, si attesta a pochi punti percentuali. Non è possibile definire le parti di città dove si concentra la popolazione temporanea, tuttavia si possono sovrapporre alcune conoscenze rispetto ad alcuni servizi attrattori che danno un'idea distributiva.

Il territorio del Comune di Bologna, sviluppato sulla traccia della Via Emilia che lo attraversa trasversalmente, nel cuore della Città Metropolitana di Bologna, di cui fa parte insieme ad altri 54 comuni limitrofi, si estende su una superficie complessiva di quasi 141 kmq ed è articolato in 6 Quartieri (circoscrizioni amministrative), 18 Zone (vecchie circoscrizioni amministrative), 90 aree statistiche (aggregazioni territoriali

intermedie definite dal Comune di Bologna) e 2.333 sezioni di censimento (definite dall'ISTAT in occasione dei censimenti generali).

Dal 7 giugno 2016 è entrata ufficialmente in vigore a Bologna la nuova articolazione amministrativa che ha portato a una riduzione delle circoscrizioni (Quartieri) da 9 a 6. I nuovi Quartieri sono: Borgo Panigale-Reno (zone Barca, Borgo Panigale, Santa Viola), Navile (zone Bolognina, Corticella, Lame), Porto-Saragozza (zone Costa Saragozza, Malpighi, Marconi, Saffi), San Donato-San Vitale (zone San Donato, San Vitale), Santo Stefano (zone Colli, Galvani, Innerio, Murri), Savena (zone Mazzini, San Ruffillo).

Le 18 zone sopra specificate sono le vecchie circoscrizioni amministrative in vigore a Bologna fino a metà degli anni '80.

Il territorio comunale è stato poi suddiviso in 90 aree statistiche che sono un'ulteriore disaggregazione rispetto a quella tradizionale in quartieri e zone, ma più sintetica rispetto all'articolazione in sezioni di censimento. Le aree statistiche individuano aggregazioni di sezioni di censimento che appartengono a un unico "vecchio quartiere" delimitate da "barriere" esistenti sul territorio (quali ferrovie o strade urbane di scorrimento). Riguardo ai nomi attribuiti alle aree, in diversi casi sono stati utilizzati i toponimi storici della porzione di città, o riferimenti a elementi di interesse culturale o naturalistico (es. Triumvirato-Pietra, San Michele in Bosco), o la denominazione di comparti urbanistici, o il nome caratteristico che essi hanno assunto fra le persone che vi abitano (es. Cirenaica, Fossolo, Bitone). Per evitare di dare alle aree il nome del Quartiere o della Zona di appartenenza, diverse volte si è fatto riferimento alla via principale attorno alla quale si è sviluppato l'insediamento (es. Zanardi, Mengoli). Infine, le aree interessate da funzioni specialistiche hanno preso il loro nome proprio dalle destinazioni d'uso che ospitano (es. Aeroporto, CNR, Ospedale Bellaria).

La sezione di censimento è invece una porzione del territorio comunale delimitata da evidenti elementi "fisici", come strade, ferrovie, corsi d'acqua, ecc., e spesso corrisponde all'isolato. Il piano topografico 2011 ha diviso il territorio comunale di Bologna in 2.333 sezioni.

Sulla rete stradale del Comune di Bologna i dati relativi ai flussi di traffico vengono rilevati dal sistema di spire poste in corrispondenza dei principali impianti semaforici collocati lungo le radiali principali. Il traffico veicolare, dopo il calo registrato negli anni 2020 e 2021 a causa delle limitazioni alla circolazione imposte per contrastare la diffusione del COVID-19, sembra essere tornato nel 2022 ai livelli osservati nel 2019 e in generale al periodo pre-pandemia.

La rete stradale del Comune di Bologna ha un'estensione di 850 km e, sulla base della cartografia allegata all'ultimo PGTU in vigore, è classificata in:

- rete principale (scorrimento veloce, scorrimento, interquartiere)
- rete secondaria (quartiere, interzonale A, interzonale B)
- rete locale (locale)
- rete extraurbana (principale, secondaria, locale)

2. INCIDENTALITÀ: DATI QUANTITATIVI

Nelle tabelle seguenti si riportano i dati di incidentalità, con particolare focus su quelli relativi ai pedoni, riferiti al Comune di Bologna e alle aree oggetto di intervento, fino all'anno 2021, in quanto i dati totali del 2022 sono ancora in fase di elaborazione.

Dati di incidentalità del Comune di Bologna negli ultimi 10 anni (*):

| anno | n. incidenti complessivi | n. morti complessivi | n. feriti complessivi | tasso di mortalità (1) | tasso di riferimento (2) |
|------|--------------------------|----------------------|-----------------------|------------------------|--------------------------|
| 2011 | 2.262 | 20 | 2.980 | 5,13 | 764,10 |
| 2012 | 1.944 | 22 | 2.470 | 5,64 | 633,33 |
| 2013 | 1.924 | 7 | 2.604 | 1,79 | 667,69 |
| 2014 | 1.944 | 18 | 2.551 | 4,62 | 654,10 |
| 2015 | 1.872 | 25 | 2.460 | 6,41 | 630,77 |
| 2016 | 1.924 | 16 | 2.513 | 4,10 | 644,36 |
| 2017 | 1.964 | 15 | 2.602 | 3,85 | 667,18 |
| 2018 | 1.999 | 25 | 2.580 | 6,41 | 661,54 |
| 2019 | 1.945 | 18 | 2.500 | 4,62 | 641,03 |
| 2020 | 1.318 | 14 | 1.652 | 3,59 | 423,59 |
| 2021 | 1.919 | 12 | 2.412 | 3,08 | 618,46 |

(1) n. morti complessivi / popolazione x 100.000

(2) n. feriti complessivi / popolazione x 100.000

Come dato di popolazione si è assunto un valore pari alle 390.000 unità

Fonte dati: Osservatorio incidentalità stradale Città Metropolitana di Bologna

| anno | n. incidenti con pedoni | n. pedoni morti | n. pedoni feriti | tasso di mortalità (3) | tasso di riferimento (4) |
|------|-------------------------|-----------------|------------------|------------------------|--------------------------|
| 2011 | 321 | 4 | 340 | 1,03 | 87,18 |
| 2012 | 282 | 7 | 293 | 1,79 | 75,13 |
| 2013 | 264 | 3 | 288 | 0,77 | 73,85 |
| 2014 | 287 | 10 | 299 | 2,56 | 76,67 |
| 2015 | 275 | 11 | 293 | 2,82 | 75,13 |
| 2016 | 257 | 6 | 275 | 1,54 | 70,51 |
| 2017 | 294 | 5 | 310 | 1,28 | 79,49 |
| 2018 | 322 | 9 | 333 | 2,31 | 85,38 |
| 2019 | 286 | 4 | 327 | 1,03 | 83,85 |
| 2020 | 161 | 4 | 192 | 1,03 | 49,23 |
| 2021 | 231 | 2 | 267 | 0,51 | 68,46 |

(3) n. pedoni morti / popolazione x 100.000

(4) n. pedoni feriti / popolazione x 100.000

Come dato di popolazione si è assunto un valore pari alle 390.000 unità

Fonte dati: Osservatorio incidentalità stradale Città Metropolitana di Bologna

(*) L'ultimo decennio viene fatto partire dal 2011 in quanto i dati del 2020, a causa delle limitazioni agli spostamenti dovuti all'emergenza sanitaria, non si considerano particolarmente rappresentativi

Dati di incidentalità delle aree oggetto di intervento negli ultimi 10 anni (*):

| n. | quartiere | localizzazione | n. incidenti complessivi decennio 2011-2021 | n. incidenti con pedoni decennio 2011-2021 | n. pedoni feriti decennio 2011-2021 |
|----|--|--------------------------------------|---|--|---|
| 1 | Savena | Via L. Bombicci | 25 | 3 | 4 |
| 2 | San Donato - San Vitale | Via P. Vizzani - Via A. Venturoli | 36 | 5 | 5 |
| 3 | Savena | Via P. Mascagni - Via U. Giordano | 4 | 4 | 4 |
| 4 | San Donato - San Vitale | Via E. Ferravilla | 7 | 4 | 4 |
| 5 | San Donato - San Vitale | Via del Lavoro | 83 | 6 | 8 |
| 6 | Navile | Via N. Dall'Arca - Via P. Tibaldi | 88 | 28 | 28 |
| 7 | Borgo Panigale - Reno, Porto - Saragozza | Rotonda Granatieri di Sardegna | 21 | 1 | 2 |
| 8 | Navile | Via Stendhal | 51 | 6 | 7 |

(*) L'ultimo decennio viene fatto partire dal 2011 in quanto i dati del 2020, a causa delle limitazioni agli spostamenti dovuti all'emergenza sanitaria, non si considerano particolarmente rappresentativi

3. INCIDENTALITÀ: ELEMENTI QUALITATIVI

Il Comune di Bologna, sulla base dei dati di incidentalità trasmessi dall'Osservatorio incidentalità stradale Città Metropolitana di Bologna, ha predisposto un'analisi quantitativa e qualitativa molto dettagliata dell'incidentalità stradale all'interno dell'ultimo PSSU (Piano della Sicurezza Stradale Urbana) tuttora vigente, aggiornato al triennio 2016-2018, approvato a novembre del 2019 e allegato al PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano).

All'interno del PSSU gli elementi qualitativi utilizzati per analizzare lo stato e l'evoluzione dell'incidentalità stradale negli ultimi anni si riferiscono in particolare alla natura dell'incidente, al tipo di veicolo coinvolto, alla distribuzione per spostamenti e scelta modale e alla distribuzione degli incidenti per inconvenienti di veicoli (o pedoni) coinvolti.

In relazione alla natura dell'incidente, si è rilevato che, sulle strade del Comune di Bologna, le tre tipologie di incidenti più frequenti sono lo scontro frontale-laterale, il tamponamento e l'investimento di pedone che insieme rappresentano più del 60% del totale degli incidenti.

L'investimento di pedone ricopre la terza causa più frequente di incidentalità, dopo il tamponamento e lo scontro frontale-laterale (rispettivamente al secondo e primo posto) ed è anche di gran lunga la tipologia che determina il maggior numero di morti, mentre il maggior numero di feriti è provocato dallo scontro frontale-laterale che genera il più alto numero di incidenti.

Un'analisi più approfondita, relativa alla tipologia "investimento di pedone", ha evidenziato che il tipo di veicolo investitore più frequente è l'autovettura, seguita dal motoveicolo e il bus.

In generale più della maggioranza dei veicoli coinvolti in incidenti sono le autovetture, seguite da ciclomotori/motocicli. Seguono, dopo i pedoni come soggetti coinvolti, i velocipedi.

Per ciascuna scelta modale possibile (ossia la scelta da parte di un individuo di muoversi a piedi, in bici, con auto privata o mezzo pubblico), sempre sulla base dei dati analizzati, è stato possibile determinare anche il livello di rischio correlato. Il risultato ottenuto è che la scelta modale più rischiosa risulta essere ciclomotore/motociclo, mentre la più sicura è il mezzo pubblico. Risulta critica anche la scelta su bicicletta, mentre la scelta a piedi espone a un basso rischio di incidente ma, in tale evenienza, è proporzionalmente massimo il rischio di decesso.

In relazione alla distribuzione degli incidenti per inconvenienti di guida dei veicoli o comportamento dei pedoni coinvolti, si è rilevato che le circostanze che si presentano con maggiore frequenza in occasione di un incidente sono quelle riconducibili a un eccesso di velocità, al mancato rispetto delle norme di precedenza e alla guida distratta o indecisa. A seguire vi sono comportamenti scorretti riferibili all'interazione tra veicoli e pedoni in fase di attraversamento. Gli incidenti correlati a condizioni di guida del conducente in stato di ebbrezza o sotto effetto di sostanze stupefacenti sono invece contenuti su valori percentualmente esigui.

B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI SOLUZIONI

4. INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO

I più rilevanti fattori di rischio per i pedoni, ripresi dalla relazione dell'ultimo PSSU del Comune di Bologna, e in parte riportati nel paragrafo precedente, si riconfermano anche negli ultimi anni.

Le anticipazioni di ISTAT sul 2022, in relazione all'incidentalità stradale che è da tempo un'emergenza nazionale in tutto il Paese, sono molto preoccupanti, in quanto

risulta che oltre il 94% degli incidenti stradali è dovuto a comportamenti umani sbagliati e più del 73% degli incidenti stradali ormai avviene su strade urbane.

Per quanto attiene la città di Bologna, la maggior parte degli incidenti stradali è dovuta alle seguenti tre cause principali:

- eccesso di velocità
- mancata precedenza
- distrazione alla guida (da cellulare)

L'incidentalità stradale grave non è una conseguenza diretta e inevitabile della mobilità di persone e cose, ma lo è essenzialmente delle modalità, cioè dei modi e dei comportamenti, con le quali la domanda di mobilità è oggi soddisfatta.

In particolare, l'analisi dell'incidentalità identifica nell'alta velocità e nella distrazione alla guida le principali cause di incidenti.

Il problema appare particolarmente grave negli ambiti urbani, nei quali la maggioranza delle vittime appartiene ai segmenti di mobilità più vulnerabili, cioè bambini, anziani e persone disabili, e più in genere pedoni e ciclisti.

5. POSSIBILI LINEE DI CONTRASTO DEI FATTORI DI RISCHIO

L'Amministrazione comunale di Bologna è impegnata da tempo nella realizzazione di diversi interventi e progetti con riferimento alla sicurezza stradale, con l'obiettivo, ormai imposto con piena e non più eludibile evidenza all'attenzione e alla responsabilità di tutti, di giungere all'azzeramento dei morti e dell'incidentalità grave.

Nel vigente PSSU di Bologna, allegato al PGTU del 2019, il capitolo 3 è interamente dedicato al tema dell'incidentalità, con un'analisi estremamente dettagliata che comprende l'individuazione dei "punti neri", l'analisi delle localizzazioni a maggiore incidentalità e prime valutazioni sull'individuazione dei "punti neri" in particolare per pedoni, ciclisti e mobilità scolastica.

Il capitolo 4 è interamente dedicato alle strategie per raggiungere l'obiettivo generale di riduzione dell'incidentalità. In esso sono definite le linee di indirizzo, individuate le azioni a maggiore efficacia, elencati alcuni interventi infrastrutturali sulle localizzazioni a maggiore incidentalità. Vengono delineate inoltre iniziative di tipo gestionale, come il potenziamento dell'applicazione delle regole della strada e il rafforzamento della governance.

La governance della sicurezza stradale è un tema complesso e di assoluta rilevanza, tanto da essere oggetto del PNSS 2030. Il tema investe aspetti progettuali e manutentivi dell'infrastruttura, pianificatori relativamente all'evoluzione del territorio e attività insediate, autorizzativi relativamente alle attività e funzioni permesse in ambito stradale e, in ultima analisi, organizzativi dell'Ente, in ragione di come si intende rapportare il tema della sicurezza stradale a queste molteplici competenze specifiche.

Sempre in riferimento al PNSS 2030, il controllo della velocità è una delle azioni a cui è riconosciuta un'elevata efficacia, sia nella limitazione del numero di incidenti sia nella riduzione dei loro effetti negativi.

Le azioni possibili, oltre a quelle di tipo infrastrutturale su ambiti limitati o di segnaletica stradale orizzontale e verticale, nonché di tipo regolamentare (ad

esempio “Zone 30”), consistono in attività di vigilanza attuabile con dispositivi fissi, laddove possibile, o con dispositivi mobili affidati alle pattuglie di Polizia Locale.

In questo quadro si inserisce il progetto di realizzazione della “Città 30” che prevederà nuove regole di circolazione e sarà accompagnato da interventi puntuali di moderazione della velocità sulle strade del Comune di Bologna, al fine di contenere i comportamenti scorretti attuati dai conducenti e causa di incidenti stradali.

Tale progetto si allinea alle scelte già intraprese da molte città europee, tra cui Bruxelles e Parigi che hanno già attuato progetti di “Città 30”, e anche alla decisione dirompente del governo spagnolo che dal 11 maggio 2021 ha ridotto a 30 km/h il limite di velocità su tutte le strade urbane con una corsia per senso di marcia.

Queste azioni e iniziative condivise tra le principali città europee mirano all'obiettivo comune fissato dall'Unione Europea di “zero morti sulle strade” entro il 2050.

Nel PSSU del Comune di Bologna si evidenzia come il numero dei morti nel centro abitato si sia fortemente ridotto negli ultimi 25 anni, ma è ancora lontano dall'obiettivo di azzeramento, per questo si ritiene necessario un ulteriore salto di qualità nelle politiche per la sicurezza stradale.

In linea con queste considerazioni, “ridurre al minimo gli incidenti causati dalla mobilità” è uno dei quattro obiettivi generali del PUMS di Bologna e, di conseguenza, la sicurezza stradale intesa come riduzione dell'incidentalità è stata affermata come uno dei quattro principi del PGTU approvato nel 2019, in cui è indicato che riduzione della velocità veicolare e aumento della visibilità sono due elementi fondamentali per l'innalzamento della sicurezza, specialmente in riferimento agli utenti più vulnerabili. Il PGTU riconosce inoltre i principi dello spazio condiviso e le regole da implementare per una nuova rete stradale sostenibile e sicura, tra i quali il tema della “Città 30” principalmente inteso come azione volta alla tutela della mobilità attiva.

6. PARTICOLARI ELEMENTI ADOTTATI PER LA VALUTAZIONE DEI FATTORI DI RISCHIO

In merito alla valutazione dei fattori di rischio descritti, il Comune di Bologna fa riferimento ai dati di incidentalità trasmessi dall'Osservatorio incidentalità stradale Città Metropolitana di Bologna, che si riferiscono agli incidenti verbalizzati da un'autorità di Polizia (Provinciale, Carabinieri, Polizia Locale), verificatisi su un luogo di pubblica circolazione e che hanno causato lesioni alle persone, così come riportato nell'ultimo PSSU approvato (aggiornato al triennio 2016-2018).

L'eccesso di velocità, come visto in precedenza, risulta essere una delle principali cause di incidentalità, pertanto l'analisi dei “punti neri” costituisce il presupposto di partenza per individuare le priorità degli ambiti in cui proporre, progettare e attuare interventi di ingegneria del traffico, intesi come adeguamento di infrastrutture e/o modifiche alla regolamentazione del traffico. A tal proposito, la moderazione della velocità è una delle misure più frequentemente richiamate dal “PNSS Orizzonte 2030” per il raggiungimento dei vari obiettivi specifici.

In ogni caso, pur riconoscendo che le azioni infrastrutturali maggiormente efficaci sono quelle attuate in corrispondenza delle localizzazioni individuate attraverso i dati dell'incidentalità, è obiettivo prioritario di questa Amministrazione procedere al monitoraggio continuo e al miglioramento della sicurezza stradale, non solo

attraverso interventi da attuarsi in corrispondenza di “punti neri”, ma anche in tutte le localizzazioni oggetto di continua attività di presidio del territorio, svolta quotidianamente da Polizia Locale, dai Quartieri e anche da singoli cittadini, che consente di svolgere costantemente un’importantissima attività preventiva rispetto alla possibilità che si verifichino incidenti in futuro.

C. PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI

7. BREVE DESCRIZIONE DELL’INTERVENTO E DEI MOTIVI CHE HANNO CONDOTTO ALLA SUA SCELTA

Per quanto attiene le proposte di intervento oggetto del presente Progetto di Fattibilità, esse sono state selezionate sulla base dei dati di incidentalità relativi al decennio 2011-2021 e della pericolosità percepita a seguito delle segnalazioni ricevute presso gli Uffici Tecnici dell’Amministrazione comunale da parte di cittadini, Quartieri, Istituti Scolastici e Forze dell’Ordine.

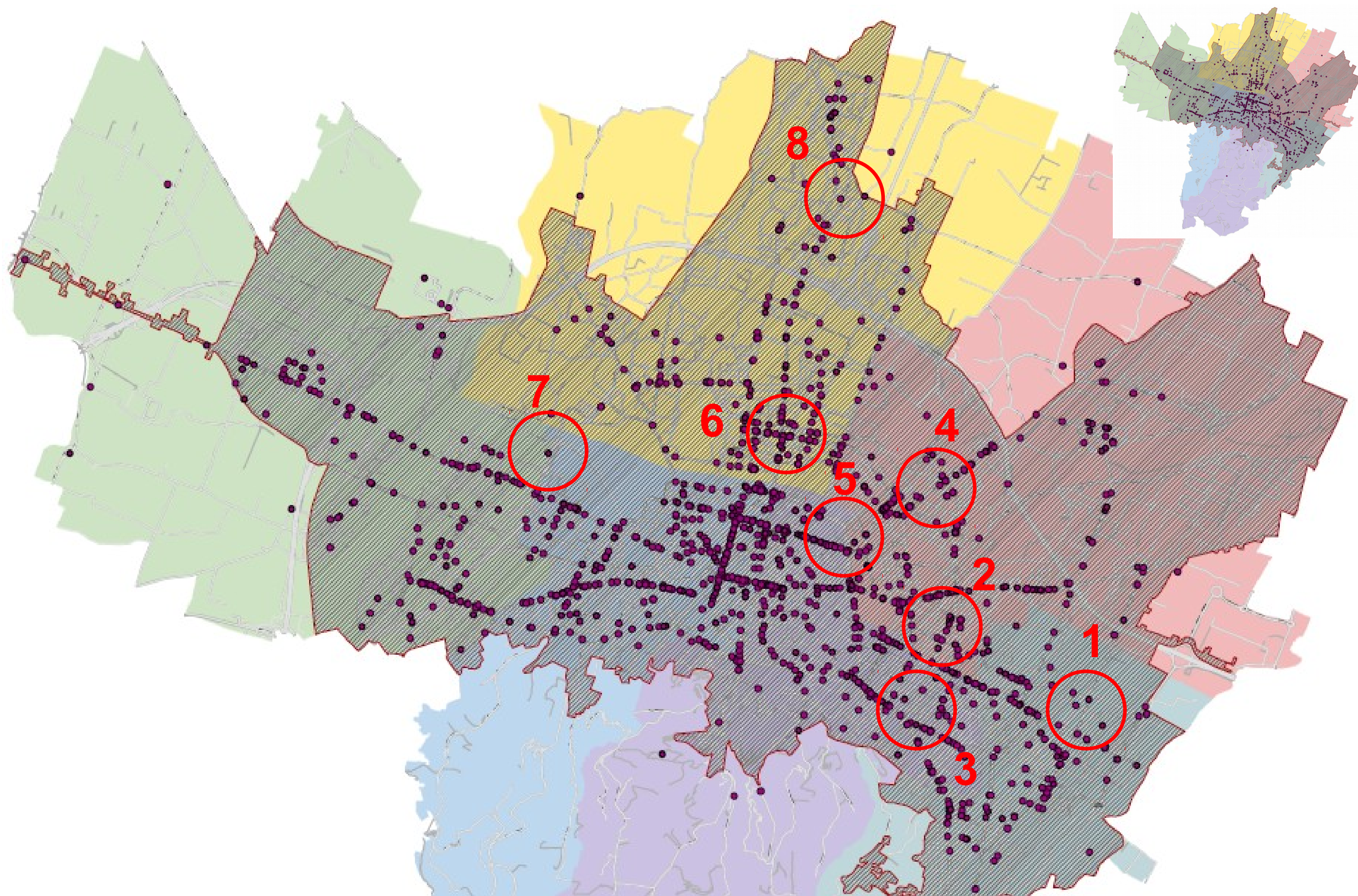
Tali proposte prevedono l’istituzione di nuove isole ambientali e di tratti stradali a velocità limitata con l’introduzione di elementi di *traffic calming*, la messa in sicurezza di percorsi pedonali e l’aumento della visibilità degli attraversamenti, anche mediante interventi di segnaletica verticale e orizzontale.

Nelle pagine seguenti si riportano una tabella riassuntiva delle proposte progettuali e una mappa con indicate in rosso le aree di intervento dislocate nei vari Quartieri della Città di Bologna. I pallini visibili sulla mappa rappresentano gli incidenti occorsi nel periodo 2011-2021 che hanno visto il coinvolgimento di pedoni.

Proposte di intervento da attuare a favore della sicurezza pedonale (*):

| n. | quartiere | localizzazione | descrizione intervento | n. incidenti con pedoni |
|-----------|--|-----------------------------------|--|--------------------------------|
| 1 | Savena | Via L. Bombicci | Realizzazione di nuova isola ambientale "Fossolo 2 - Bombicci" | 3 |
| 2 | San Donato - San Vitale | Via P. Vizzani - Via A. Venturoli | Tratti stradali a 30 km/h con riqualificazione dei percorsi e degli attraversamenti pedonali | 5 |
| 3 | Savena | Via P. Mascagni - Via U. Giordano | Nuovo attraversamento pedonale | 4 |
| 4 | San Donato - San Vitale | Via E. Ferravilla | Messa in sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti pedonali | 4 |
| 5 | San Donato - San Vitale | Via del Lavoro | Messa in sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti pedonali | 6 |
| 6 | Navile | Via N. Dall'Arca - Via P. Tibaldi | Miglioramento della visibilità di alcuni attraversamenti pedonali posti in prossimità delle intersezioni stradali | 28 |
| 7 | Borgo Panigale - Reno, Porto - Saragozza | Rotonda Granatieri di Sardegna | Miglioramento della visibilità dell'attraversamento ciclo-pedonale all'intersezione con Via Prati Di Caprara attraverso interventi di segnaletica verticale luminosa e orizzontale | 1 |
| 8 | Navile | Via Stendhal | Messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale all'intersezione con Via Fratelli Pinardi mediante realizzazione di impianto semaforico o similare | 6 |

(*) Si intende precisare che le localizzazioni definitive verranno correttamente individuate, tra quelle riportate in tabella, sono nell'ambito delle successive fasi progettuali di dettaglio, anche compatibilmente con le risorse economiche a disposizione.



D. CONTESTO TECNICO E INTERVENTI NEL PRECEDENTE TRIENNIO

8. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE

I principali strumenti di pianificazione e programmazione propri del Comune di Bologna in tema di mobilità sono il PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) e il PSSU (Piano della Sicurezza Stradale Urbana).

Il PGTU è lo strumento di pianificazione del traffico che coordina e mette a sistema tra loro gli interventi operativi di gestione del sistema della mobilità in generale e della viabilità.

Il PGTU ha il compito, quindi, di dare attuazione ai diversi temi e ambiti relativi alla mobilità e alla gestione dello spazio pubblico urbano, per il territorio del Comune di Bologna.

Nel Comune di Bologna l'aggiornamento del PGTU (l'ultimo approvato e tuttora vigente è del 2019) è avvenuto contestualmente alla redazione del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) della Città Metropolitana di Bologna, all'interno del quale sono proposti e valutati gli scenari e gli interventi infrastrutturali che accompagneranno l'evoluzione della città. Lo scenario di progetto del PUMS viene quindi assunto dal PGTU come riferimento anche ai fini della coerenza delle azioni che lo compongono.

Gli ambiti di cui si compone il PGTU sono:

- mobilità pedonale: pedonalizzazione, rete dei percorsi pedonali, abbattimento di barriere architettoniche, percorsi sicuri casa-scuola e casa-lavoro
- perimetrazioni: aree pedonali, zone a traffico limitato e zone a traffico moderato (zone 30, strade e zone residenziali, ecc.)
- mobilità ciclistica: rete portante e di supporto e relativi servizi a partire dalle indicazioni del Biciplan
- trasporto pubblico urbano e metropolitano: definizione della rete e relativi servizi a partire dagli indirizzi scaturiti dal PUMS
- classificazione funzionale della rete viaria
- interventi prioritari di messa in sicurezza della rete viaria e di risoluzione di criticità della circolazione, sistema della sosta e dei parcheggi in sede propria e in struttura
- mobilità innovativa: smart mobility, Istituti Tecnici Superiori-ITS, Mobility as a Service-MaaS, shared mobility, mobility management, mobilità elettrica, ecc.
- logistica urbana, piano merci (a partire dagli indirizzi scaturiti dal Piano Urbano della Logistica Sostenibile-PULS)

Il PGTU rappresenta un "piano quadro" che oltre a coordinare e mettere a sistema tra loro gli interventi operativi di gestione del sistema della mobilità in generale e della viabilità, li integra con gli altri strumenti di pianificazione sovraordinati comunali e sovra comunali.

Le indicazioni contenute nel PGTU, coerentemente con la normativa, vengono poi approfondite e attuate attraverso i livelli di progettazione più di dettaglio, ad esempio i piani particolareggiati del traffico e i piani esecutivi del traffico.

Il PSSU (l'ultimo approvato e tuttora vigente è del 2019) fa parte dei PPTU (Piani Particolareggiati del Traffico Urbano) allegati al PGTU.

I contenuti dell'ultimo PSSU, aggiornato rispetto al precedente con i dati del triennio 2016-2018, sono i seguenti:

- evoluzione 1997-2018 (macroindicatori): evoluzione dell'incidentalità sul territorio bolognese, incidentalità su viabilità non urbana, evoluzione dell'incidentalità e obiettivi del PNSS, confronto con altre città italiane e bilancio delle azioni e prospettive
- analisi aggregata: criteri di riferimento per l'analisi, distribuzione degli incidenti per orario, per giorno della settimana, per mese, in funzione delle condizioni meteo, per natura incidente, per tipo veicolo, per spostamenti e scelta modale, per inconvenienti di veicoli (o pedoni) coinvolti, distribuzione deceduti per fasce d'età, relazione tra incidenti e stati psico-fisici alterati e approfondimenti sugli investimenti di pedone
- individuazione dei "punti neri": criteri di riferimento per la rappresentazione, analisi sulle localizzazioni a maggiore incidentalità, considerazioni sull'individuazione dei "punti neri" e su "punti neri" per pedoni, ciclisti e mobilità scolastica e tavole grafiche con mappe tematiche (incidentalità pedonale su intersezioni, localizzazione incidenti con deceduti e con feriti, localizzazione punti neri, localizzazione incidenti con coinvolti pedoni, ciclisti e motociclisti)
- linee di indirizzo: individuazione delle azioni a maggiore efficacia, interventi infrastrutturali sulle localizzazioni a maggiore incidentalità, interventi di ingegneria del traffico su localizzazioni a rischio, rafforzamento dell'applicazione delle regole della strada, rafforzamento della governance e azioni a tutela di categorie esposte

9. INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE

Nel Comune di Bologna sono già stati progettati e realizzati nel corso degli ultimi decenni numerosi interventi volti al miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione stradale e riduzione dell'incidentalità, rivolgendo l'attenzione principalmente ai "punti neri" dell'incidentalità individuati dal PSSU, ovvero quelle localizzazioni dove il numero e l'esito degli incidenti hanno comportato il costo sociale più elevato.

Tali interventi, riguardanti principalmente gli assi stradali e le intersezioni di rete principale e secondaria, hanno comportato la realizzazione di rotatorie, di nuovi percorsi ciclabili e pedonali, la protezione di intersezioni e attraversamenti pedonali e ciclabili mediante semaforizzazioni, rialzi e realizzazione di isole e penisole spartitraffico e salvagente, l'adeguamento/allargamento di percorsi esistenti, l'apposizione di limiti di velocità più stringenti in corrispondenza di poli scolastici, aree verdi e in generale di aree sensibili e poli attrattori di mobilità con alta frequentazione di utenza debole.

Parallelamente vi sono stati molti interventi nelle strade di rete locale di moderazione della velocità che hanno comportato lo sviluppo di nuove zone a velocità limitata. A tal proposito attualmente si possono elencare 70 "Zone 30" e 40 "Zone Residenziali" realizzate finora nel centro abitato di Bologna.

Si tratta di interventi anticipatori dell'imminente progetto "Città 30" basati sull'individuazione di alcune "Isole Ambientali", ossia aree urbane costituite da viabilità locale, i cui confini sono definiti dalla maglia viaria di rete principale e secondaria, e specificamente connotate come aree residenziali, dove più intensi sono gli spostamenti a dimensione strettamente locale, da incentivare a piedi e in bicicletta.

I principali interventi adottati per la caratterizzazione di tali ambiti, regolamentati come "Zone 30", con limite massimo di velocità 30 km/h, consistono nella

realizzazione di opere infrastrutturali per la moderazione della velocità e segnaletica stradale specifica, in modo da rendere evidente e riconoscibile l'ingresso in un'area con regole e caratteristiche particolari secondo uno standard unitario, e sono sintetizzabili in:

- realizzazione di “porte di accesso” rialzate sul perimetro della zona, costituite da attraversamenti rialzati ed evidenziate con specifica colorazione e segnaletica
- modifica della geometria stradale nelle vie interne alla zona, mediante rialzi della pavimentazione stradale in corrispondenza di intersezioni e principali punti di attraversamento, con speciale attenzione alle scuole e creazione di piazze e strade scolastiche, e/o messa in opera di dispositivi di dissuasione, quali dossi e cuscini rallentatori
- modifiche circolatorie utili a evitare o disincentivare fortemente l'attraversamento della zona, adottando schemi circolatori e sensi unici di marcia che rendano sconveniente l'utilizzo delle vie interne come percorsi alternativi alla viabilità principale, riducendo allo stesso tempo i conflitti veicolari sulle intersezioni
- riorganizzazione e ottimizzazione della sosta veicolare, modificando ove possibile la geometria della carreggiata con la creazione di chicanes, e massimizzando al contempo l'offerta di stalli
- tracciamento di segnaletica orizzontale integrativa, colorazione di attraversamenti pedonali e ciclabili, simboli e loghi sulla pavimentazione, ecc.
- regolamentazione come “zone residenziali”, con norme specifiche di comportamento identificate principalmente nel limite massimo di velocità 10 km/h e nella precedenza ai pedoni su tutta la sede stradale, negli ambiti privi di marciapiede e percorsi pedonali, con limiti dimensionali delle strade non superabili e geometria delle sedi stradali già naturalmente configurata per assicurare una reale moderazione del traffico

Per una ottimale realizzazione della “Città 30” è opportuno adottare analoghi interventi di moderazione del traffico e dissuasione degli eccessi di velocità, estendendo tali tipologie di opere alle altre Isole Ambientali presenti nel Centro Abitato non ancora interessate da specifici interventi, ovvero configurando progressivamente l'intera rete locale e residenziale come “zona 30” in maniera estensiva, rispetto alla quale il limite di velocità di 50 km/h costituisce un'eccezione per alcune direttrici stradali, incentivando una mobilità il più possibile sostenibile e non motorizzata nella fruizione del contesto di vicinato, dando priorità alla sicurezza degli spostamenti lenti degli utenti vulnerabili con un approccio integrato che considera la qualità dello spazio urbano condiviso con priorità pedonale. È noto infatti che gli effetti fisici degli impatti a 30 km/h e a 50 km/h sono sensibilmente diversi, nel primo caso con conseguenze generalmente meno gravi per le persone coinvolte.