

NOTA TECNICA SUL TRAFFICO VEICOLARE

Analisi dei flussi sul ponte di accesso al Parco Città Campagna

Via Casteldebole – Parco Città Campagna – Villa Bernaroli

Documento di lavoro interno – Giugno 2026

Sintesi. Nel 2024 la spira comunale di Via Casteldebole ha registrato oltre 1.000.000 di veicoli in una sola direzione sul ponte che attraversa la ferrovia e immette nel Parco Città Campagna. Nel 2025–2026 lo stesso sensore risulta fuori servizio per i lavori di ampliamento in corso.

1. Premessa e finalità

Tra le richieste del progetto “A occhi chiusi” vi è la messa in sicurezza del tratto che collega la Stazione di Casteldebole al Parco Città Campagna, incluso il ponte sulla ferrovia di Via Casteldebole che pedoni, ciclisti e persone con disabilità visiva o motoria devono attraversare per raggiungere Villa Bernaroli e la Scuola Steineriana “Maria Garagnani”. La presente nota quantifica, con dati ufficiali, il traffico automobilistico che insiste su quel punto di accesso.

2. Fonte e metodo

- Fonte: Comune di Bologna, portale Open Data, dataset “Rilevazione flusso veicoli tramite spire” (serie annuali 2021–2025).
- Punto di misura: spira id_uni 207, Via Casteldebole, direzione SE (verso il parco), in corrispondenza del ponte sulla ferrovia (coordinate 44,5008 N – 11,2743 E).
- Dato grezzo: conteggio orario dei veicoli, per ogni giorno; il totale giornaliero è la somma delle 24 fasce orarie.
- Il sensore rileva una sola direzione di marcia: si riporta prudenzialmente il solo dato misurato, senza stime sui due sensi, anche perché i lavori di ampliamento in corso potrebbero modificare la configurazione della carreggiata.
- Anno di riferimento: 2024, ultimo anno con serie completa e coerente (363 giorni utili su 366).

3. Risultati — anno 2024

Misura (spira 207, Via Casteldebole, 2024)	Valore
Totale annuo — una direzione (verso il parco)	1.083.488 veicoli
Media giornaliera	~2.985 / giorno
Giorni feriali / weekend	3.270 / 2.256 al giorno
Ora di punta	17:00–18:00 (351 veic/h)

L’andamento mensile è regolare, con il calo fisiologico di agosto (circa 2.040 veicoli/giorno), e il profilo orario mostra una curva realistica con punta nel tardo pomeriggio: elementi che confermano la validità del dato.

Traffico veicolare — Via Casteldebole, ponte di accesso al Parco Città Campagna • 2024

Spira comunale id_uni 207 — direzione SE (verso il parco) • Fonte: Open Data Comune di Bologna

1.083.488 veicoli

Totale 2024 (una direzione)

~2.985/giorno

Media giornaliera

3.270 / 2.256

Feriale / weekend

17-18 • 351/h

Ora di punta

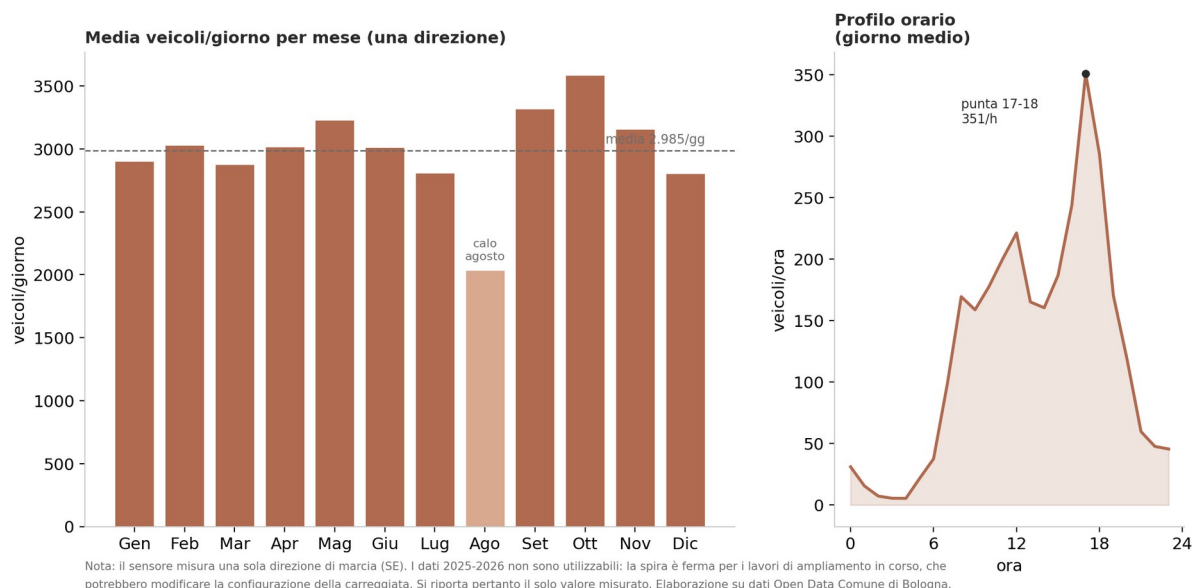


Fig. 1 — Via Casteldebole, spira 207, anno 2024: media mensile e profilo orario (una direzione, verso il parco).

4. Stato del sensore nel 2025–2026

Dal marzo 2025 la spira presenta un evidente sotto-conteggio (profilo orario piatto sull'ordine di 50–90 veicoli/giorno, incompatibile con un dato reale) e nel 2026 lunghi periodi a zero. L'andamento coincide con i lavori di ampliamento in corso nell'area, durante i quali il sensore risulta fuori servizio. Per questo motivo si assume il 2024 come anno di riferimento. Gli stessi lavori potrebbero inoltre modificare la configurazione della carreggiata (ad esempio l'introduzione di un senso unico): un ulteriore motivo per riportare il solo dato misurato in una direzione, senza estrapolazioni.

5. Interpretazione e cautele

- La spira misura il traffico complessivo del ponte di Via Casteldebole, rilevato a monte del bivio in cui la strada si divide: a sinistra prosegue come Via Casteldebole (verso il Centro Tecnico del Bologna FC e gli insediamenti residenziali oltre la ferrovia), dritto diventa Via Olmetola (verso il parco e Via Morazzo). Il dato comprende quindi anche traffico non diretto al parco.
- I passaggi auto specificamente legati al parco transitano invece su Via Morazzo — strada a senso unico che serve Villa Bernaroli, il mercatino del sabato, la Scuola Steineriana “Maria Garagnani” e il campo volo del Gruppo Modellistico Bolognese — e sono stati stimati, con metodo bottom-up, in circa 66.000 all'anno (di cui ~8.000 per il ritiro degli ortaggi dei soci di Arvaia, stima di S. Ramazza, giugno 2026). Via Morazzo non è monitorata da spire: è la stessa via analizzata nella Nota tecnica TPER, dove transitano regolarmente anche i mezzi pesanti HERA.

- Le due misure non sono in contraddizione: descrivono strade e fenomeni diversi — il traffico complessivo del ponte di Via Casteldebole e l'accesso specifico al parco su Via Morazzo — e si completano a vicenda.

6. Rilevanza per il progetto

Un volume dell'ordine di oltre un milione di veicoli all'anno in una sola direzione, su un ponte che attraversa la ferrovia e che pedoni, ciclisti e persone con disabilità visiva o motoria devono percorrere senza segnaletica podotattile, senza attraversamento protetto e senza alcuna messa in sicurezza, costituisce la dimostrazione quantitativa della necessità degli interventi richiesti.

Collegamento con la Nota TPER. L'intera area a ovest di Via Casteldebole è priva di trasporto pubblico (cfr. Nota tecnica TPER): l'assenza di alternative spinge di fatto chiunque all'uso dell'auto. Il dato di traffico qui documentato rafforza sia la richiesta di messa in sicurezza del ponte, sia quella di un servizio di trasporto pubblico su Via Morazzo e di riduzione dell'impatto automobilistico a favore della mobilità dolce.

7. Articolazione in priorità

La proposta, come presentata al laboratorio di quartiere del 25 giugno 2026, individua le seguenti tipologie di intervento in ordine di priorità:

1. Segnaletica podotattile e/o orientamento sonoro lungo la pista ciclabile esistente nel parco, dal punto in cui parte su Via Olmetola fino a Villa Bernaroli.
2. Messa in sicurezza del tratto dalla Stazione di Casteldebole all'inizio della pista ciclabile (Via Vaccaro, Via Casteldebole, Via Olmetola).
3. Piazzole di sosta attrezzate con panchine, tavoli ed elementi di arredo.
4. Targa in Braille al cippo di Massimiliano Valenti.
5. Rete di 20 punti di interesse naturalistici con targhe in Braille e QR audio (con WWF, LIPU, Girobussola).
6. “Filo di Arianna” tra Villa Bernaroli e il Giardino delle Stanze Sonore, lungo la campagna, in prossimità del campo volo.

Le prime due priorità sono oggetto della presente nota: riguardano l'accessibilità e la messa in sicurezza del percorso e, su richiesta del Bilancio Partecipativo di privilegiare la fattibilità economica, sono state stimate realizzabili entro un budget di 175.000 € (cfr. computo metrico estimativo allegato). I due dati di traffico documentati in questa nota sostengono ciascuna di esse, come illustrato di seguito.

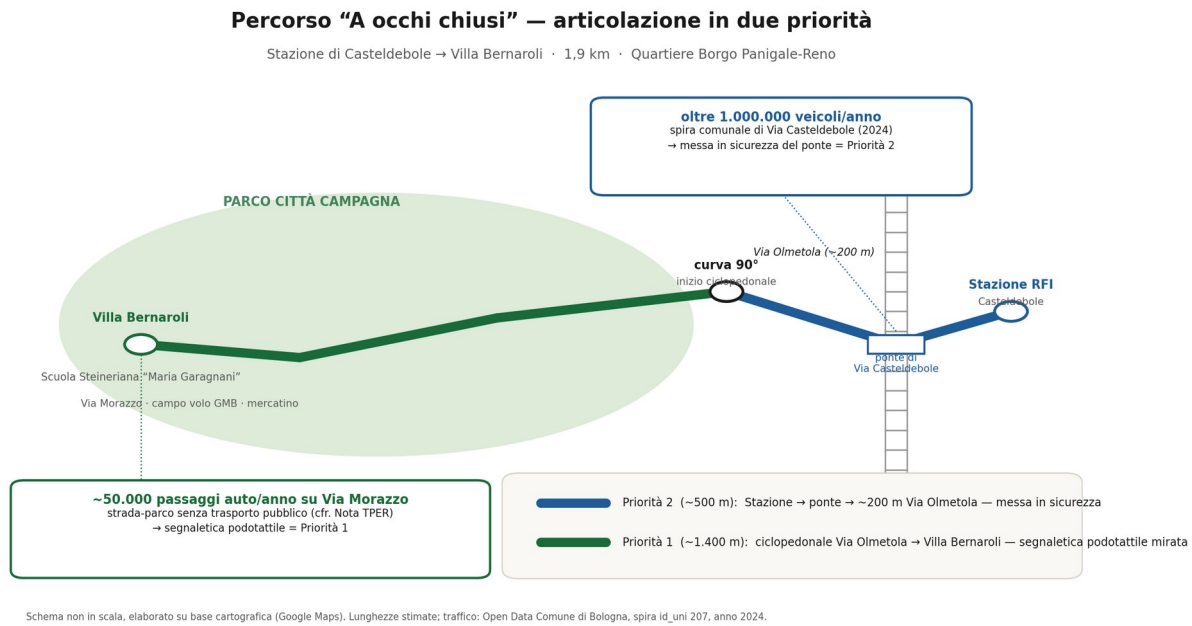


Fig. 2 — Articolazione del percorso: Priorità 1 (ciclopedonale Via Olmetola → Villa Bernaroli) e Priorità 2 (Stazione → ponte di Via Casteldebole → ~200 m di Via Olmetola).

Priorità	Tratto	Lungh.	Dato a supporto
Priorità 1	Ciclopedonale esistente: Via Olmetola → Villa Bernaroli — segnaletica podotattile mirata e orientamento sonoro	~1.400 m	~66.000 passaggi/anno su Via Morazzo (stima dal basso); assenza di TPER
Priorità 2	Stazione RFI → ponte di Via Casteldebole → ~200 m di Via Olmetola — messa in sicurezza	~500 m	oltre 1.000.000 veicoli/anno (una direzione) sul ponte — spira 207, 2024

Le lunghezze sono stime su base cartografica, da verificare in fase di progettazione. L'importo complessivo è stimato realizzabile entro 175.000 €, fatta salva la quota di spese tecniche, consulenze e IVA a carico dell'Amministrazione.

Segnaletica tattile mirata (criterio UICI). La segnaletica podotattile (LOGES) va posata solo nei punti di attenzione, di svolta e di attraversamento, e dove mancano guide naturali — non in continuità. Lungo il sentiero, già dotato di guide naturali, è sufficiente al più un cordolo appena rilevato, mentre va segnalata l'interfaccia con la pista ciclabile. Le quantità saranno definite in fase di progettazione con un sopralluogo congiunto UICI + tecnico + Comune: questo riduce sensibilmente i costi e consente di destinare più risorse alla messa in sicurezza del ponte e della stazione.

8. Fonti

Comune di Bologna — Open Data, “Rilevazione flusso veicoli tramite spire” (anni 2021–2025): opendata.comune.bologna.it
Comune di Bologna — “Il flusso veicolare a Bologna”: dati.comune.bologna.it/dati/flusso-veicolare
Elaborazione a cura del gruppo di lavoro “A occhi chiusi” — APS Centro Sociale e Orti Villa Bernaroli, giugno 2026.