Valentina Orioli
Assessora alla Nuova mobilità, infrastrutture, trasporto pubblico locale,

BOLOGNA NEL 2023

RESIDENTI

città metropolitana	1.018.346
comune	392.017

CITY USER

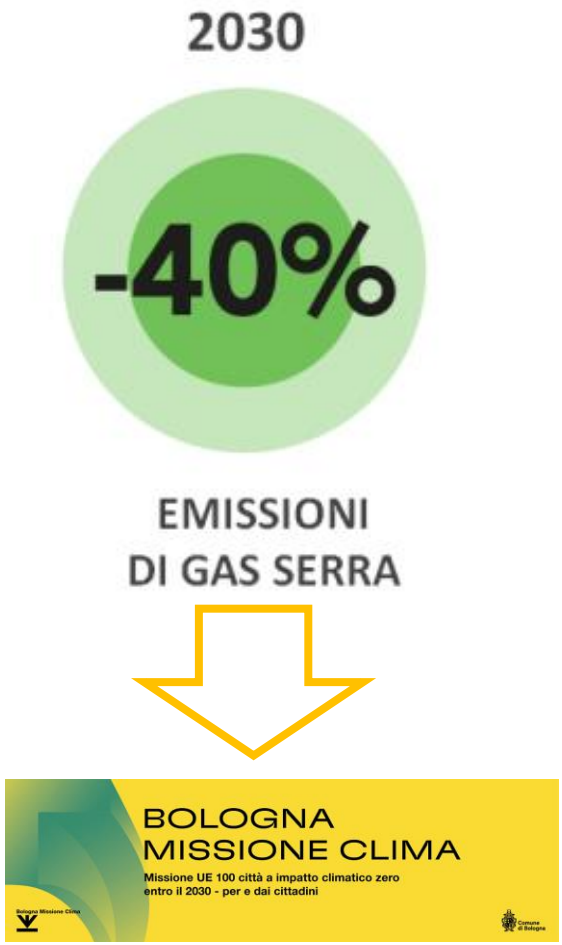
popolazione insistente diurna	>500.000/giorno

PASSEGGERI

stazione	58M/anno
aeroporto	10 M/anno

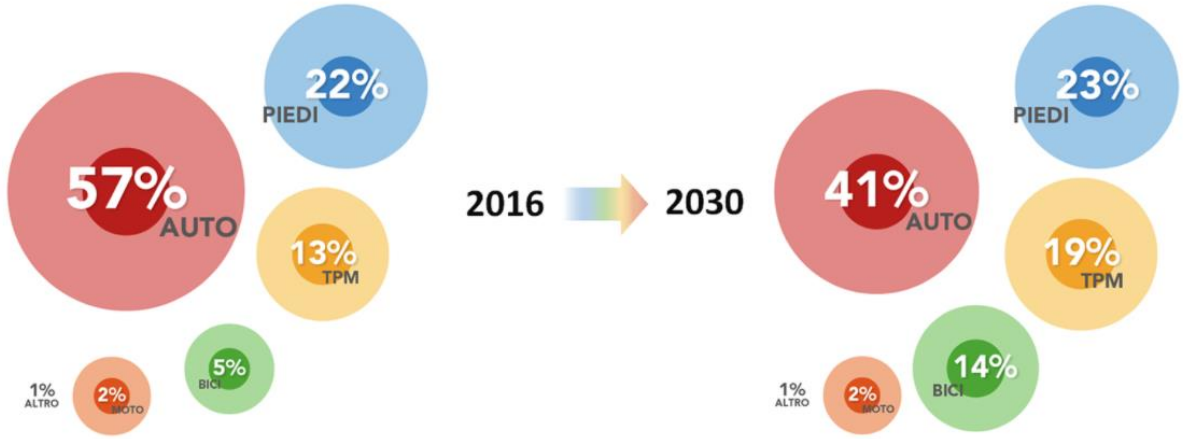
IL PUMS METROPOLITANO (2019)

https://pumsbologna.it/Home

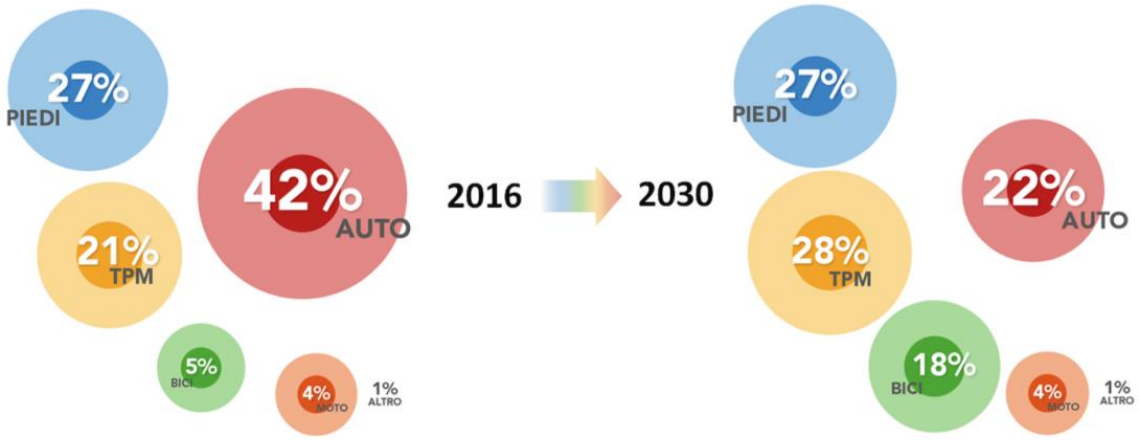


ACCESSIBILITÀ	Assicurare un elevato livello di accessibilità a strutture, servizi, reti di trasporto
TUTELA DEL CLIMA	Osservare gli obiettivi internazionali sulla tutela del clima
SALUBRITÀ DELL'ARIA	Osservare gli obiettivi internazionali sulla tutela dell'aria
SICUREZZA STRADALE	Ridurre l'incidentalità generata dalla mobilità del 50 % entro il 2020 rispetto al 2010
VIVIBILITÀ E QUALITÀ	Potenziare la coesione e l'attrattività del sistema territoriale metropolitano e il suo ruolo internazionale

Obiettivi Città metropolitana



Obiettivi Bologna Città



PEDONALITA’ E SPAZIO CONDIVISO

https://pumsbologna.it/Home

L'approccio progettuale innovativo dello "Spazio Condiviso" vuole garantire la sicurezza di tutte le componenti di mobilità, in particolare dell’utenza vulnerabile, su tutta la rete stradale verso la **transizione da concetto di strada come spazio conteso ad ambiente stradale come spazio condiviso**.
Il PUMS punta infatti all’**organizzazione dello spazio pubblico secondo modelli che favoriscano in maniera diffusa la sicurezza e tutelino le componenti di mobilità attiva**, in particolare nei centri abitati ma anche nelle strade extraurbane provinciali per favorirne la percorribilità e l'attraversamento.

RIPARTIRE DALLA SICUREZZA STRADALE

https://www.istat.it/wp-content/uploads/2024/07/REPORT-INCIDENTI-STRADALI-2023.pdf

Istat 2023

8 MORTI AL GIORNO

STRADE URBANE

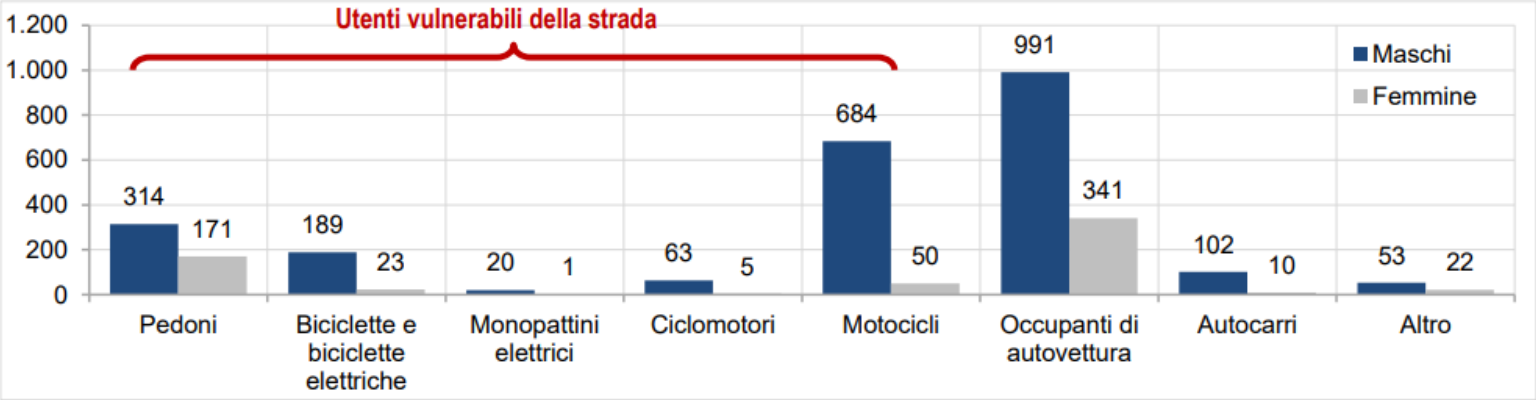
UTENTI VULNERABILI

DISTRAZIONE

MANCATA PRECEDENZA

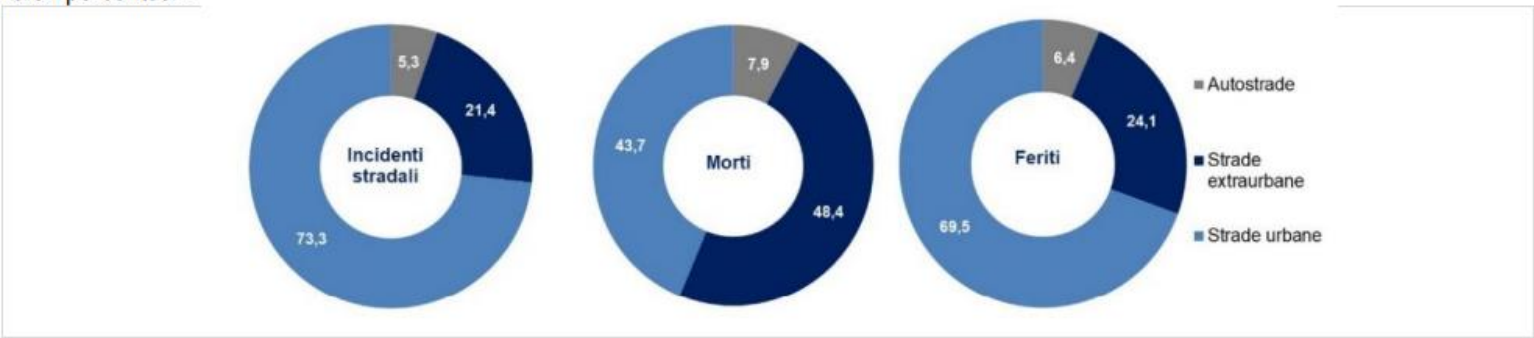
VELOCITA' ELEVATA

FIGURA 5. MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER TIPO DI UTENTE DELLA STRADA E GENERE (a). Anno 2023, valori assoluti

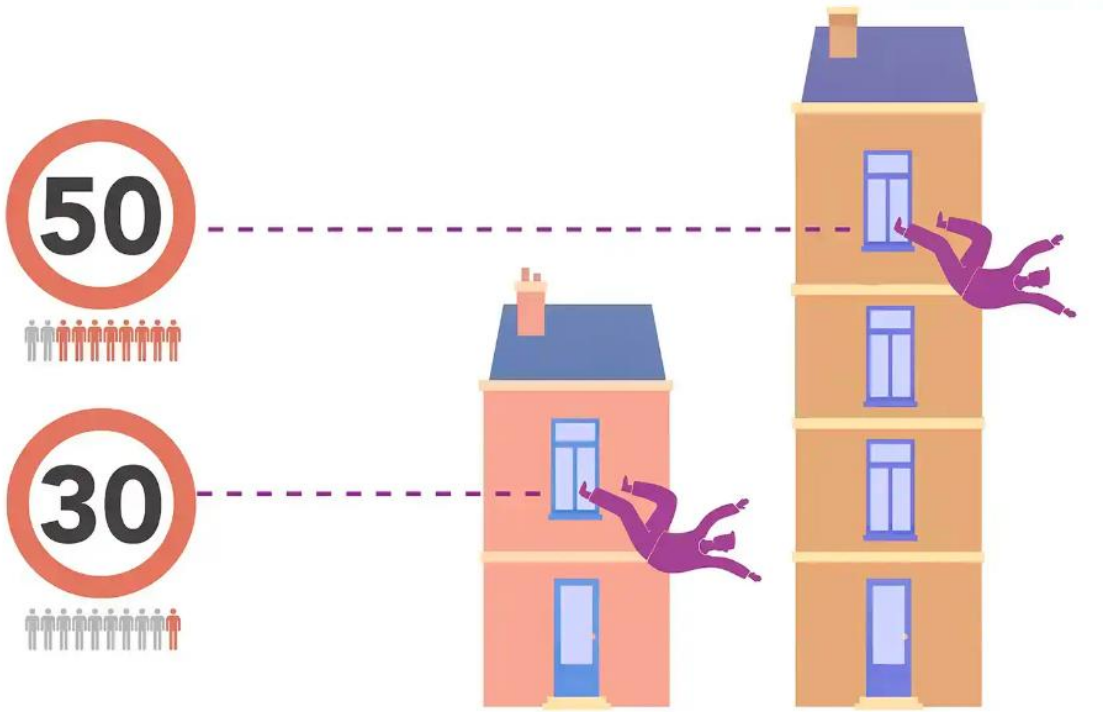


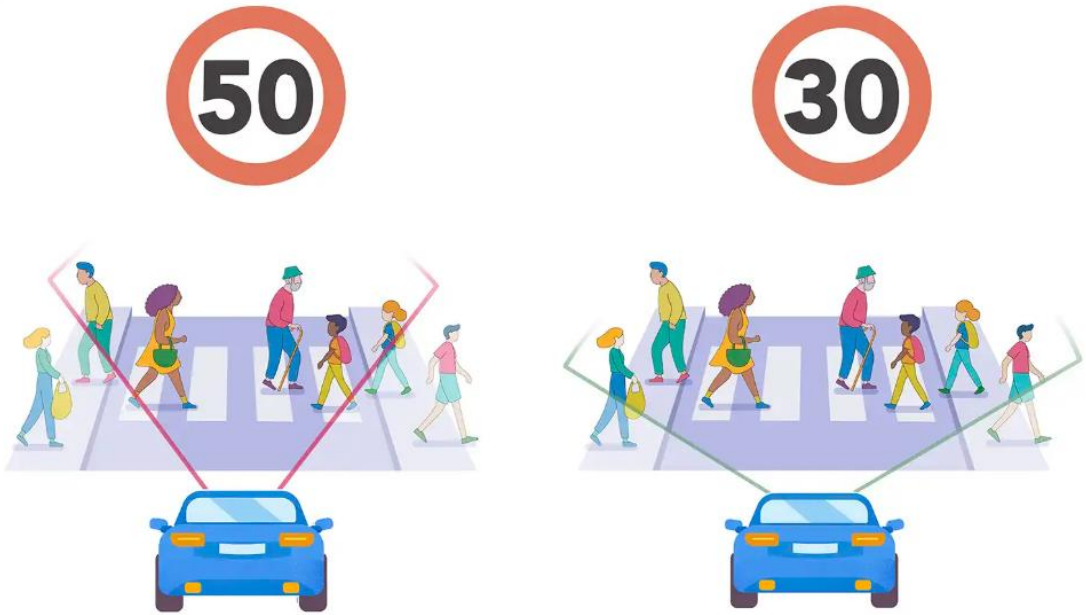
(a) Sono inclusi nella categoria Autocarri e motrici: Autocarri, Autotreni con rimorchio, Autosnodati o autoarticolati, Veicoli speciali, Trattori stradali o motrici. Sono inclusi nella categoria Altri utenti della strada: Autobus o filobus in servizio urbano, Autobus di linea o non di linea in extraurbana, Tram, Macchine agricole, Motocarri e motofurgoni, Veicoli a trazione animale o a braccia, Veicoli ignoto perché datisi alla fuga, Quadricicli.

FIGURA 8. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER CATEGORIA DI STRADA (a). Anno 2023, valori percentuali.



PER AVERE MAGGIORE SICUREZZA BISOGNA RIDURRE LA VELOCITÀ!





https://www.bolognacitta30.it/vantaggi/

I VANTAGGI DI UNA CITTA' PIU' LENTA ...

Meno incidenti, meno morti e feriti gravi
Meno rumore
Meno inquinamento

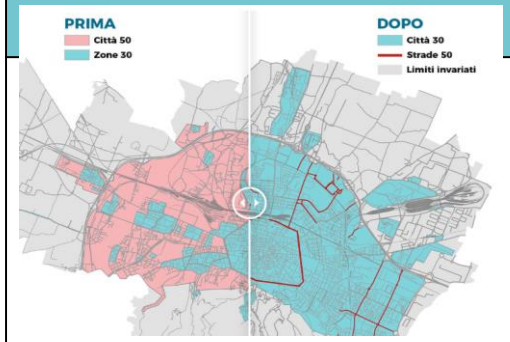
Più mobilità attiva
Più socialità nello spazio pubblico
Più economia di vicinato

BOLOGNA CITTÀ 30: 'INGREDIENTI'

BOLOGNA CITTÀ 30
Più spazio alle persone

REGOLE

Mappa della Città30
Posa della segnaletica verticale e orizzontale
Ordinanze



COMUNICAZIONE EDUCAZIONE

Sito
Campagne
Materiali informativi
Questionario
Scuole

CONTROLLI E SANZIONI

Polizia locale
Rilevatori mobili
Velox (rete 50)

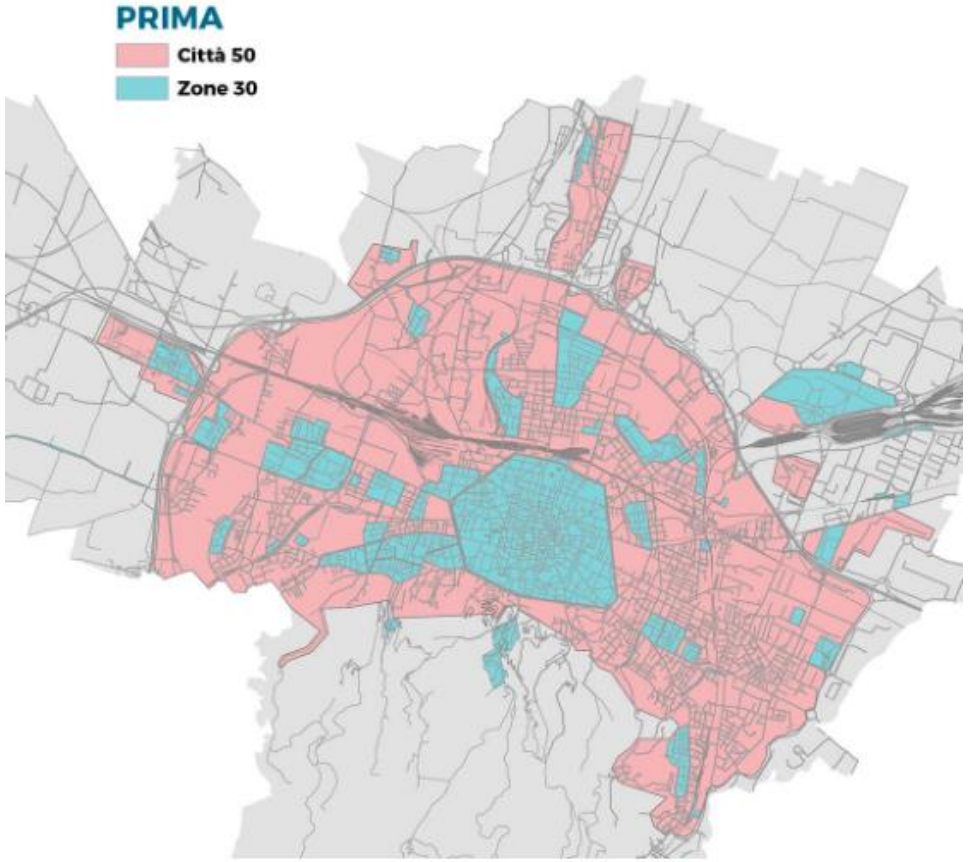
TRASFORMAZIONE DELLO SPAZIO

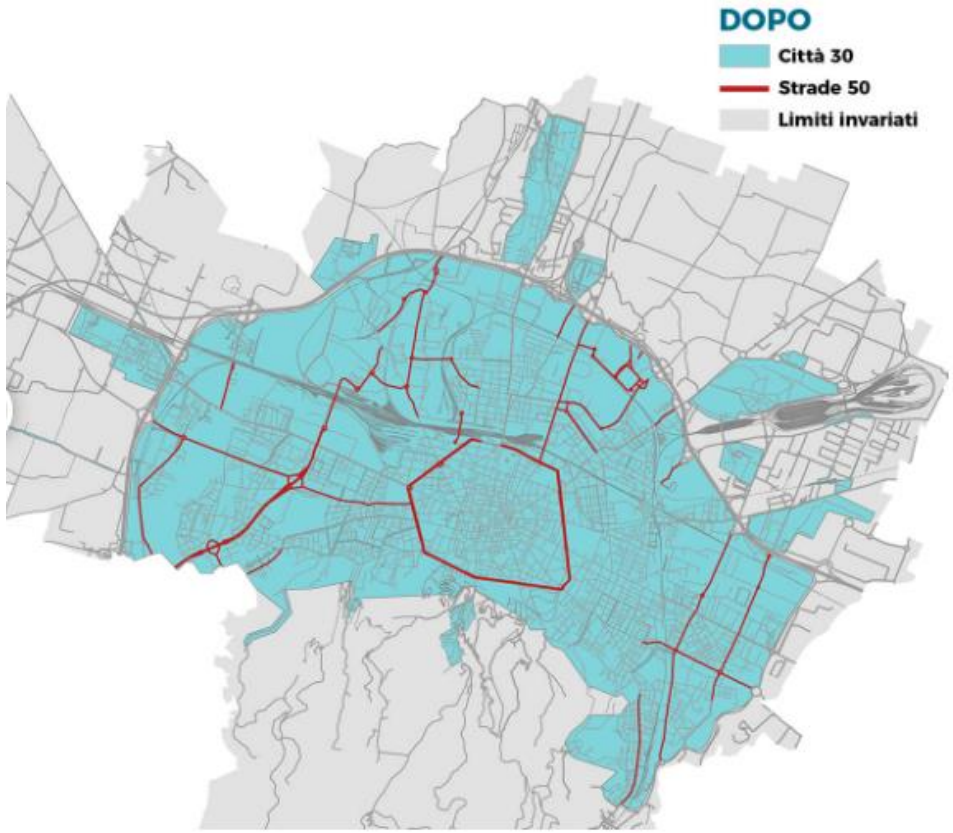
Rete ciclabile
PSSU
Aree scolastiche
Tram (2 linee in cantiere)

MONITORAGGIO

LA MISURA DEL CAMBIAMENTO

1034.53 KM DI STRADE (923,82 DI COMPETENZA COMUNALE)
760,67 km di strade nel centro abitato





177,03 km in zone 30 esistenti (31% circa)

553,68 km di strade in città 30 (73% circa)
dal **1.7.2023, con controlli dal 16.1.2024**

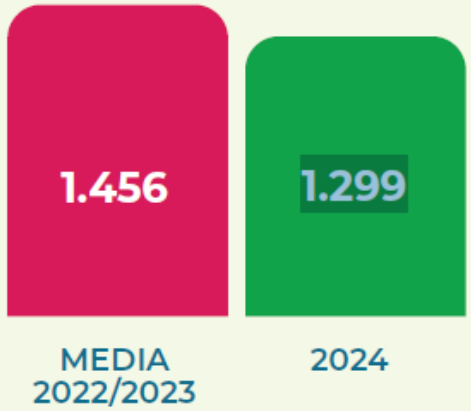
BOLOGNA CITTÀ 30:
I DATI A 6 MESI

BOLOGNA CITTÀ 30

I RISULTATI DEI PRIMI 6 MESI

MENO INCIDENTI

-11%



= -157

Incidenti stradali rilevati dalla Polizia Locale sulle strade del **territorio comunale** (escluse tangenziale e autostrada)

BOLOGNA CITTÀ 30

I RISULTATI DEI PRIMI 6 MESI

INCIDENTI MENO GRAVI

confronto 2024 - 2023

INCIDENTI IN CODICE ROSSO
(imminente pericolo di vita)
↓
-37,8%

INCIDENTI IN CODICE GIALLO
(variazione di funzioni vitali)
=
0,7%

INCIDENTI IN CODICE VERDE
↑
+19%

Classificazione degli incidenti stradali registrati dalla centrale operativa del **118 Emilia Est** sulle strade urbane di Bologna

BOLOGNA CITTÀ 30

I RISULTATI DEI PRIMI 6 MESI

PIÙ BICICLETTE IN CITTÀ

+12%

MEDIA 2022/2023	2024	
1.279.591	1.439.364	= +159.773

Biciclette transitate nei 4 punti di rilevamento monitorati in continuo (porta S. Vitale, vie Sabotino, S. Donato e Parri)

BOLOGNA CITTÀ 30

I RISULTATI DEI PRIMI 6 MESI

PIÙ VIAGGI IN BIKE SHARING

+92%

MEDIA 2022/2023	2024	
744.420	1.427.411	= +682.991

Corse con e-bike e bici tradizionali del servizio di **bike sharing** gestito da RideMovi

BOLOGNA CITTÀ 30

I RISULTATI DEI PRIMI 6 MESI

PIÙ SPOSTAMENTI IN BUS

+11%

MEDIA 2022/2023	2024	
49.686.348	55.210.165	= +5.523.817

Passeggeri trasportati sulle **linee del servizio urbano** gestito da TPER

BOLOGNA CITTÀ 30

I RISULTATI DEI PRIMI 6 MESI

PIÙ VIGILI IN STRADA

11.305
VEICOLI CONTROLLATI

122
GIORNATE

241
TURNI

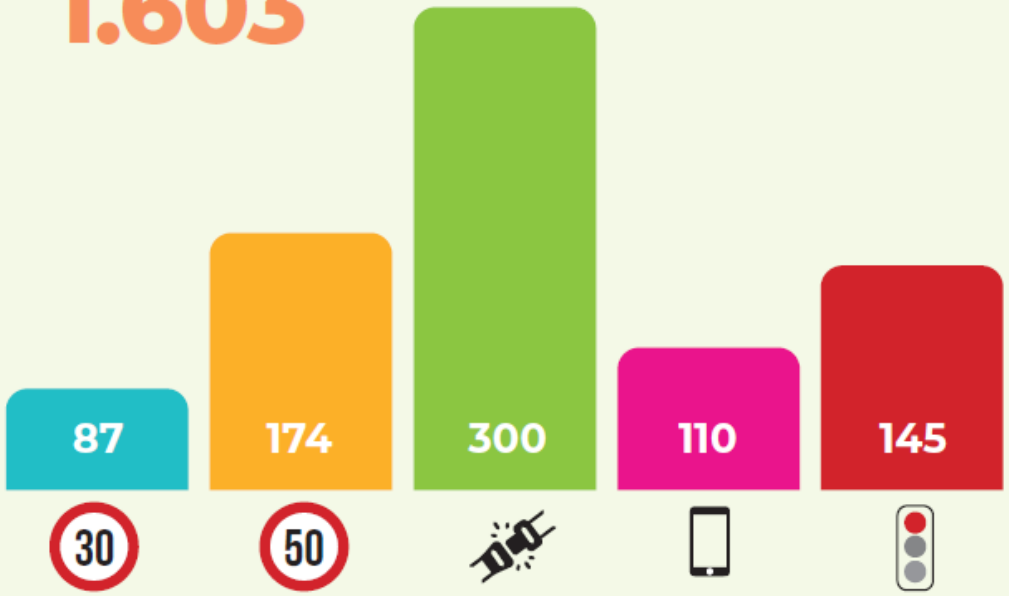
Piano dei controlli per la sicurezza stradale della Polizia locale

BOLOGNA CITTÀ 30

I RISULTATI DEI PRIMI 6 MESI

SANZIONI PER LA SICUREZZA DI TUTTI

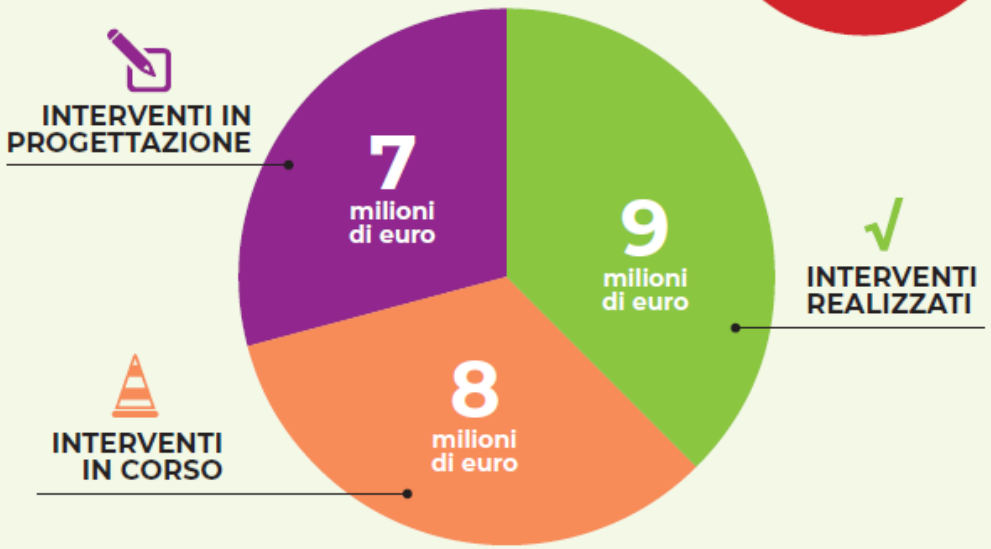
MULTE TOTALI
1.603



BOLOGNA CITTÀ 30

I RISULTATI DEI PRIMI 6 MESI

STRADE IN CAMBIAMENTO



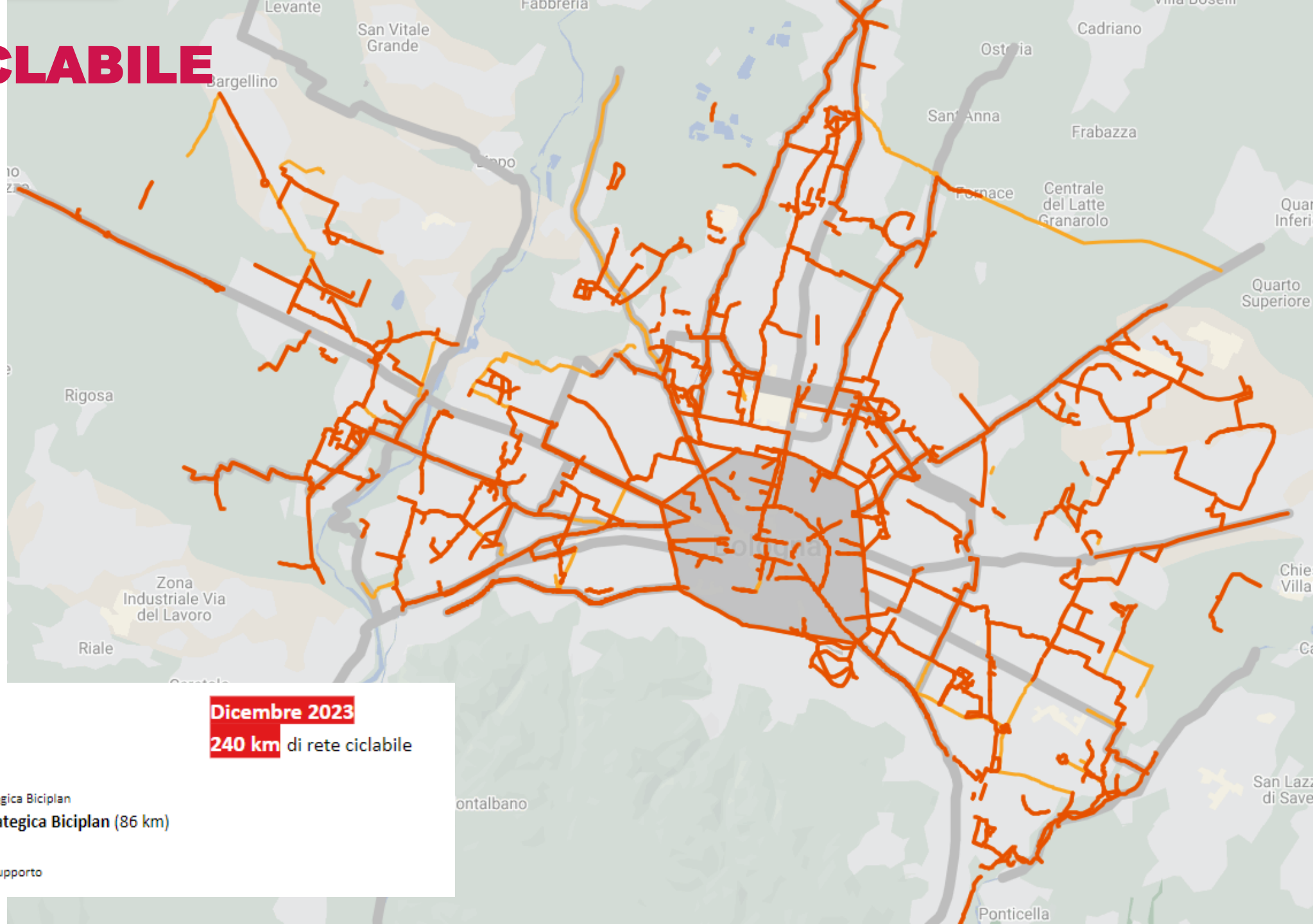
Programma pluriennale di **interventi di messa in sicurezza**, **infrastrutture pedonali** e **ciclabili** e **riqualificazione dello spazio pubblico**

STRADE IN CAMBIAMENTO

INTERVENTI DIFFUSI IN SEGNALETICA

riduzione del conflitto pedone / ciclista
ridisegno dell’asse stradale (moderazione del traffico)
continuità e riconoscibilità della rete
rapidità e costi di esecuzione

RETE CICLABILE



febbraio 2022
212 km di rete ciclabile

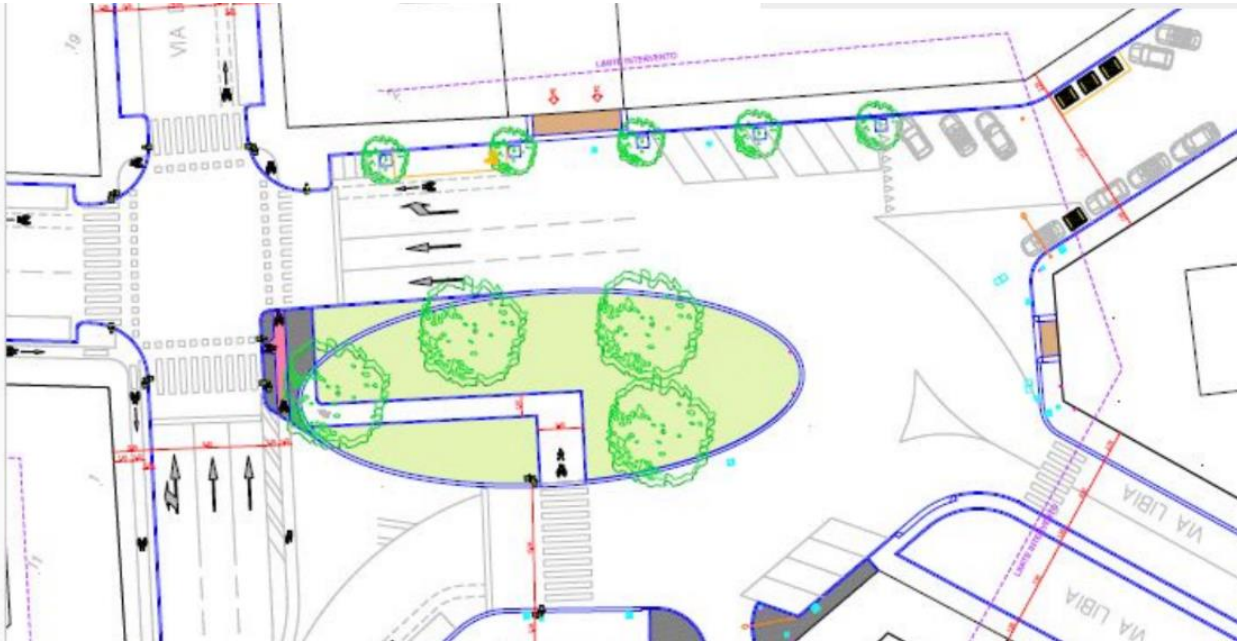
Dicembre 2023
240 km di rete ciclabile

di cui circa **55 km** di rete ciclabile strategica Biciplan
circa il **70%** **della rete ciclabile strategica Biciplan** (86 km)

di cui circa **160 km** di rete ciclabile di supporto

NON SOLO SEGNALETICA: PIAZZA MICKIEWICZ

STATO DI FATTO



PROGETTO

Stato in esecuzione

Principali modifiche:

- 5 posti auto sul lato ovest dell'aiuola centrale
- ridimensionamento dell'aiuola centrale su alcuni lati per garantire manovre bus e mezzi pesanti
- potenziamento della illuminazione sia per l'area interna all'aiuola centrale e cordoli luminosi
- per il camminamento interno all'aiuola centrale betonelle drenanti anziché asfalto.

PUNTI DI ATTENZIONE

visione integrata (verde e arredo urbano/requisiti ambientali/manutenzione)
salvaguardia della sosta
comunicazione
flessibilità e rapidità di esecuzione

NON SOLO SEGNALETICA: PORTA MASCARELLA

Nuovo attraversamento ciclabile del viale in direzione nord

Riqualificazione della piazza in senso pedonale, con sistemazione della sosta, senza perdita di posti auto e con inserimento di nuove aiuole alberate.

Ampliamento dei marciapiedi per moderare la velocità dei veicoli in ingresso

Doppio senso ciclabile su via Mascarella

Sosta “a spina” per recuperare posti auto

LE SCUOLE, PUNTI DI INTENSITA' DELLA CITTA' 30

Il Tavolo Intersettoriale per la mobilità scolastica: approccio

COMUNITÀ

ascolto, ingaggio e coinvolgimento della cittadinanza, attivazione di dinamiche di rafforzamento delle relazioni sociali all'interno delle comunità scolastiche e nel territorio

EDUCAZIONE

spazio pubblico come spazio di apprendimento spontaneo e di crescita, di costruzione della propria identità, di sensibilizzazione, responsabilità sociale e appartenenza

MOBILITÀ

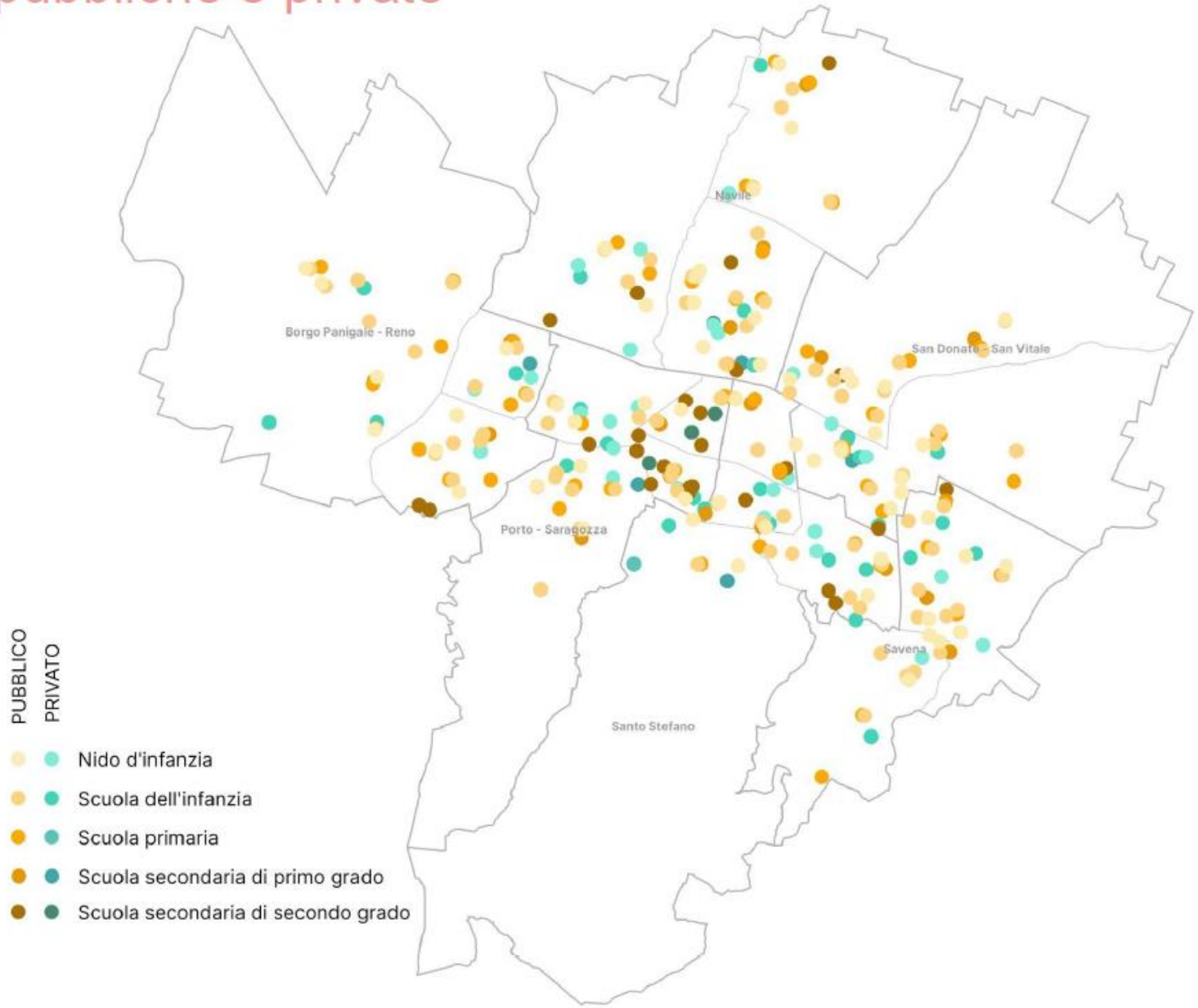
favorire percorsi casa-scuola autonomi, sicuri e sostenibili, aumentare la consapevolezza e migliorare la qualità e la sicurezza degli spazi pubblici per le persone

AMBIENTE

comfort ambientale, riduzione impatto climatico, qualità dell'aria

Distribuzione delle scuole pubbliche e private

N. SCUOLE
83 Nidi d'infanzia
138 Scuole d'infanzia
69 Scuole primarie
36 Scuole secondarie di I grado
33 Scuole secondarie di II grado
359 Scuole totali
(possono essere aggregate in un unico edificio o polo)



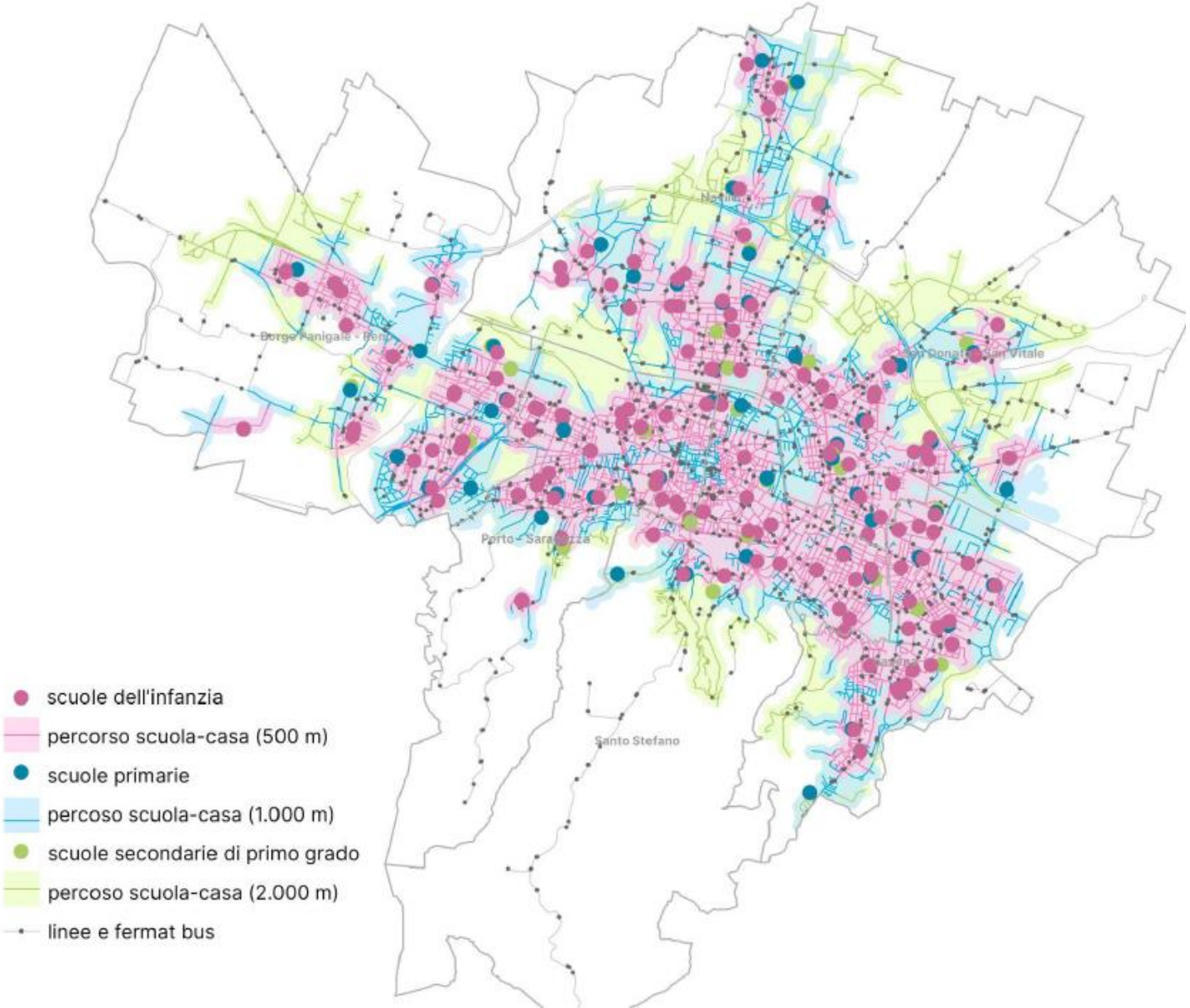
Dati: **PUG - Profilo e conoscenze scheda c1-c2**

Dettaglio legenda:
Pubblico: comunale, comunale in concessione, interaziendale, statale, indiretta
Privato: privato, privato convenzionato, paritaria, non paritaria

Analisi

Accessibilità in autonomia

nota: si conferma una buona accessibilità di tutte le scuole, le scuole più penalizzate sono quelle ai margini dell'urbano…?
tema della qualità del percorso da fare a piedi



Dati: **PUG - Profilo e conoscenze scheda c1**

Mappatura istanze da segnalazioni

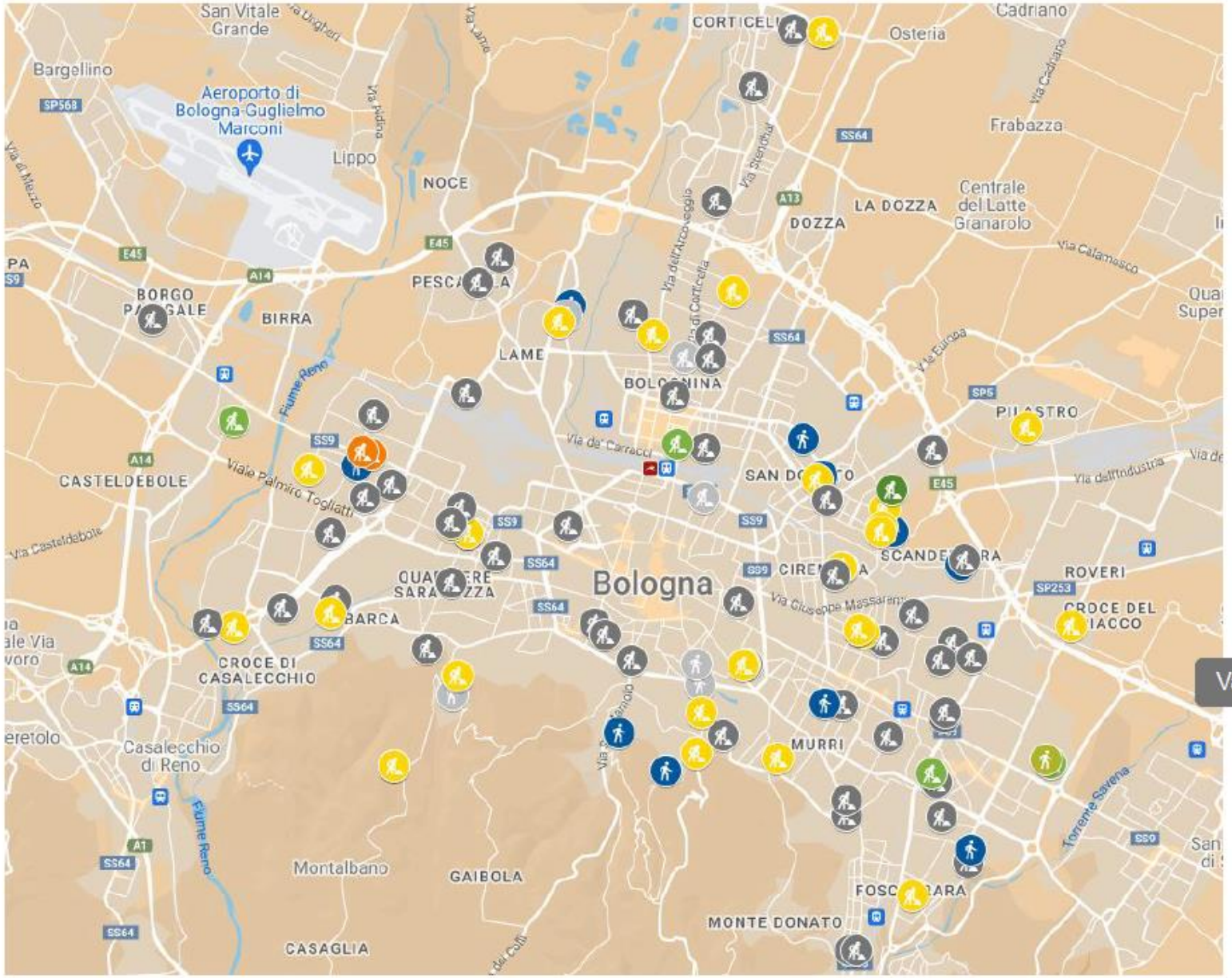
SEGNALAZIONI SICUREZZA STRADALE

- Segnalazioni da singolo soggetto
- Segnalazioni da Comitati/Associazioni/Quartiere/Istituti
- Interventi già realizzati o inseriti in programmazione derivanti da segnalazioni
- Segnalazioni in ambito progetto linea tranviaria

SEGNALAZIONI MOBILITÀ SCOLASTICA

- Segnalazioni da singolo soggetto
- Segnalazioni da Comitati/Associazioni/Quartiere/Istituti
- Interventi già realizzati o inseriti in programmazione derivanti da segnalazioni

Fonti: **Settore Mobilità**



Mappatura scuole attive in progetti di mobilità scolastica sostenibile

SCUOLE CON PEDIBUS ATTIVI
38 linee su 28 plessi scolastici

IC 2 Drusiani
IC 3 Bottego
IC3 Silvani
IC 4 Mader
IC 4 Marsili
IC 5 Acri
IC 5 Federzoni
IC 5 Grosso
IC 6 Ercolani
IC 8 Armandi Avogli
IC 8 Bombicci
IC 8 XXI Aprile
IC 10 Gualandi
IC10 Chiostri
IC 11 Garibaldi
IC 11 Romagnoli
IC 12 Padre Marella
IC 12 Viscardi
IC 14 Aldo Moro
IC 16 Mattiuzzi Casali
IC 16 Don Bosco (primaria)
IC 16 Don Bosco (infanzia)
IC 20 Fortuzzi
IC 20 Carducci
IC 21 Marconi
IC 21 Don Milani
IC 22 Piaget
IC 22 Costa

SCUOLE CON BICIBUS ATTIVI
2 linee su 2 plessi scolastici

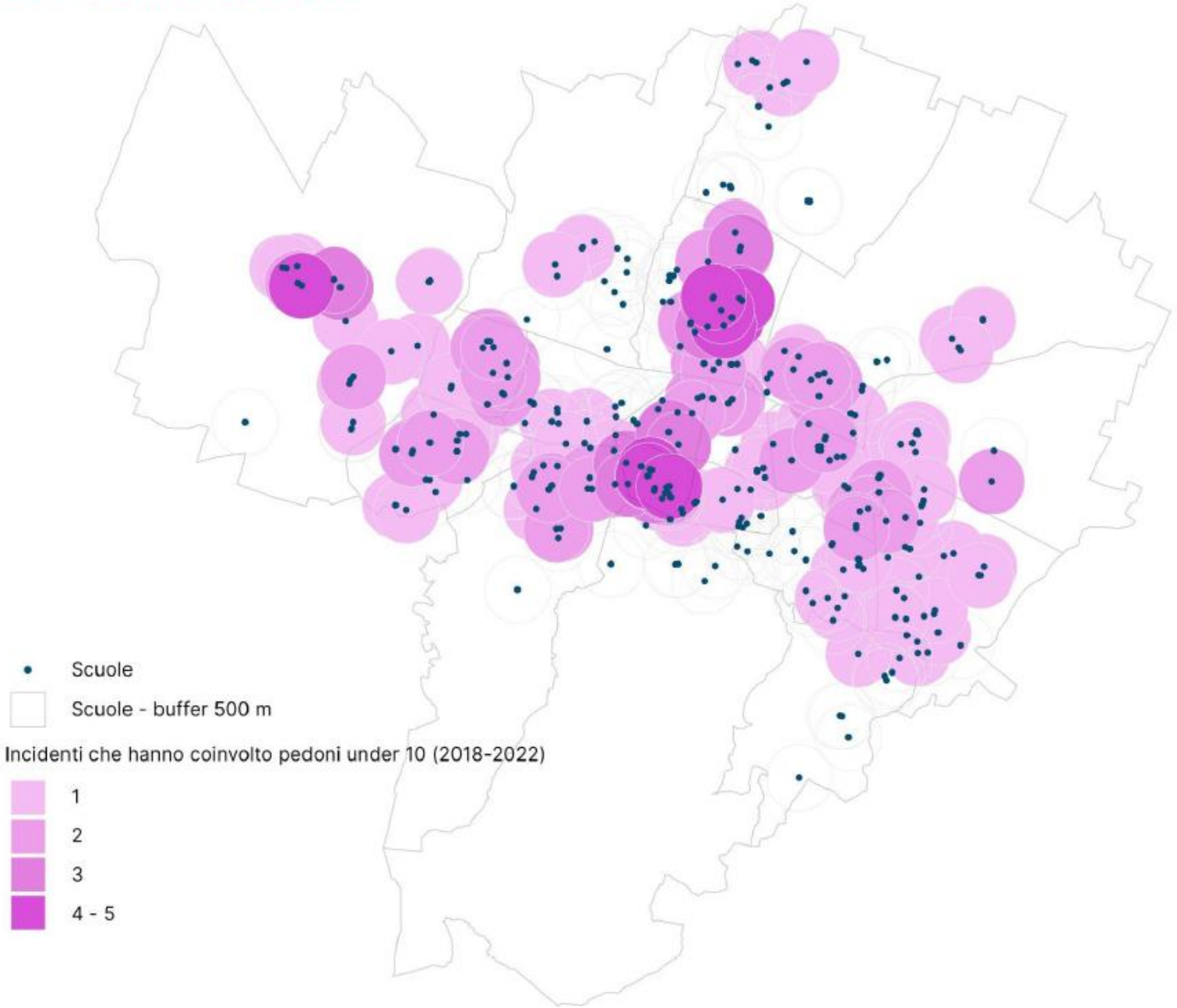
IC 22 - Costa
IC 5 - Federzoni

Fonti: **Settore Mobilità**
Pedibus e Bicibus
Da incrementare con laboratori, scuole aperte ecc

Mappatura incidentalità nei pressi delle scuole

SCUOLE CON MAGGIOR INCIDENTALITÀ PER I PEDONI UNDER 10 (4-5)

Acri
Anna Serra plesso 1
Anna Serra plesso 2
Casaralta
Ceccarelli
Gallon
Guinizelli
Il Flauto magico
La Giostra
Manzolini
Minghetti (sede distaccata)
Patini
Santa Maria di Leuca



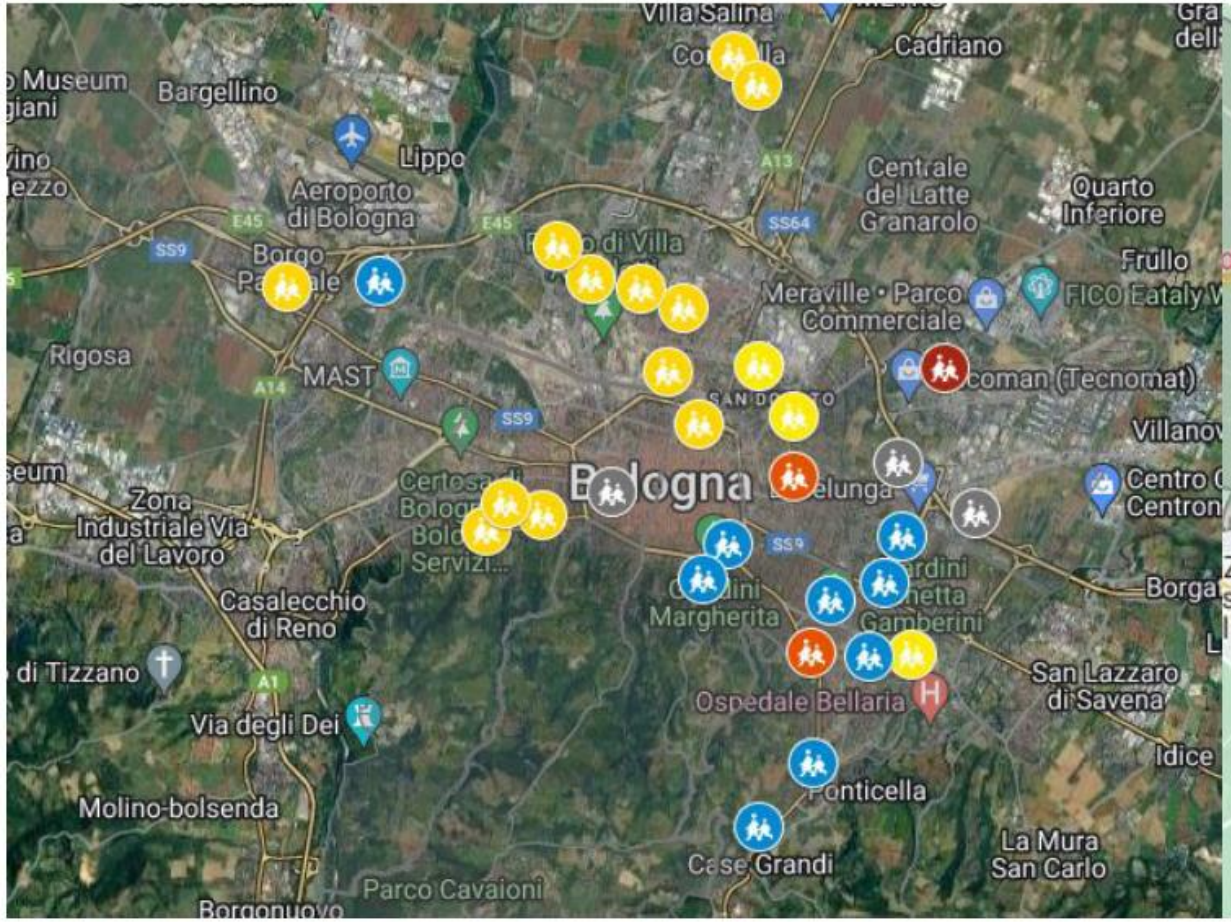
Nota metodologia GIS:
selezionati gli incidenti che coinvolgono pedoni under 10 all'interno di buffer 500 m dalle scuole

Progetto: la mobilità nel PTOF

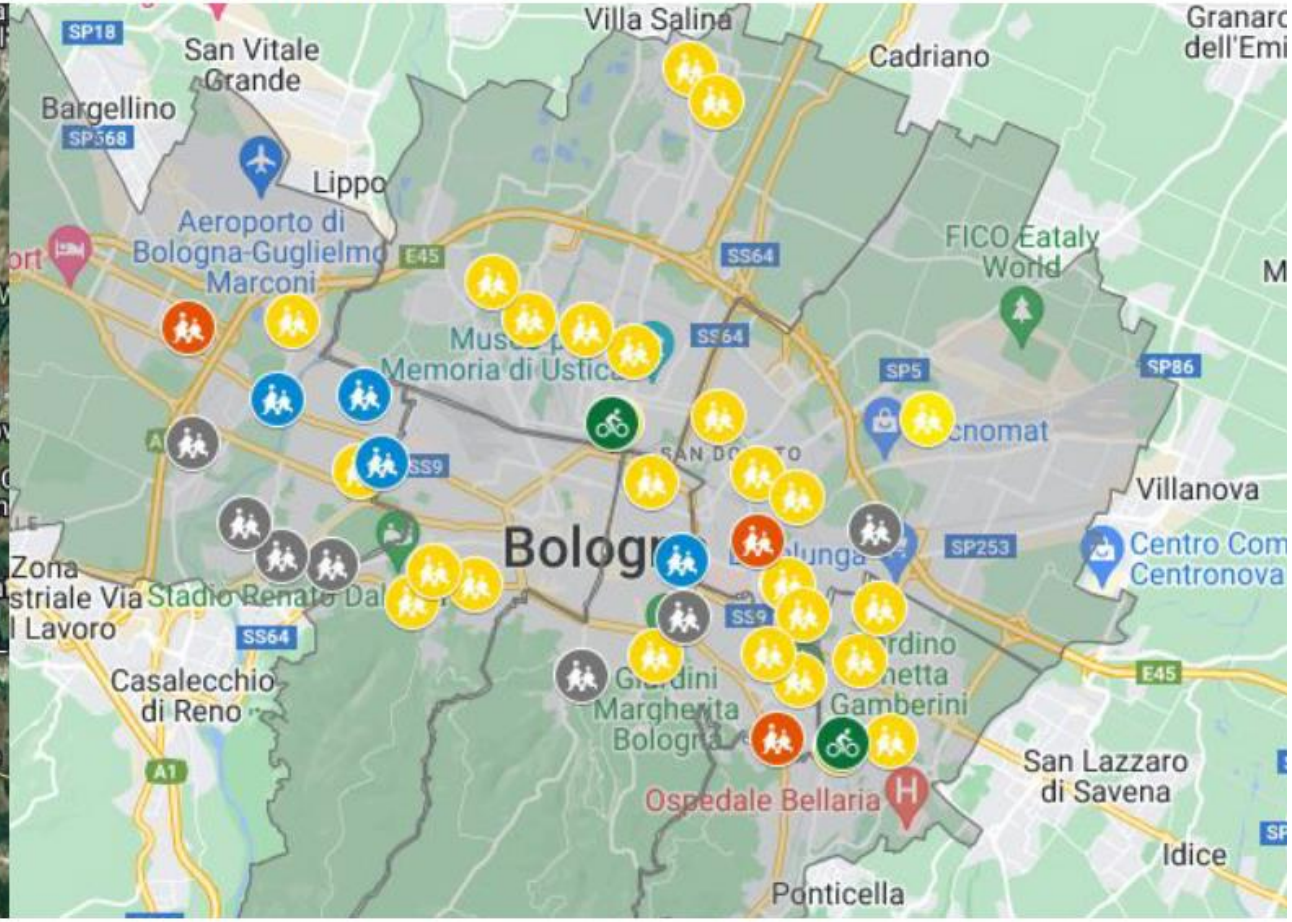
- manifesto /accordo/patto con le scuole
- nomina e formazione mobility manager scolastici
- piano spostamenti casa-scuola
- integrazione tematiche, in ottica multidisciplinare, all'interno dei Piani Triennali dell'offerta formativa (PTOF)
- costruzione percorsi educativi integrati con outdoor education
- percorsi di educazione stradale
- pillole di sicurezza
- attivazione pedibus e bicibus
- patti di collaborazione per la cura degli spazi
- attivazione strade scolastiche con chiusure temporanee
- decorazione partecipata dei percorsi casa-scuola

BOLOGNA A SCUOLA
si muove sostenibile

A.S. 2021/2022
6 scuole - 24 linee



A.S. 2023/2024
27 scuole (+4 silenti)
36 linee Pedibus (+10 silenti)
2 linee Bicibus



totale **A.S. 2023/2024**
400 bambine/i iscritte/i, 1
66 accompagnatrici e accompagnatori

Comune di Bologna

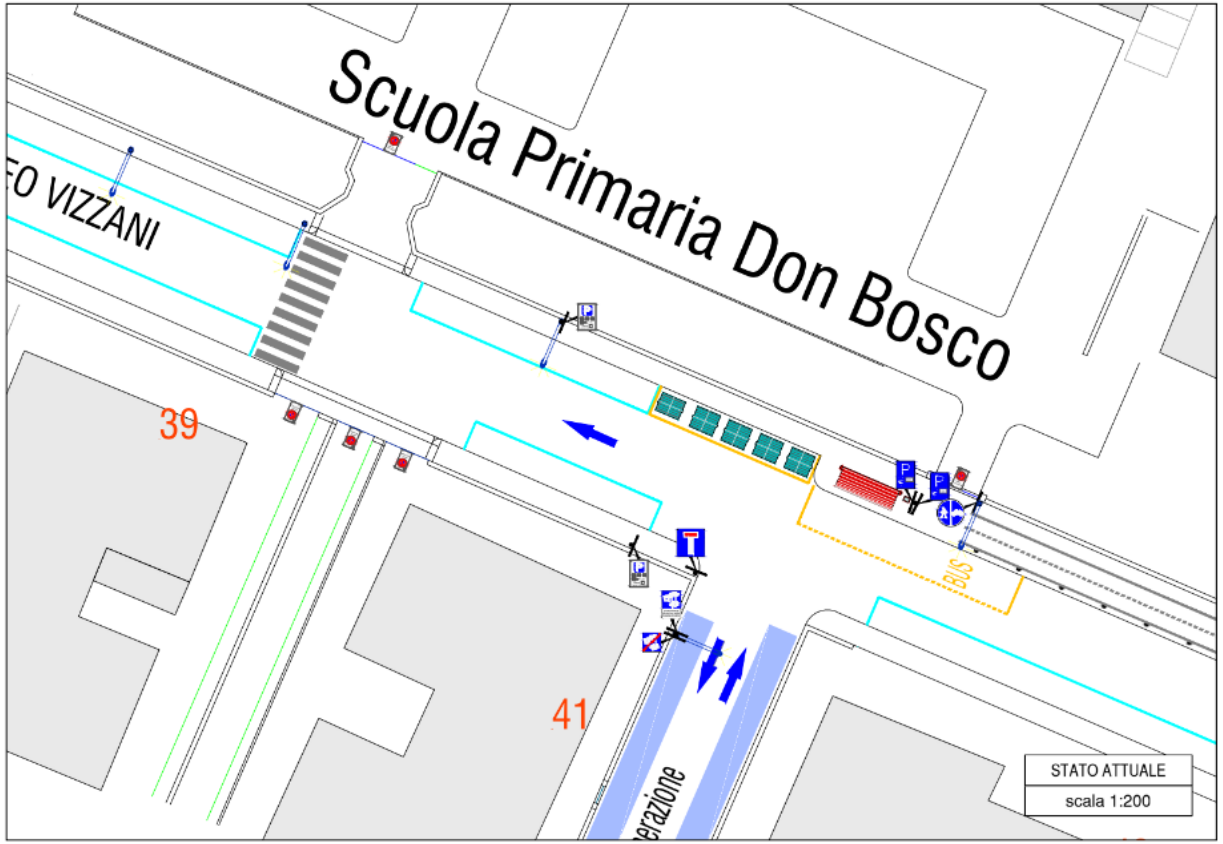
Progetto: interventi ‘leggeri’ attorno alla scuola

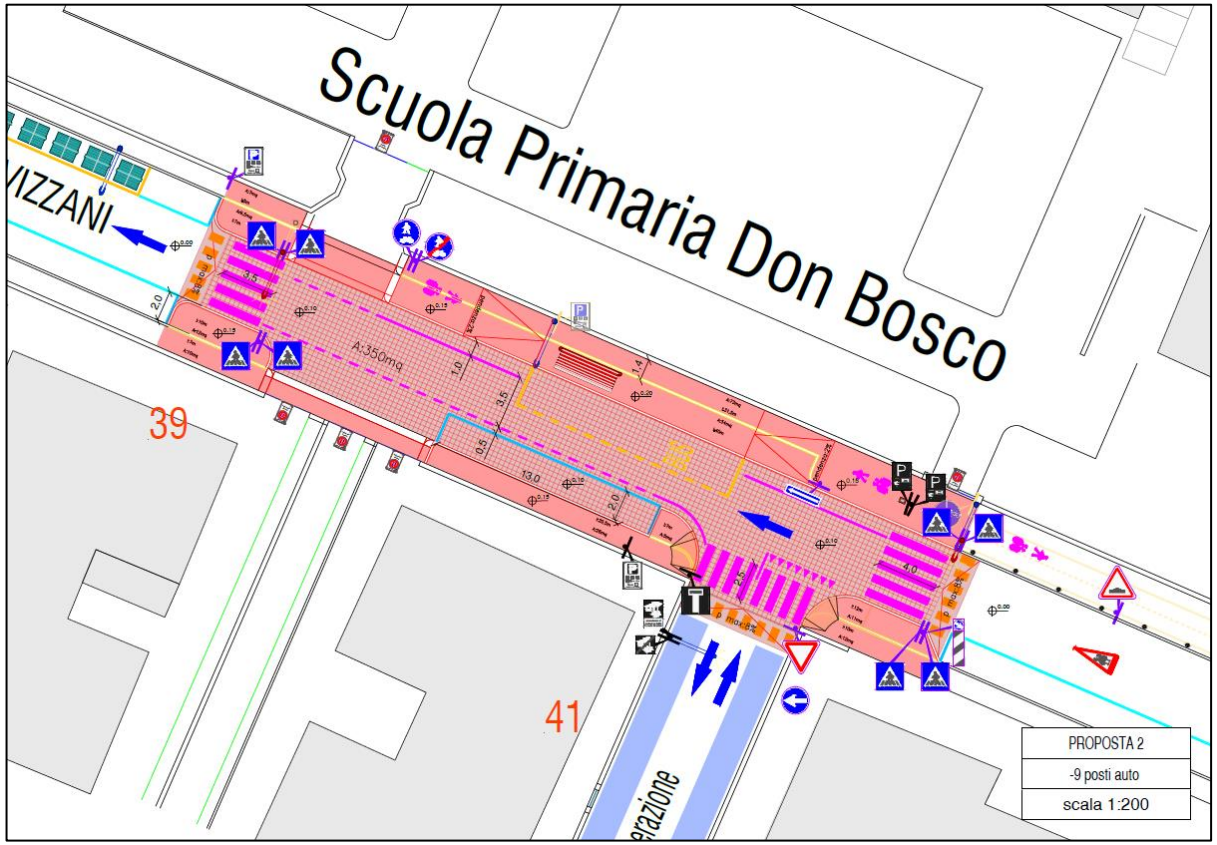
- Attraversamenti pedonali e ciclabili
- Interventi di moderazione della velocità
- Interventi su marciapiedi e percorsi pedonali
- Riorganizzazione sosta su strada
- rastrelliere nei cortili e nello spazio antistante la scuola
- Installazione elementi di arredo urbano
- chiusure temporanee (strade scolastiche)
- KIT di materiali comunicativi a supporto delle comunità che avviano sperimentazioni

Sperimentazione in atto in (**via Benini SDSV**) chiusura temporanea **Area scolastica.**

Foto/Kit materiale comunicativo a supporto delle comunità: avvio sperimentazione; volantino informativo e questionario pre/durante sperimentazione.

Un esempio: le scuole Don Bosco in via Vizzani





Progetto: trasformazione dello spazio attorno alla scuola

a. Intervento di urbanistica tattica:

- pedonalizzazione dell'area / divieto di accesso ad alcuni veicoli
- segnaletica orizzontale e verticale
- colorazione spazi e percorsi
- arredo urbano

Il costo per gli interventi tattici è stimato tra i 170 e 120 €/mq

Esempio intervento realizzato:
Piazza Procaccini, scuola secondaria di I grado Testoni Fioravanti

b. Intervento definitivo:

- pedonalizzazione dell'area
- rifacimento pavimentazione
- interventi di de-pavimentazione
- arredo urbano
- miglioramento percorsi pedonali
- attraversamenti pedonali
- piantumazione vegetazione
- segnaletica verticale e orizzontale
- interventi sui sottoservizi
- modifica della viabilità e della sosta

Il costo per gli interventi definitivi è stimato tra i 600 e 350 €/mq

INTEGRAZIONI CON INTERVENTO EDUCATIVO E DI COMUNITÀ'

- ❑ MOBILITY MANAGER
- ❑ COMUNICAZIONE
- ❑ LABORATORI CLASSI
- ❑ PATTO DI COLLABORAZIONE CURA DEGLI SPAZI
- ❑ INTITOLAZIONE SPAZI
- ❑ …

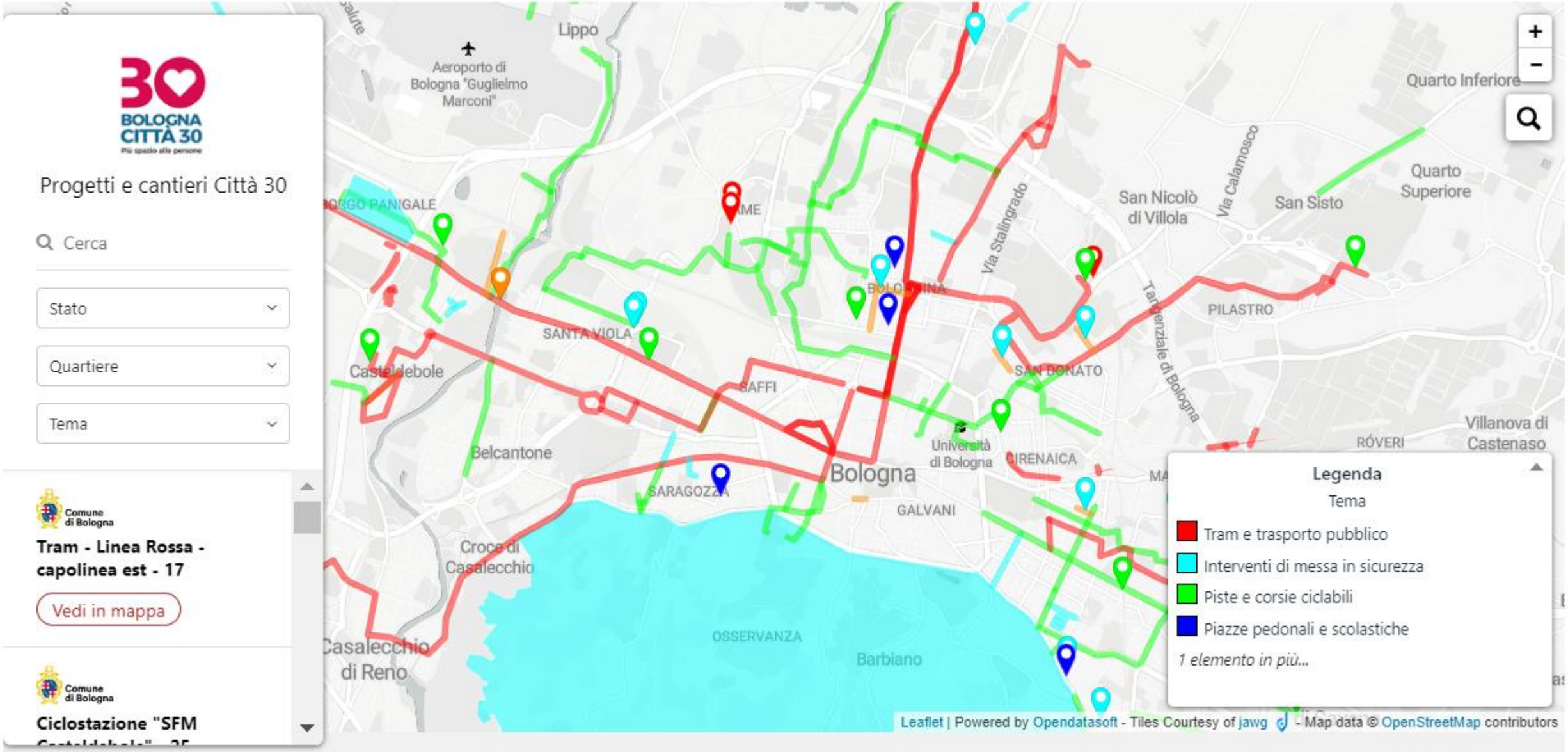
Esempio intervento realizzato:
Piazza scolastica scuola primaria Tambroni, via Murri

Le scuole Tambroni oggi

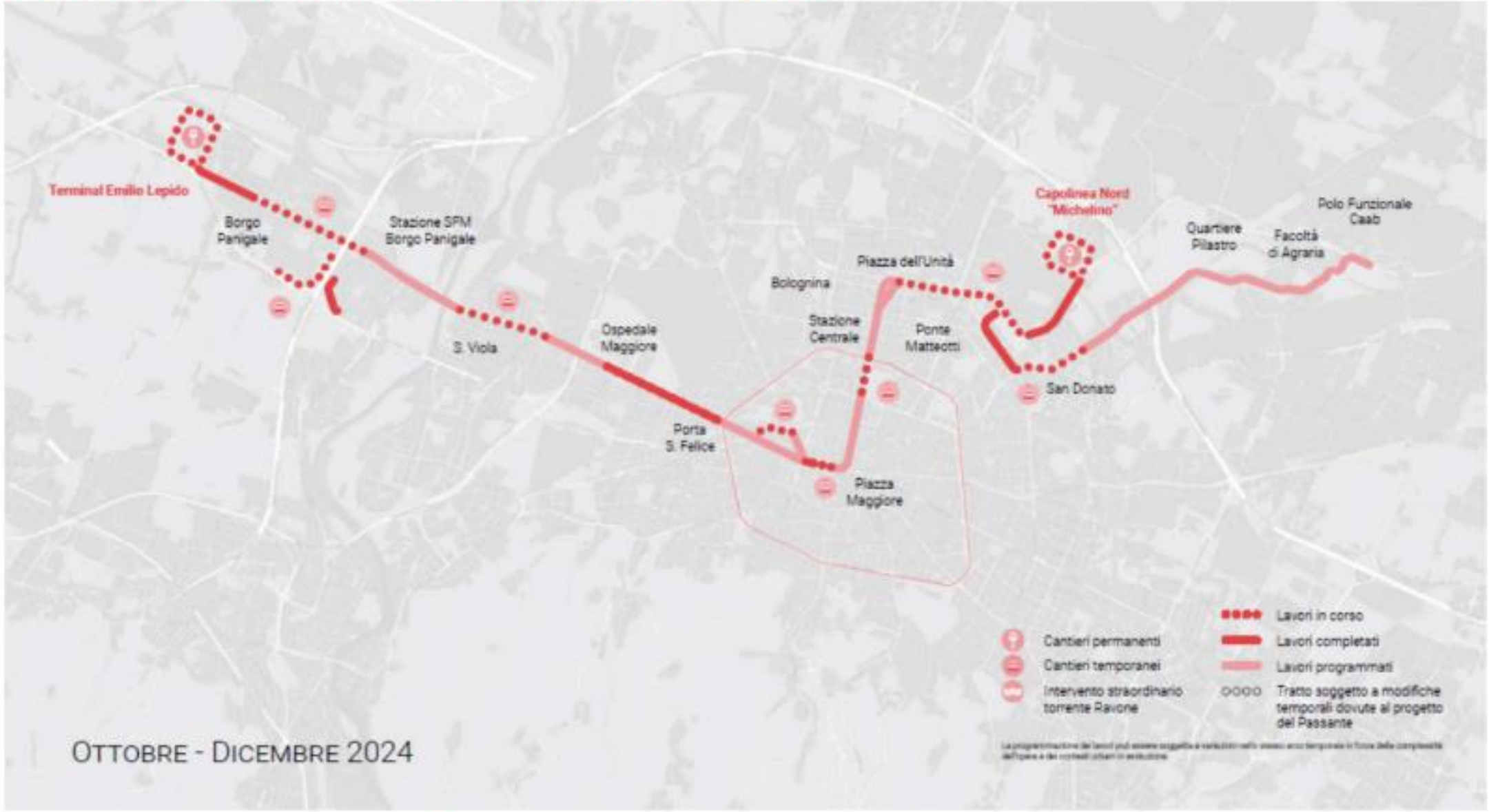
Esempio intervento realizzato:
Piazza scolastica scuola primaria Federzoni,
via di Vincenzo

Esempio intervento realizzato:
Piazza scolastica scuola primaria Bombicci,
via Perti

NON SOLO UN LIMITE: LA CITTA' 30 COME VISIONE CHE INTEGRA PROGETTI DIVERSI



PRIMA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (LINEA ROSSA)



Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani

www.trambologna.it

SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (LINEA VERDE)

DA OTTOBRE 2024

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani

Lungo la linea del tram la strada assume una nuova forma – più disegnata, più lenta, più sicura

Sezione tipo lungo via Saffi e stato di avanzamento del cantiere

Analisi PFTE

Riorganizzazione via di Corticella

Stato di fatto

Stato di progetto

© Architecna

Nuova organizzazione di via di Corticella (Linea Verde)

CONCLUSIONI

- ✓ La **sicurezza stradale** è un tema complesso, che interessa prioritariamente le **aree urbane** e richiede un **approccio integrato** (regole, controllo, cambiamento culturale, trasformazione fisica)

- ✓ In questo contesto assume sempre maggiore importanza la **trasformazione fisica della strada**, anche come leva per indurre comportamenti più virtuosi (rallentare, rispettare)

- ✓ Dal punto di vista della pubblica amministrazione, questa complessità si riflette nella necessità di coltivare un **approccio al progetto integrato e intersettoriale**

- ✓ La trasformazione della città necessita di **una visione**, di un racconto unitario, e **si realizza come «mosaico» coerente di interventi diffusi e grandi opere**

- ✓ La **Scuola è uno dei punti di intensità** del cambiamento

GRAZIE
PER LA VOSTRA ATTENZIONE!

assessoramobilita@comune.bologna.it

30 BOLOGNA CITTÀ 30
Più spazio alle persone

La vera libertà non è quella di poter andare a tutta velocità senza limiti, ma è poter vedere i più piccoli andare a scuola o giocare in strada in tutta sicurezza.
Matteo Lepore, Sindaco di Bologna