



BOLOGNA CITTÀ 30

Più spazio alle persone

**fondazione
innovazione urbana**

andrea.colombo@fondazioneinnovazioneurbana.it

Andrea Colombo

Esperto di mobilità sostenibile, spazio pubblico e ambiente

E' consentita la riproduzione parziale con citazione dell'autore e dell'organizzazione.



COS'È



**non è
(solo) un limite**

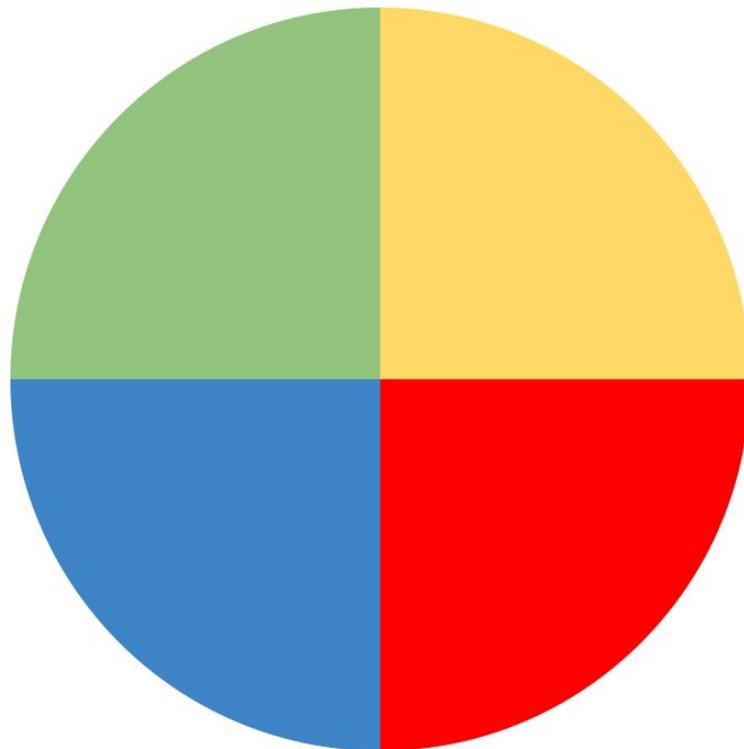
Gli ingredienti per una buona Città 30

Regole

Controlli

**Ridisegno
spazio**

**Comunicazione
Coinvolgimento**





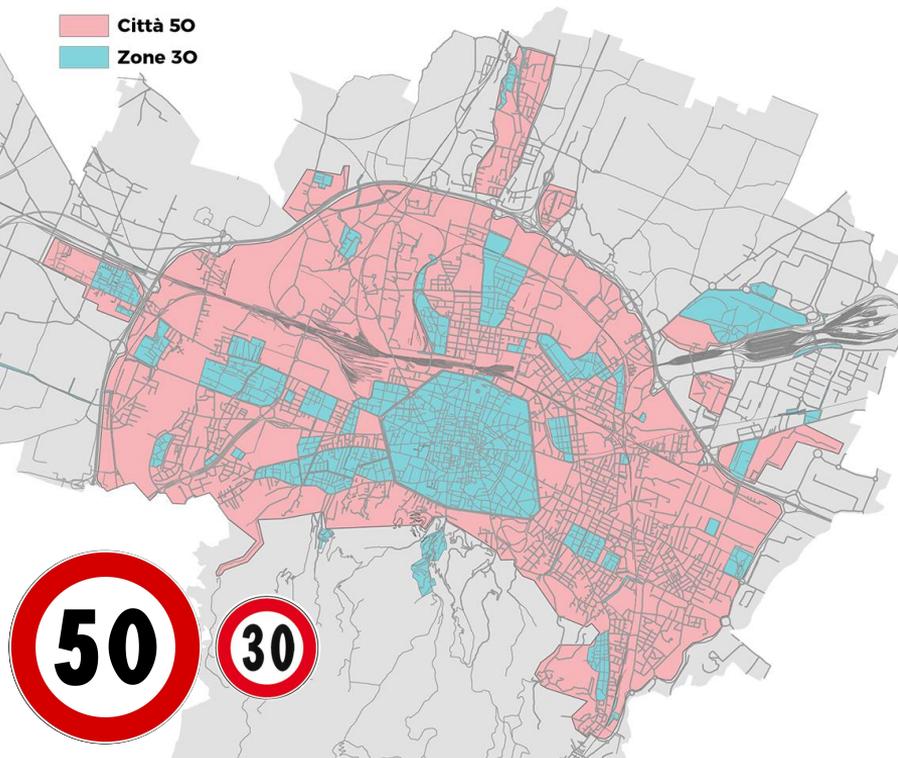
**è
regolazione**

Zone 30

Città 30

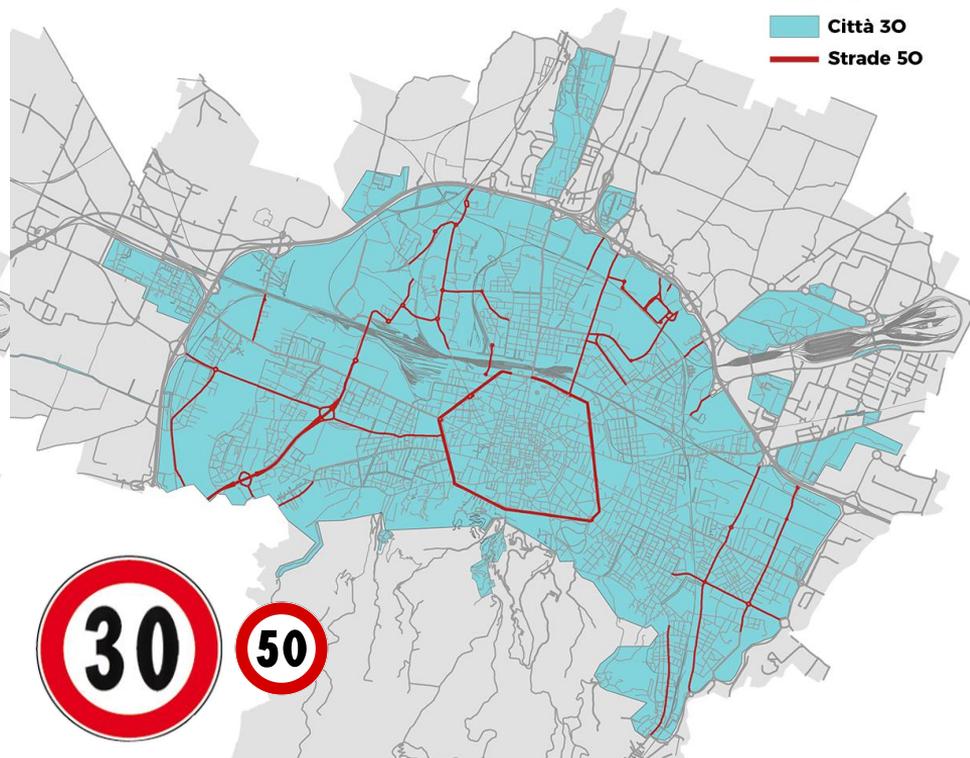
PRIMA

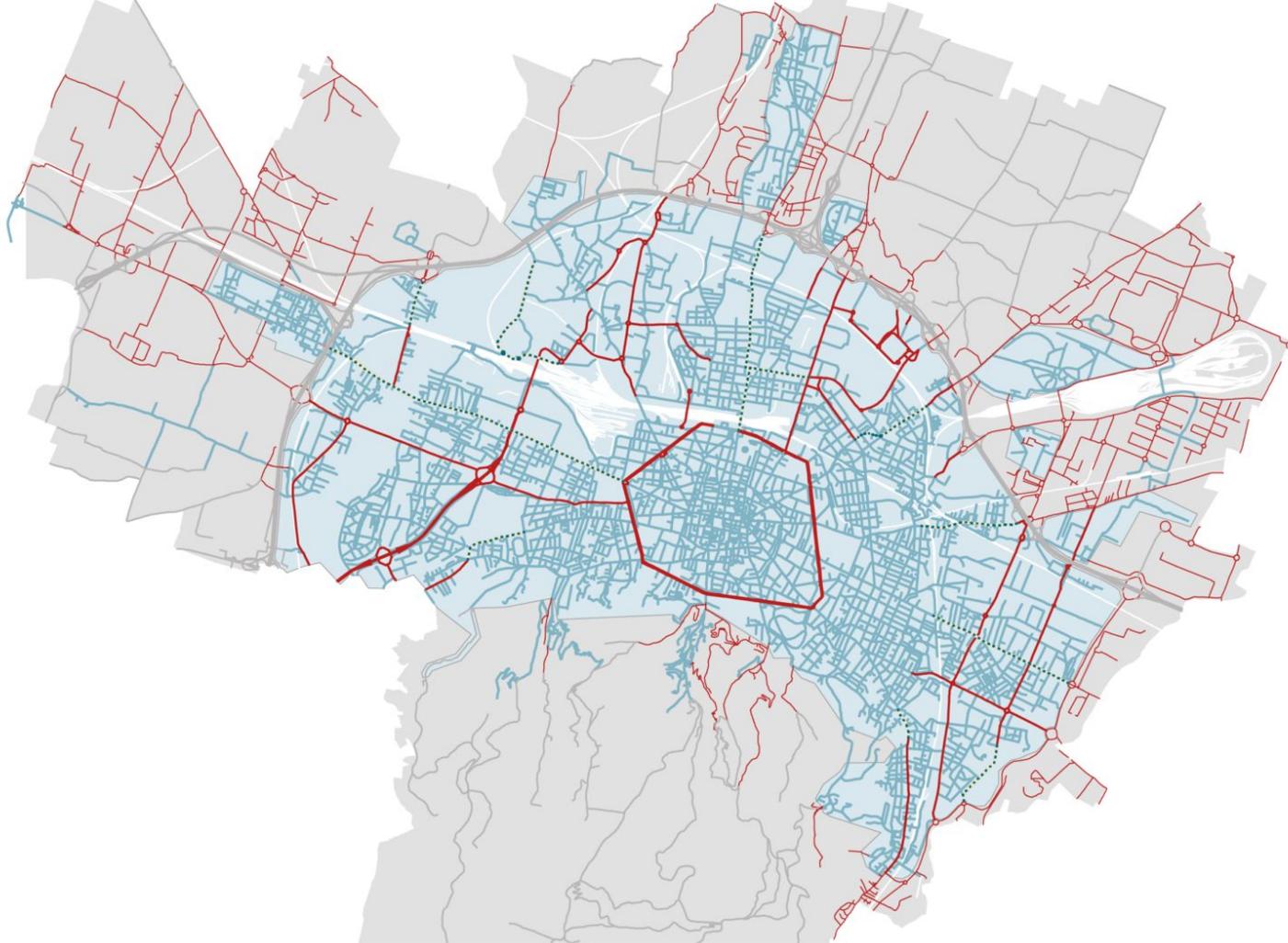
- Città 50
- Zone 30



DOPO

- Città 30
- Strade 50





BOLOGNA CITTÀ 30

-  Città 30
-  Limiti invariati
-  Strade 30 o inferiore
-  Strade 50
-  Strade 30 dopo interventi (tram, ciclabili, ecc.)



**è
controlli**





ridisegno dello spazio urbano



per **far andare piano** le auto
(*rispettare la città30*)



per dare **spazio alle persone**
(*godere della città30*)



24 milioni di euro in tre anni

- interventi di messa in sicurezza di strade, incroci e attraversamenti
- piazze pedonali
- piazze e strade scolastiche
- piste e corsie ciclabili
- manutenzione marciapiedi
- abbattimento barriere architettoniche
- nuovo assetto delle strade

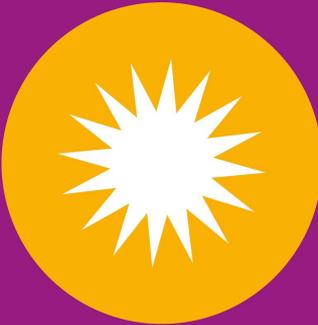


è

comunicazione e ascolto

Dal 1° luglio
Bologna è

CITTÀ
30



Più spazio
alle persone



Comune
di Bologna

fondazione
innovazione urbana



Bologna
Missione
Clima



bolognacitta30.it



Home

I vantaggi

Cosa cambia

Domande frequenti

Questionario

Dal 1° luglio
Bologna è



Più spazio
alle persone

Preferenze Cookie

Abbiamo bisogno di te!

Siamo in ascolto: facci sapere la tua opinione e le proposte per rendere più belle e sicure le strade della zona in cui abiti.

Le informazioni raccolte saranno elaborate in forma aggregata e anonima.

[Compila il questionario](#) 

Vuoi diffondere i vantaggi di Bologna Città 30 insieme a noi?

Oggi puoi farlo, è facilissimo.

Scarica i nostri kit di comunicazione pronti all'uso con immagini, infografiche, storie e post per i social.

[Kit comunicazione](#) 



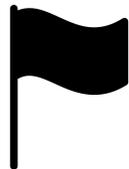
Il lavoro di prossimità



informare



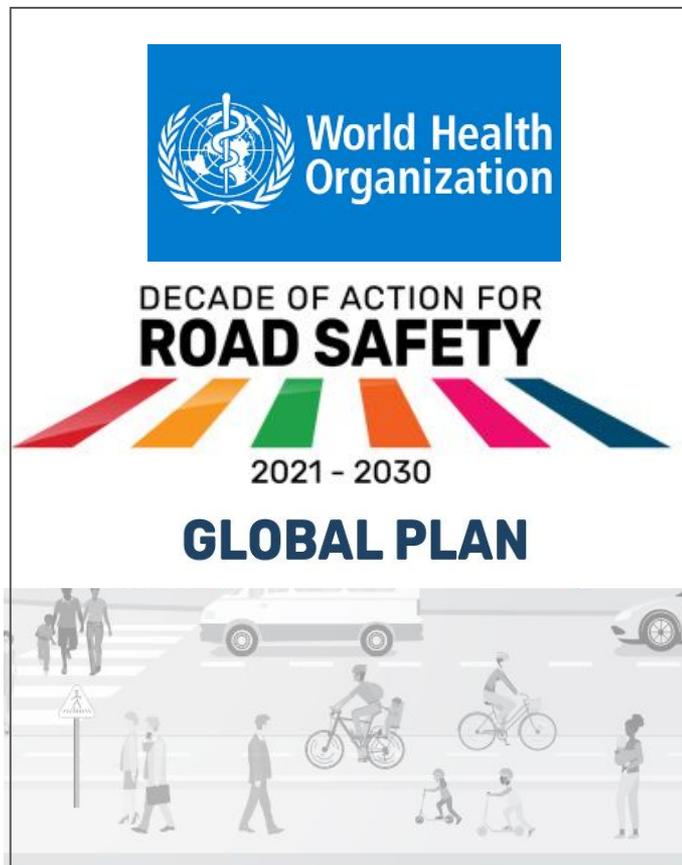
dialogare



ingaggiare



CHI LA CHIEDE



“Nelle aree urbane densamente popolate, c'è forte prova che anche la migliore progettazione delle caratteristiche di strade e veicoli non è in grado di garantire adeguatamente la sicurezza di tutti gli utenti della strada, quando le velocità sono al di sopra del noto livello di sicurezza dei 30 km/h. Per questo motivo,

nelle aree urbane, dove esiste un tipico e prevedibile mix di utenti della strada (automobilisti, motociclisti, ciclisti, pedoni), dovrebbe essere stabilito un limite massimo di velocità di 30 km/h,

salvo che vi siano evidenze forti a sostegno della sicurezza di limiti più elevati”





37. osserva che **l'eccesso di velocità** è un fattore chiave in circa il 30% degli incidenti stradali mortali e un fattore aggravante nella maggior parte degli incidenti; invita la Commissione a elaborare una raccomandazione per applicare limiti di velocità sicuri, in linea con l'approccio del "sistema sicuro" per tutti i tipi di strada, quali **velocità massime di 30 km/ora, come regola generale, nelle zone residenziali e nelle zone con un numero elevato di ciclisti e di pedoni**, con la possibilità di applicare limiti più elevati nelle principali arterie stradali con un'adeguata protezione degli utenti della strada vulnerabili; invita gli Stati membri a dare priorità agli investimenti nel controllo della velocità e in una comunicazione di qualità sulla centralità della velocità e della sua gestione; invita gli Stati membri ad applicare sanzioni dissuasive della velocità, compresi sistemi di penalità a punti, e a valutare la possibilità di prevedere corsi di sensibilizzazione sulla velocità per riabilita recidivi;





Mims

Ministero delle Infrastrutture
e della Mobilità Sostenibile

Dipartimento per la Mobilità Sostenibile
Direzione generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto

Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030

(Delibera CIPESS 14 aprile 2022, n. 13)



“Se si vogliono limitare le possibili conseguenze degli incidenti, **occorre limitare le velocità**, tenendo conto dei possibili eventi e dei soggetti potenzialmente coinvolti.

Si possono sintetizzare i seguenti principi cardine di questo approccio: (...)

- **dove ci possono essere impatti che coinvolgono veicoli e pedoni, la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h”**

“In ambito urbano, in particolare, si propone, a valle di una revisione della gerarchizzazione delle strade, **una chiara individuazione della viabilità a 50 km/h e delle zone a 30 km/h”**





“(…) da un lato con la **generalizzazione del limite massimo di velocità dei 30 km/h (cd. 'Città 30')** per promuovere la pacifica convivenza tra gli utenti della strada e salvaguardare l'incolumità di quelli più vulnerabili, e, dall'altro lato, con il **progressivo ridisegno dello spazio pubblico**, in modo da rendere la strada davvero di tutti a partire dagli utenti più fragili, tramite la diffusione di dispositivi di moderazione del traffico e della velocità”.

“Serve un abbassamento della **velocità** veicolare per promuovere un **uso condiviso, in sicurezza, delle strade da parte di tutte le utenze**. Va introdotta la disciplina del **limite massimo di velocità a 30 km/h sulle strade urbane** (in tutta la rete classificata di quartiere, interzonale e locale), salvo gli assi primari di scorrimento veloce, per favorire lo sviluppo di una ciclabilità diffusa e sicura nelle città, garantendo una **rete stradale “a misura di bicicletta”**”.



è

indirizzo locale

PUMS

PIANO URBANO DELLA
MOBILITÀ SOSTENIBILE



“**il superamento del concetto di ‘Zona 30’ con conseguente evoluzione dello stesso in ‘Città 30’.** In particolare, si propone l’adozione diffusa del limite massimo di velocità a 30 km/h sulla rete stradale urbana, in luogo dei 50 km/h che rappresentano il limite massimo consentito dal Codice della Strada all’interno dei centri abitati e che saranno consentiti solo sulla rete stradale primaria”



“In buona sostanza, si tratta di invertire il rapporto oggi esistente tra regola ed eccezione nella disciplina dei limiti di velocità in ambito urbano: **i 30 km/h diventano la norma nella maglia secondaria (costituita dalle strade di quartiere, interzonali e locali),** mentre sono specificamente individuate le strade che devono o possono essere mantenute a 50 km/h”.



PERCHÉ



è

sicurezza stradale

INCIDENTI Anno STRADALI 2022



Il **73%** delle collisioni stradali avviene **su strade urbane**

In città, le collisioni **mortali** sono causate da:

23% (1° causa) **velocità**

20% guida distratta

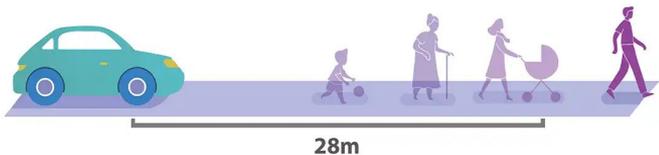
17% mancata precedenza sulle strisce pedonali

14% altre precedenze non rispettate



dati ed elaborazioni dal Rapporto ISTAT-ACI "Incidenti stradali in Italia. Anno 2022"

50



30



La Città 30 **riduce la probabilità** e la quantità di incidenti stradali, perché servono meno tempo e spazio per frenare

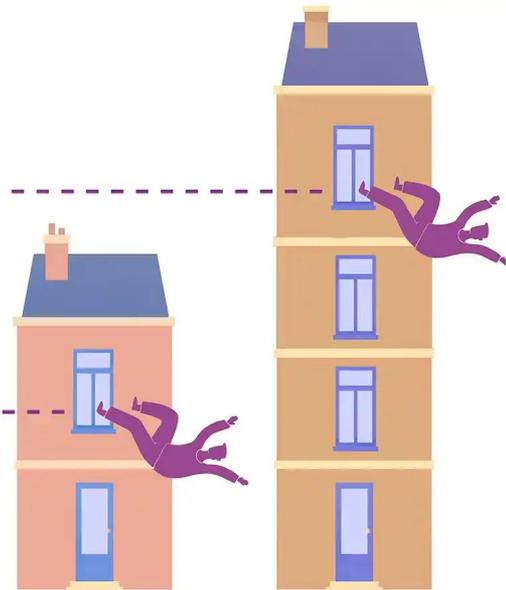
La Città 30 **riduce la gravità** degli incidenti stradali, perché fa una bella differenza, sulle *chances* di sopravvivenza, se uno scontro avviene a 50 o a 30 km/h



50



30



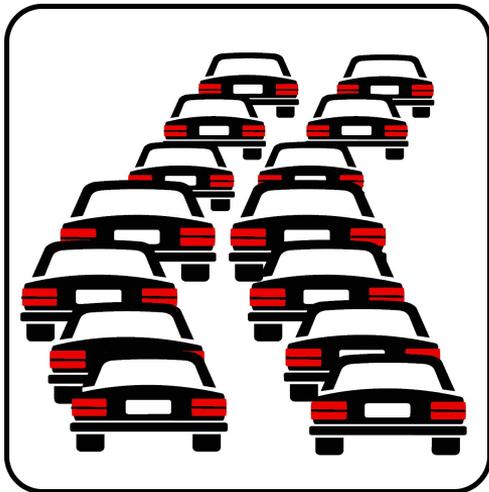


**è
bellezza e democrazia
dello spazio pubblico**



Cos'è e di chi è la strada?

Realtà



Norma

Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, si definisce “strada” l’area ad uso pubblico, destinata alla circolazione di pedoni, veicoli e animali

(art. 2, c. 1 del codice della strada)



How cities should be designed





è
sostenibilità



"Old Enough" su Netflix



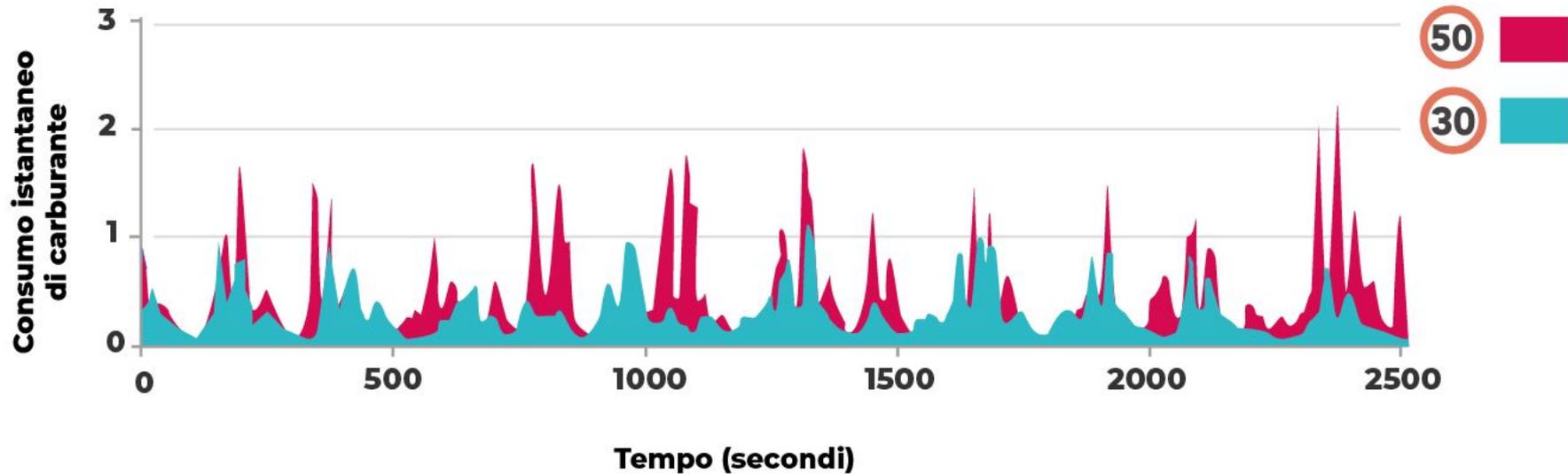
5. Città 50: Un circolo vizioso

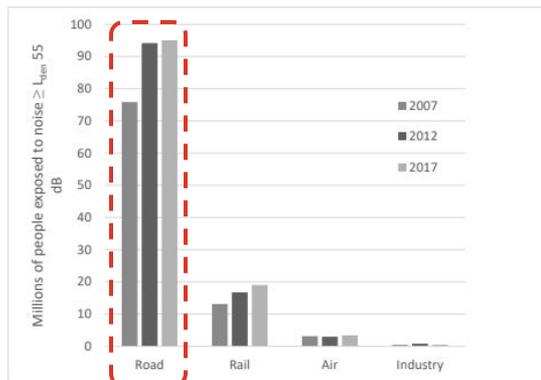


Il "Bicibus" a Barcellona



5. Città 30: Un circolo virtuoso



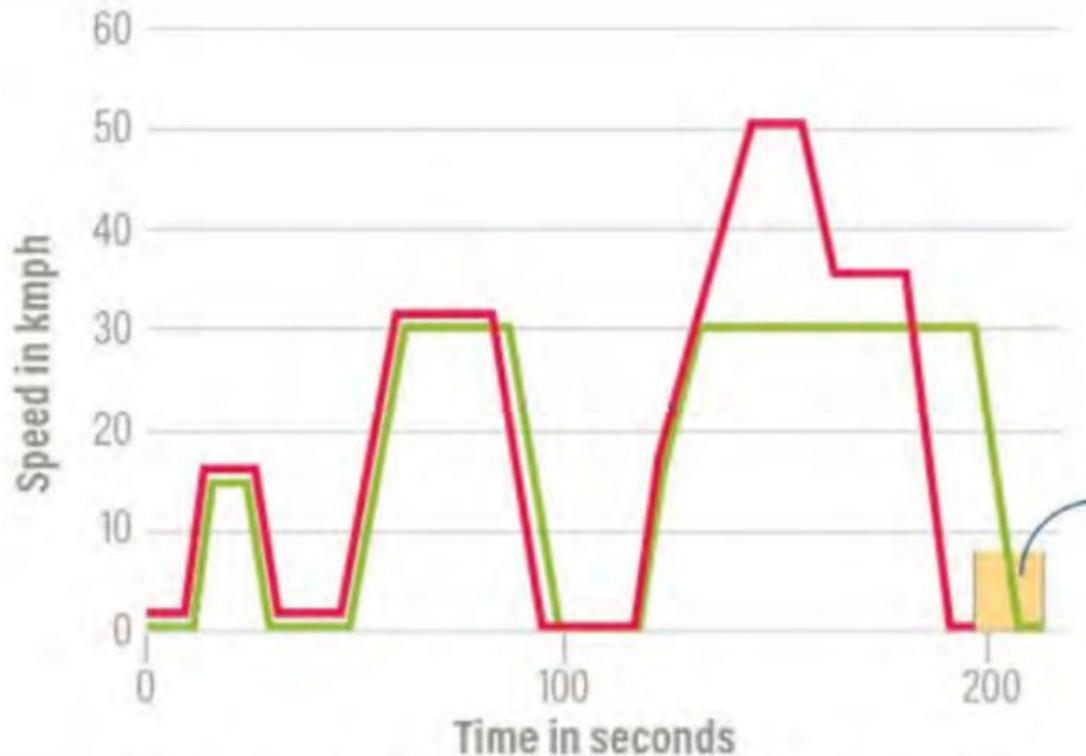


Ps: “I veicoli elettrici non sono più silenziosi dei veicoli con motore a combustione, a velocità superiori a 30 km/h”

(dalla Relazione della Commissione UE sull'implementazione della direttiva sul rumore ambientale, 20/03/2023)



**è
fluidità
della circolazione**



— At 30 kmph speed limit, vehicles travel at 17.3kmph average speed in urban areas
 — At 50 kmph speed limit, vehicles travel at 18.9kmph average speed in urban areas

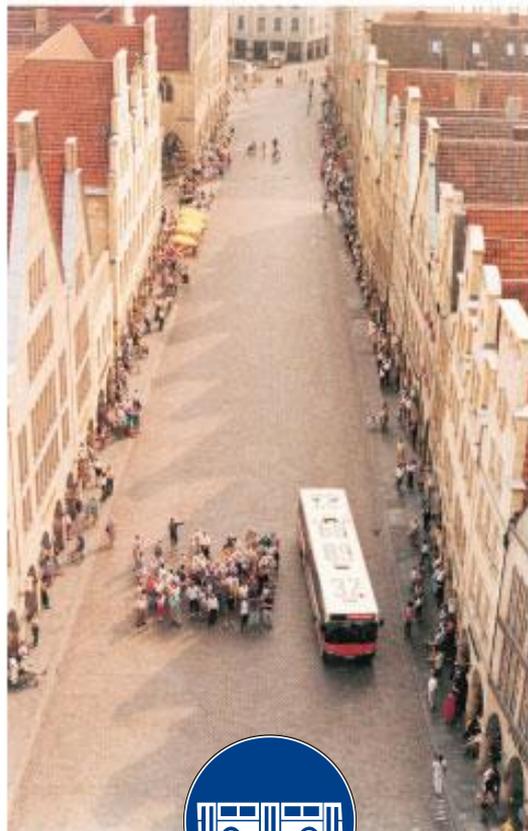
Tenendo conto delle condizioni reali, vari studi sono stati condotti e **su un tragitto di 5 km** danno risultati variabili di incremento di tempo di percorrenza (in una città 30) nel range **tra 10 secondi e 2 minuti** (orario di punta/di morbida), ma in alcuni casi sono addirittura **inferiori**.

Source: Cities Safer by Design (2015)
wri.org/publication/cities-safer-design



WORLD RESOURCES INSTITUTE

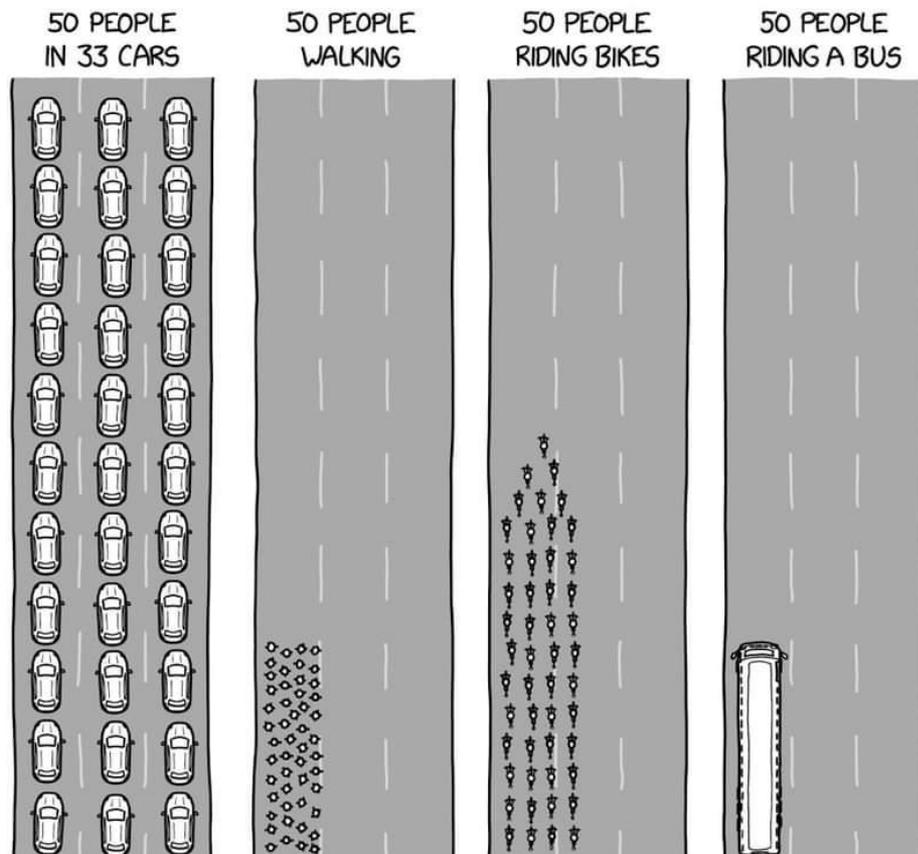
Amount of space required to transport the same number of passengers by car, bus or bicycle.
(Poster in city of Muenster Planning Office, August 2001)



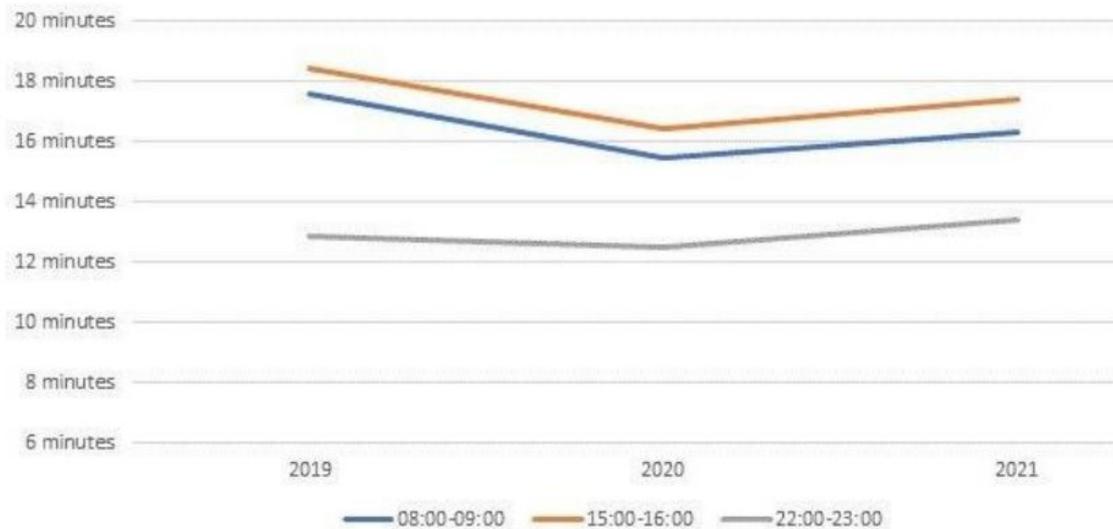


non è
contro l'automobile

ROAD SPACE COMPARISON



Journey time



Ad esempio, a Bologna:

- **22 km/h** è la **velocità media** nel complesso
- l'**85%** degli spostamenti in auto interni alla città avviene ad una velocità media inferiore ai **<30 km/h**
- il **57%** è più breve di **<5 km**
- il **59%** ha una durata inferiore ai **15 minuti**

INCIDENTI



165.889

INCIDENTI CON LESIONI

454

AL GIORNO

IN QUALI STRADE?

73,4%
URBANE

21,5%
EXTRAURBANE

5,0%
AUTOSTRADE

VITTIME PER TIPO DI UTENTE

43,5%



AUTOVETTURE

24,7%



MOTOCICLI

15,4%



PEDONI

6,5%



BICICLETTE/
ELETTRICHE

5,3%



AUTOCARRI

2,2%



CICLOMOTORI

0,5%



MONOPATTINI
ELETTRICI

1,9%

ALTRO





COME SI FA



è

visione lungimirante

LA CITTA' 30: GRAZ (350.000 abitanti)



1992

L'introduzione della Zona 30 (chiamata Tempo30) era osteggiata dai cittadini che la approvavano solo per il 44% (29% tra gli automobilisti)



1994

Dopo due anni di sperimentazione il tasso di approvazione era salito al 77% (67% tra gli automobilisti)

2022

Oggigiorno il gradimento è stabilmente sopra l'80% fra tutti i cittadini, automobilisti e non



Dai veicoli alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

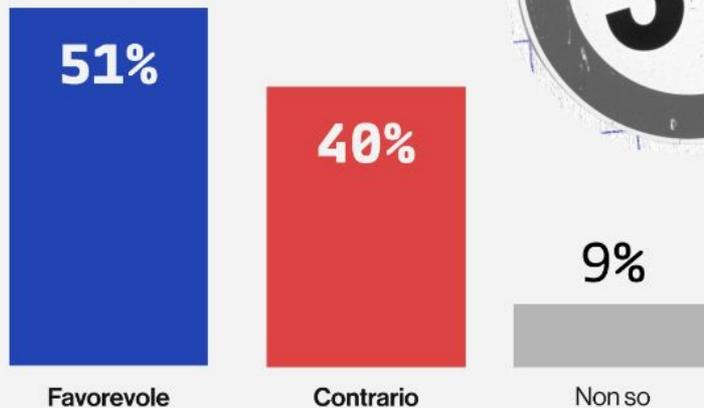
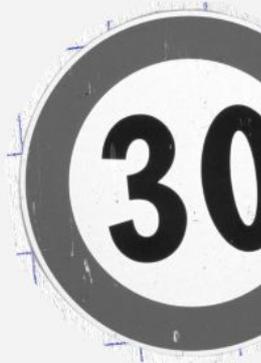
Bologna 11 novembre 2022

@you_trend

YOU TREND

Limite di 30 km/h in città: la maggioranza degli italiani è favorevole

In diverse città italiane è stato proposto di **abbassare il limite di velocità** sulle strade locali a 30 km/h. Lei sarebbe **favorevole** o **contrario** se questa misura venisse applicata anche nel suo comune?



Condividi il post

Fonte: sondaggio Quorum/YouTrend per SkyTG24

<https://www.instagram.com/p/CvJ3QkWMS2b/?igshid=MTc4MmM1Yml2Ng%3D%3D>





**è
partecipazione**



Una per tutt* Perché si I numeri dicono Città30 nel Mondo Campagna Petizione FAQ

Campagna







**è
monitoraggio**

Evaluation

Evaluation

- Speed
- Journey time
- Accidents
- Noise
- Commercial speed



è

**progetto, provvedimento
e percorso**

Bologna

ad altra velocità

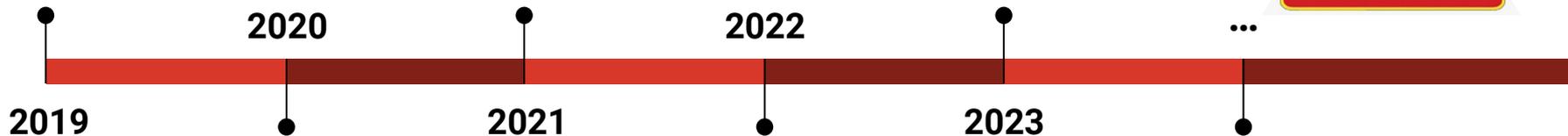
Il Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile
di Bologna metropolitana



APPROVAZIONE
PUMS, PGTU
E BICIPLAN

ATTIVAZIONE
DI AMMINISTRATORI
E CITTADINI

AVVIO
CITTA' 30
(1° luglio)



2020
COVID-19
SPAZIO PUBBLICO



2022
DELIBERA DI
DI INDIRIZZI,
PROGETTAZIONE,
PARTECIPAZIONE



...
ATTUAZIONE,
MONITORAGGIO E
ACCOMPAGNAMENTO



IN CONCLUSIONE



è
atto di civiltà



Lepore conferma: "Bologna a 30 km/h: è deciso"

Il sindaco Matteo Lepore ribadisce: "Bologna prima città d'Italia col limite dei 30 km orari nell'area urbana: l'iter è iniziato con la delibera. Stabiliti gli investimenti per la sicurezza. L'obiettivo è zero morti sulle strade"



Città a 30 km/h, Olbia rivendica il primato

Le parole del sindaco Nizzi

