



Cos'è, perché e come farla

**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**

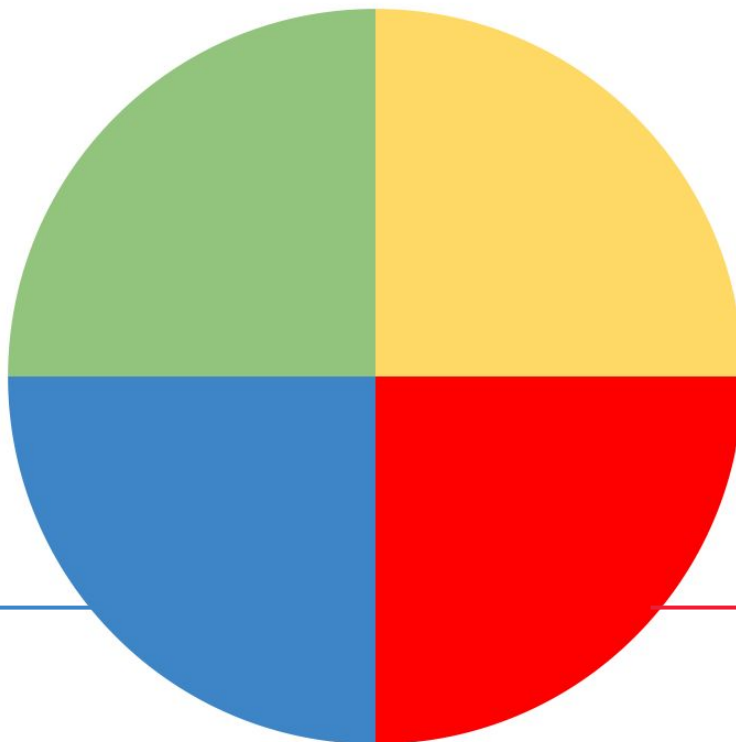
Gli ingredienti per una buona Città 30

Regolamentazione

Controlli

Ridisegno spazio

Comunicazione e
coinvolgimento



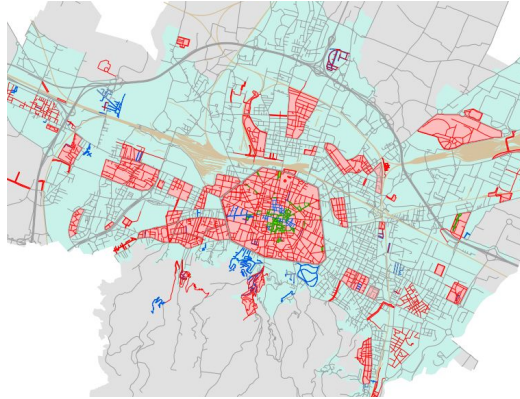


**è
regolazione**

	Zone 30	Città 30
Limiti di velocità	regola 50 km/h, eccezione 30 km/h in specifiche zone	regola 30 km/h, eccezione 50 km/h in specifici assi stradali
Tempi	diffusione progressiva e per addizione nel tempo di singole zone	entrata in vigore del provvedimento in tutta la città a una certa data
Estensione	in misura inferiore	80-90% della rete stradale urbana del centro abitato a 30 km/h
Rispetto	per lo più interventi di moderazione (<i>engineering</i>)	controlli elettronici e stradali (<i>enforcement</i>) e interventi di moderazione (<i>engineering</i>)

Zone 30

**Limiti di
velocità ed
estensione**

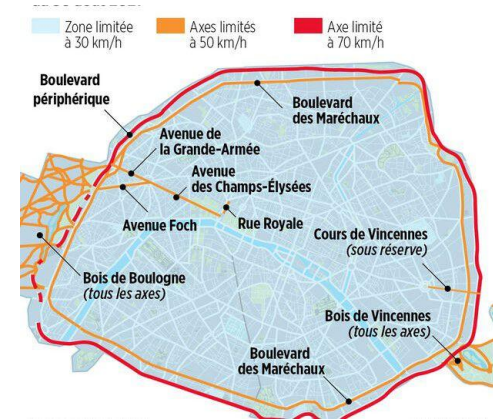


Tempi

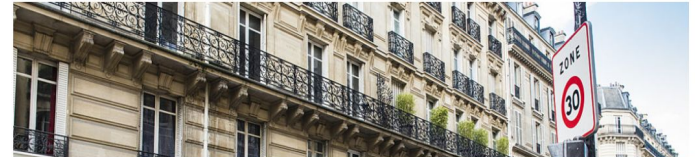
Limite di velocità a 30 km all'ora in 5 nuove zone a Firenze



Città 30



Rivoluzione a Parigi: dal 30 agosto limite di velocità a 30 km/h nella maggior parte delle strade





**è
controlli**





ridisegno dello spazio urbano



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



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





**è
comunicazione**



Auto contro scooter, un'altra vittima
Sull'asfalto uno studente di medicina
Tragedia in viale Redi, il casco del ragazzo a 50 metri di distanza

*di metri di distanza. In ragazzo
 «generalmente volato» la aria sotto
 gli occhi del conducente dell'auto
 paralizzò la visione di quello
 che stava accadendo. L'allarme si
 118 è scattato immediatamente e
 l'ambulanza con medico a bordo è
 arrivata in un attimo. Tutti si sono
 prodigati al limite del possibile ma
 fin dalla prima occhiata non c'era*

*co è stato chiaro che non c'era
 te da fare per quel ragazzo
 litrasuma» con importanti
 gue interne ha avuto la me-
 lui non sono possibili fare niente
 di più. Era praticamente rimasto
 equipaggiato nel momento urto.
 il conducente della macchina
 fermato.*

Schianto sulla strada killer,
cittadini esasperati: "Fate
qualcosa, basterebbe"
Furgone investe madre e figlio di 4 anni: il bimbo è
grave





è

**visione di città,
mobilità e spazio pubblico**





CHI LA CHIEDE



**è
indirizzo globale**





United Nations

A/RES/74/299



General Assembly

Distr.: General
2 September 2020

Resolution adopted by the General Assembly on 31 August 2020

[without reference to a Main Committee ([A/74/L.86](#) and [A/74/L.86/Add.1](#))]

74/299. Improving global road safety

Con la risoluzione 74/299 del 31 agosto 2020, “Migliorare la sicurezza stradale a livello globale”, l’Assemblea Generale dell’ONU ha:

- **proclamato il periodo 2021-2030 come il secondo Decennio di azione per la sicurezza stradale, con l'obiettivo di ridurre di almeno il 50% i decessi e i feriti da incidenti stradali dal 2021 al 2030**
- **chiesto all'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) e alle commissioni regionali delle Nazioni Unite ... di preparare un Piano d'azione della Seconda decade come documento guida per sostenere l'attuazione dei suoi obiettivi**



- La **regolazione della velocità** costituisce un pilastro portante del *"Piano globale per la decade d'azione per la sicurezza stradale 2021-2030"*.
- In particolare, la gestione dei limiti di velocità costituisce uno dei primari "requisiti di implementazione". A questo proposito, il Piano afferma che: "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".
- Il Piano riconosce anche la necessità di un ridisegno fisico delle sedi stradali per la moderazione della velocità "azioni consigliate per migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali", infatti, è raccomandato anche di **"implementare trattamenti infrastrutturali che assicurino** la conformità logica e intuitiva con l'ambiente di desiderato (ad es. 30 km/h centri urbani)".





è
indirizzo europeo



Procedura : **2021/2014(INI)**

[Ciclo di vita in Aula](#)

Ciclo del documento : [A9-0211/2021](#)

Testi presentati :

A9-0211/2021

Discussioni :

PV 04/10/2021 - 16
CRE 04/10/2021 - 16

Votazioni :

PV 06/10/2021 - 2

Testi approvati :

P9_TA(2021)0407

Testi approvati

 176k  60k

Mercoledì 6 ottobre 2021 - Strasburgo

**Quadro strategico dell'UE in materia di sicurezza stradale 2021-2030 –
Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime"**

[P9_TA\(2021\)0407](#)

[A9-0211/2021](#)

► **Risoluzione del Parlamento europeo del 6 ottobre 2021 sul quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 – Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime" (2021/2014(INI))**

14. invita gli Stati membri a riconoscere **l'importanza di un trasferimento modale** verso modalità attive come gli spostamenti a piedi e in bicicletta e delle modalità di trasporto pubblico sostenibili quali strumenti importanti **per ridurre i pericoli sulle strade**, e a destinare investimenti adeguati a tal fine;

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 riabilitare i recidivi;

52. invita, a tale riguardo, a **ridefinire le priorità delle infrastrutture di trasporto nelle aree urbane, anche modificando l'uso degli spazi pubblici**, abbandonando il trasporto motorizzato individuale a favore di modi di trasporto sostenibili, più sicuri e più sani quali i trasporti pubblici e la circolazione a piedi e in bicicletta, tenendo conto nel contempo delle esigenze specifiche degli utenti della strada vulnerabili, come i bambini, le persone con disabilità e le persone anziane



Sicurezza stradale nell'UE: ancora insufficiente il calo dei decessi rispetto ai livelli pre-pandemia

Nelle **aree urbane** la situazione appare invece molto diversa: gli utenti della strada vulnerabili (pedoni, ciclisti e utilizzatori di veicoli a motore a due ruote) hanno rappresentato poco meno del **70% del totale delle vittime**.

Gli incidenti con decessi che si sono verificati su strade urbane hanno visto coinvolti nella stragrande maggioranza dei casi automobili e autocarri, il che sottolinea la **necessità di maggiori tutele per gli utenti della strada vulnerabili**.





EUROPEAN UNION

European Missions



100 Climate-Neutral
and Smart Cities
by 2030

Info Kit for Cities

“La promozione del trasporto pubblico, della bicicletta e degli spostamenti a piedi può accelerare il trasferimento modale verso modalità più pulite, con ulteriori vantaggi in termini di salute, congestione, incidenti e rumore. Garantire infrastrutture ciclistiche adeguate e **abbassare i limiti di velocità consentirà a più persone di viaggiare e spostarsi in bicicletta**”.



è
indirizzo nazionale



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”



Focus: le azioni previste dal nuovo Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030

Il Piano prevede una serie di **azioni per limitare o annullare i fattori di rischio** rivolgendosi, con una prospettiva integrata, alle amministrazioni centrali, alle quali competono proposte legislative, misure di potenziamento dei controlli, interventi per migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali campagne di comunicazione ed i progetti di educazione stradale, e alle amministrazioni locali per gli interventi specifici sui territori.



Aumento delle c.d. **Zone 30** nei centri urbani, con la riduzione del limite di velocità a 30 Km/h



Miglioramento dell'**illuminazione stradale**, soprattutto in prossimità degli attraversamenti



Realizzazione di **piste ciclabili** per agevolare gli spostamenti con i mezzi di mobilità dolce



Campagne di informazione e di comunicazione in ottica sistemica, con focus sulle scuole

Oltre alle azioni generali di riduzione dei fattori di rischio vi sono **azioni specifiche previste per ciascuna categoria**, oltre alla considerazione puntuale delle **nuove forme di mobilità, come i monopattini**, per i quali il Piano sottolinea la necessità di condurre analisi specifiche, anche a livello europeo sulla base delle quali valutare eventuali revisioni della normativa o campagne di sensibilizzazione.



Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana

2022-2024



TAVOLA 4 - LA PROGETTAZIONE DELLE RETI CICLABILI URBANE

PRINCIPI GENERALI PER LA PROGETTAZIONE DELLE RETI URBANE CICLABILI

Per accrescere il livello di sicurezza stradale in particolare dell'utenza più vulnerabile e incrementare così la quota di persone che scelgono di spostarsi in bici in città, elemento di riferimento per l'ottenimento di questo obiettivo è quello di **promuovere la realizzazione in ambito urbano delle "Città 30 km/h"**. L'adozione del limite di velocità di 30 km/h come regola generale in ambito urbano, lasciando i 50 km/h come eccezione per gli assi di scorrimento veloce, è decisiva per ridurre l'incidentalità verso la *vision zero*, l'inquinamento atmosferico, il rumore e le emissioni climalteranti favorendo gli spostamenti a piedi, in bici, con la micromobilità elettrica e i mezzi pubblici, senza significative variazioni dei tempi medi di percorrenza veicolare.

“(...) 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”**.



Codice della strada



<https://www.bikeitalia.it/2023/01/20/il-limite-di-30-km-h-e-contro-il-codice-della-strada/>

1. Ai fini della **sicurezza della circolazione** e della **tutela della vita umana**, la velocità massima non può superare ...
2. Entro i limiti massimi, **gli enti proprietari della strada** possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e **limiti di velocità massimi**, in **determinate strade** e tratti di strada quando l'applicazione al caso concreto dei **criteri indicati nel comma 1** renda opportuna la determinazione di limiti diversi



**è
domanda diffusa**



“Le Città 30 saranno una delle prossime battaglie campali per la sicurezza stradale. Per molta gente è un limite troppo basso, si va troppo lenti. Ma la scelta dei 30 km/h non è stata fatta a caso, non è una bizzarria: è stata studiata sulle statistiche. I dati dicono infatti che un pedone investito a quella velocità ha molte più probabilità di salvarsi e che nelle città dove viene applicato questo provvedimento gli incidenti e i morti effettivamente diminuiscono. Siamo spesso aggressivi al volante, senza renderci conto che poi mica siamo sempre automobilisti: siamo anche pedoni, ciclisti.”



“Limite 30 km/h subito anche nelle città italiane. Per salvare vite e abbandonare l'auto privata. Perché la maggior parte delle città italiane è stata costruita per i cavalli, le carrozze e gli uomini a piedi, non per i SUV né per i tir. Il tempo delle auto private in città è finito e quando esse diminuiranno drasticamente, allora funzioneranno meglio i mezzi pubblici pure alle nostre latitudini. Il contrario non è dato, è solo una scusa per continuare nelle cattive abitudini. E magari, oltre a godere di una salute migliore e a impattare meno, non si morirà più a piedi o in bici”.



“Le scelte politiche spettano ad altri, ma da tecnico posso dire che sicuramente **c'è una correlazione fra velocità, incidenti e gravità degli esiti. E il limite dei 30 km/h in città aiuta anche il traffico:** molti pensano che si crea congestione, in realtà non ci deve essere questa paura, perché il problema non è quanto si corre, ma quanto è fluida la circolazione, più è costante meno ingorghi ci sono. Tra l'altro la maggior parte degli incidenti avviene nelle nostre città: e il 90% è evitabile, in quanto dovuto a una condotta umana che l'ha causato (eccesso di velocità, distrazione, mancata precedenza)”

Pediatri

(Società Italiana di Pediatria (SIP) - Società Italiana
Nutrizione Pediatrica (SINUPE) - Associazione
Culturale Pediatri (ACPP))



“Le nostre associazioni chiedono ai Comuni italiani di **mettere in atto azioni che possano ridurre o rimuovere i danni dell'inquinamento atmosferico e del traffico sui bambini, come le Città a 30 km/h**, alla luce delle esperienze pregresse e dei risultati raggiunti in Europa e nel mondo. Riguardo alla riduzione della velocità e alla mobilità attiva, i "co-benefici" di salute pubblica superano i benefici associati alla sola riduzione dell'esposizione all'inquinamento, in quanto le limitazioni della velocità sono associate a un ridotto rischio di lesioni ai pedoni e di incidenti, e l'aumento dell'attività fisica è associato a molteplici benefici per la salute”



PERCHÉ



è
sicurezza stradale

Incidenti stradali

ANNO 2021



FOCUS 2021

Incidenti: dove avvengono?

73,1%	STRADE URBANE
21,9%	STRADE EXTRAURBANE
5,0%	AUTOSTRADE

Perché succedono?

15,4%	DISTRAZIONE ALLA GUIDA
14,3%	MANCATO RISPETTO DELLA PRECEDENZA
10,0%	VELOCITÀ TROPPO ELEVATA

(le prime 3 circostanze)

INCIDENTI

151.875 INCIDENTI
416 AL GIORNO

FERITI

204.728 FERITI
561 AL GIORNO

VITTIME

(entro 30 giorni)

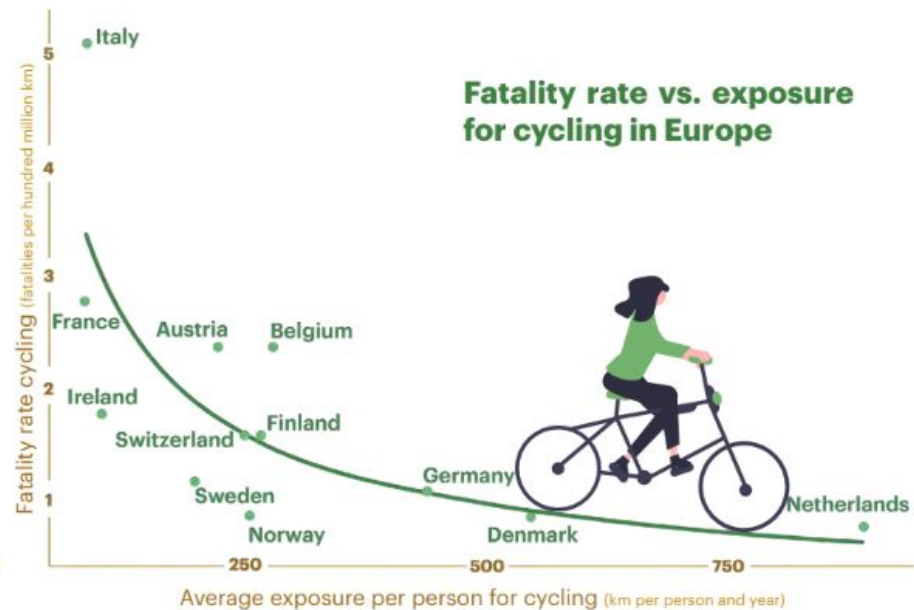
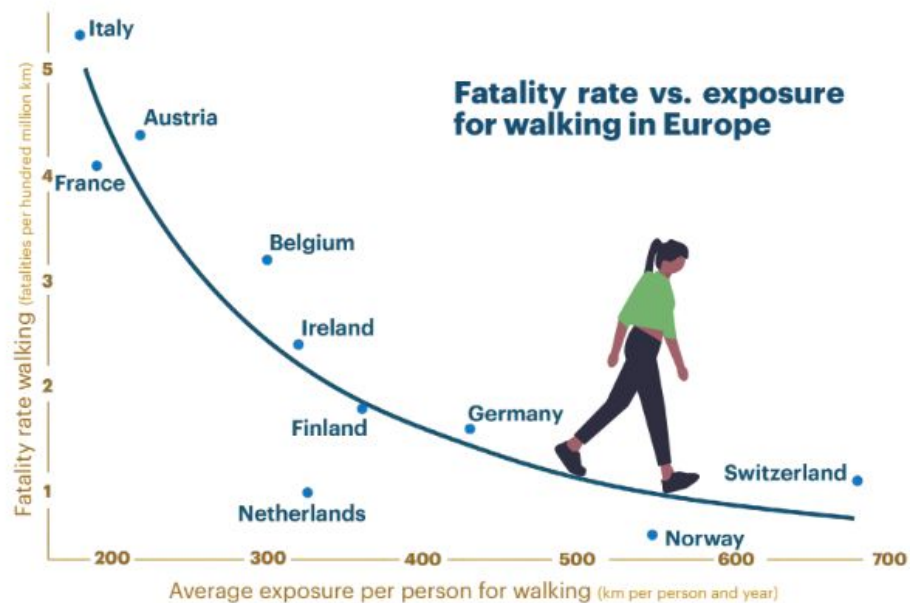
2.875 VITTIME
8 AL GIORNO

VITTIME PER TIPO DI UTENTE DELLA STRADA (%)

AUTOVEETTURE	41,5
MOTOCICLI	24,2
PEDONI	16,4
BICICLETTE E MONOPATTINI ELETTRICI	8,0
AUTOCARRI	5,9
CICLOMOTORI	2,3
ALTRO	1,8

- Oltre il **94%** delle collisioni stradali è dovuto a **comportamenti umani sbagliati**
- Più del **93%** delle collisioni sono imputabili alla categoria dei **conducenti di veicoli a motore**
- Il **73%** delle collisioni stradali avviene **su strade urbane**
- Sulle **strade urbane**, le collisioni **mortali** sono provocate da:
 - 24% velocità eccessiva**
 - 17% mancata precedenza sulle strisce pedonali**
 - 13% altre precedenzae non rispettate**
 - 16% guida distratta**





Higher Vehicle Speeds Increase Likelihood of Pedestrians/Cyclists Dying in Collisions



10%
likelihood of
pedestrian/cyclist fatality

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

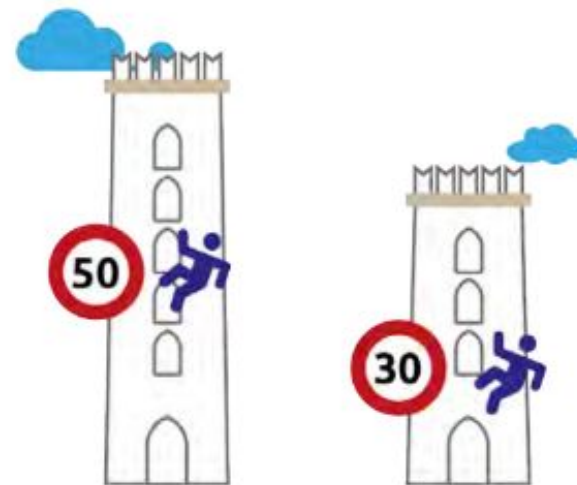
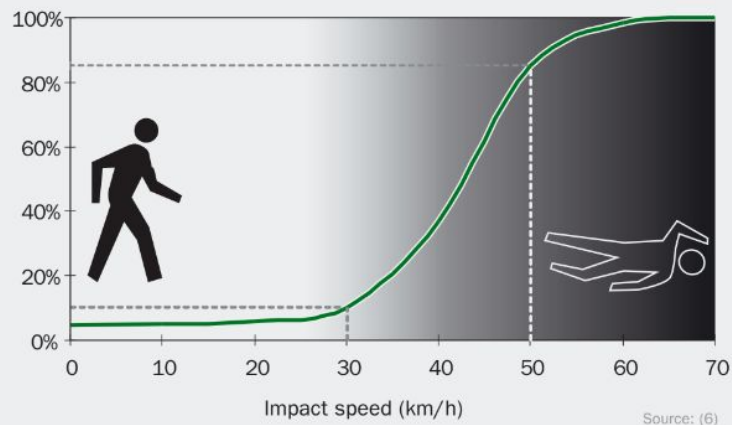


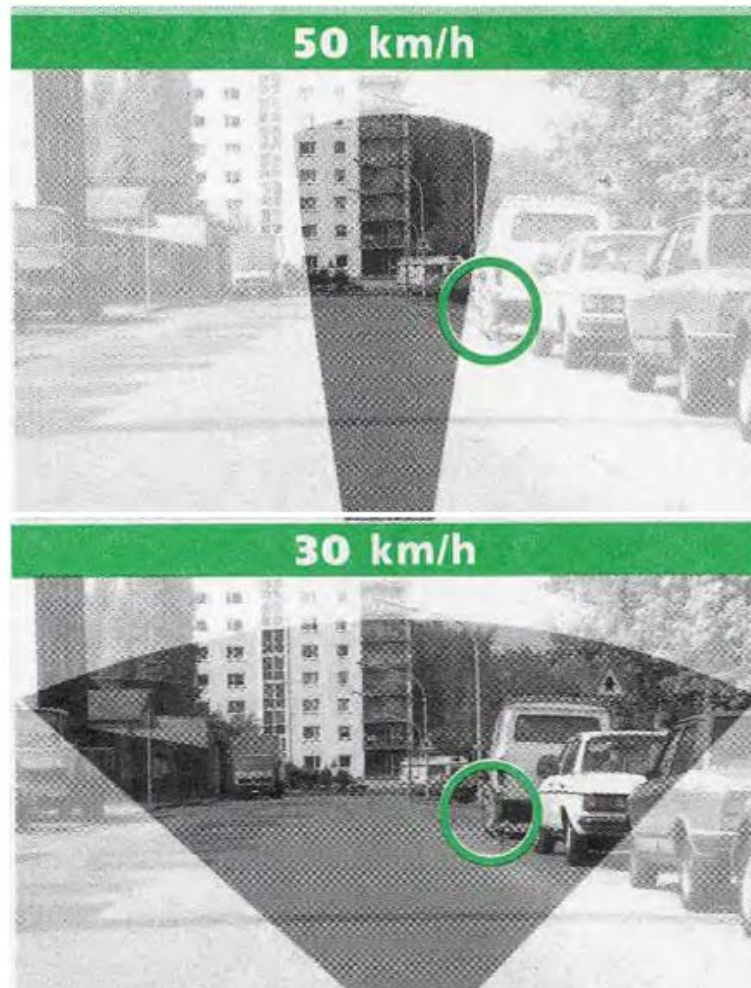
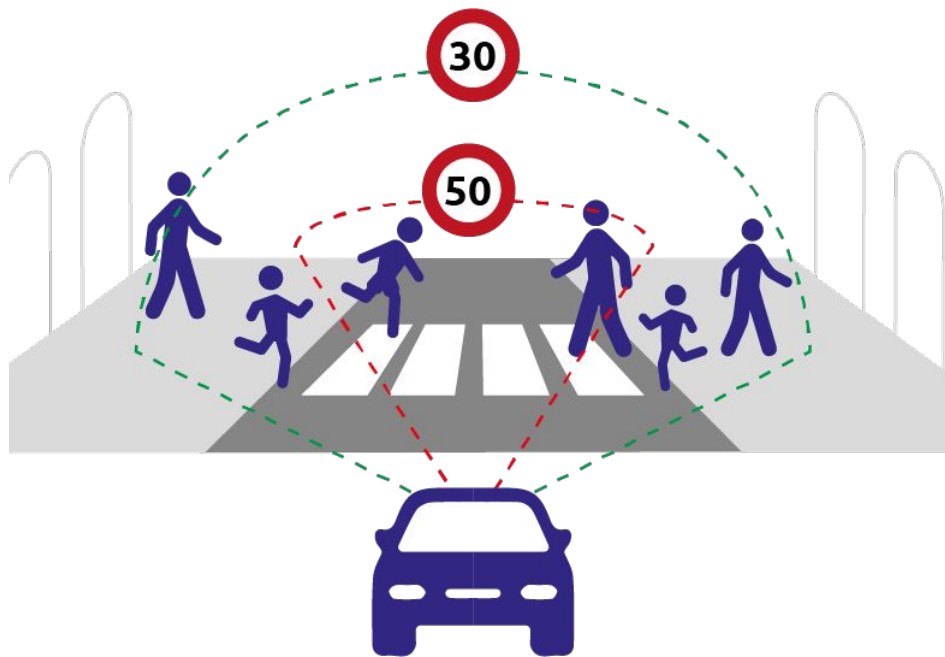
85%
likelihood of
pedestrian/cyclist fatality



WORLD RESOURCES INSTITUTE

Figure 1.1 Probability of fatal injury for a pedestrian colliding with a vehicle





New data shows significant improvements in road safety in London since introduction of 20mph speed limits

13 February 2023

- 25% collisioni totali
- 25% collisioni con morte o lesioni gravi
- 36% collisioni che coinvolgono utenti vulnerabili della strada
- 63% investimenti di pedoni

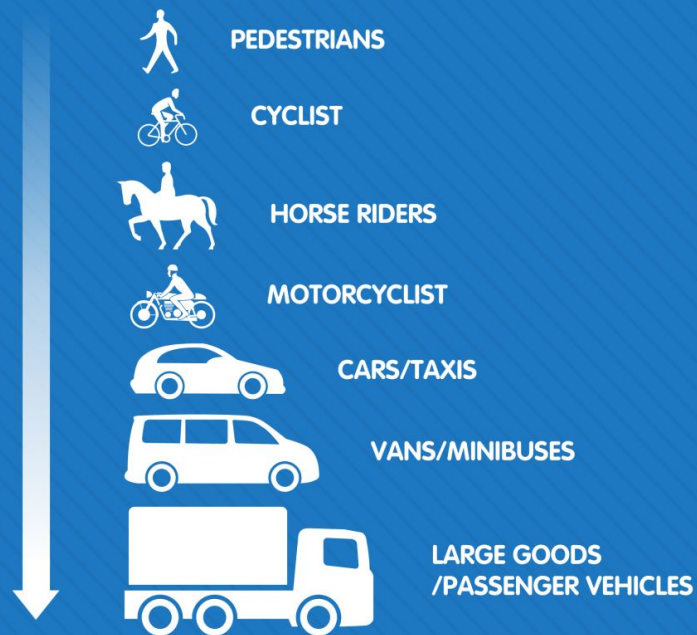
GREATER POWER SHOULD BRING GREATER RESPONSIBILITY



HELP US GET THE HIERARCHY OF RESPONSIBILITY INTO THE HIGHWAY CODE
CYCLINGUK.ORG/HIGHWAYCODE

HIGHWAY CODE

THE NEW HIERARCHY OF ROAD USERS



Source: GOV.UK

In Europa si vivono i vantaggi di una città a 30 km/h



A Bruxelles
-28% incidenti
-50% morti e feriti gravi

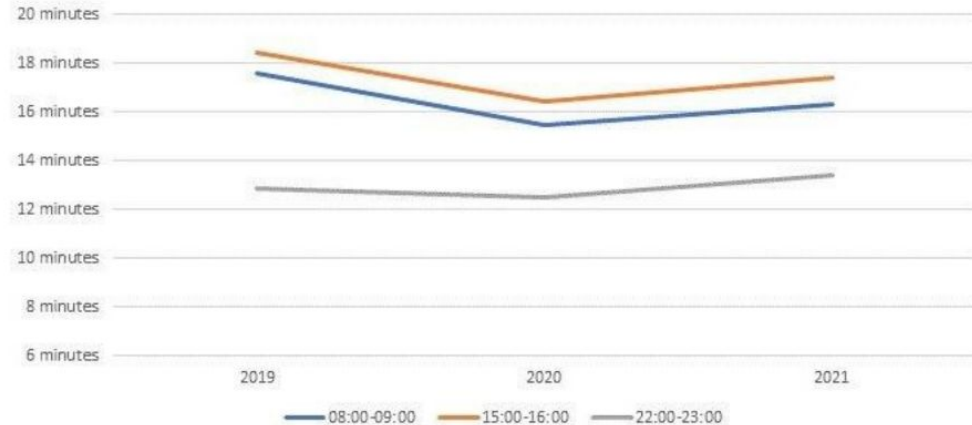
Dopo 4 mesi di città30 si sono registrati 635 incidenti contro una media di 880. I morti, o feriti gravi, sono stati 30. Nei cinque anni precedenti la media era stata di 44,2.

E A BOLOGNA? DIAMOCI UNA MOSSA!



bologna30.it

Journey time

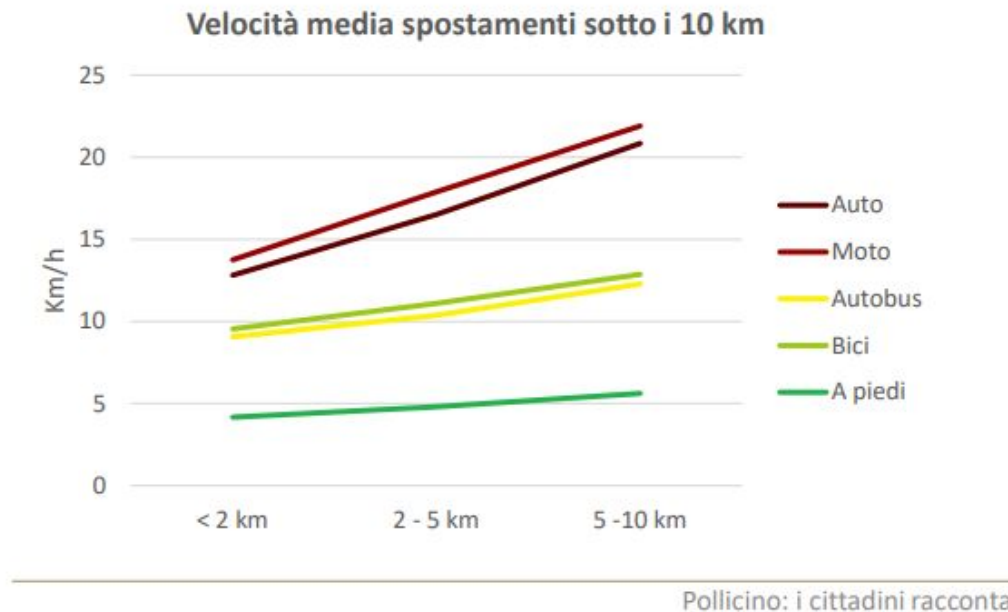


Ad esempio, a Bologna:

- quasi il **70%** degli spostamenti interni alla città è più breve di **<6 km**
- il **63%** ha una durata inferiore ai **15 minuti**
- l'**84%** avviene ad una velocità media sotto i **<30 km/h**
- **22 km/h** è la **velocità media** nel complesso

Distanze, percorrenze e velocità tra modalità

Lo spostamento in autobus è mediamente di 5,4 km e dura poco meno di mezz'ora, mentre gli spostamenti a bicicletta sono tra i 3 e i 3,5km con durata media poco sopra il quarto d'ora. Un'analisi sulle velocità degli spostamenti più brevi mostra come la velocità media non superi mai i 30 km/h.





**è
bellezza e democrazia
dello spazio pubblico**



Cos'è e di chi è la strada?

Realtà



Norma

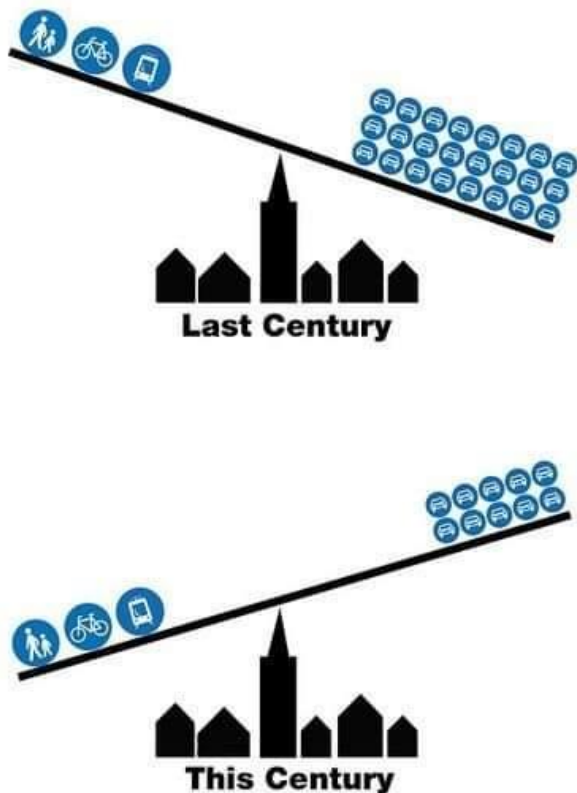
Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, si definisce “**strada**” l’area ad uso pubblico, destinata alla circolazione di pedoni, veicoli e animali
(art. 2, c. 1 del codice della strada)



How cities should be designed

«Per 7.000 anni le strade delle città hanno rappresentato gli spazi più democratici nella storia dell'*homo sapiens*. E' bastato meno di un secolo per dare vita a una nuova dittatura dei trasporti in ogni angolo del globo, con l'avvento dell'automobile».

- Mikael Colville-Andersen
("Copenhagenize")





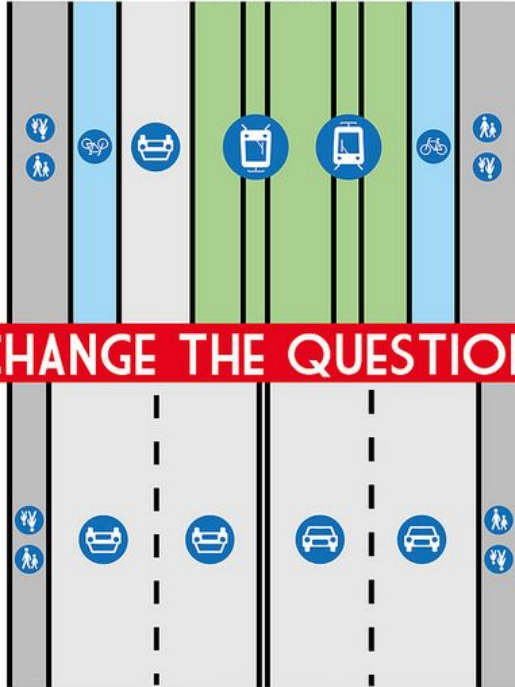
SITUAZIONE
DEL TRAFFICO?

GRAVE. LA CITTA'
È INFESTATA
DI PEDONI.



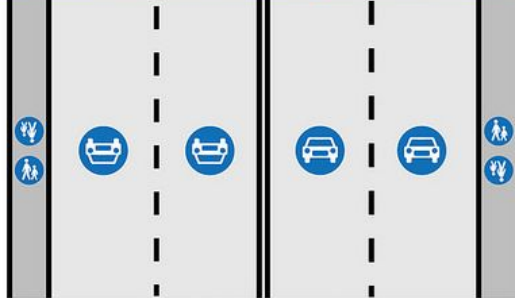


21ST CENTURY
HOW MANY
PEOPLE
CAN WE MOVE
DOWN THE STREET?



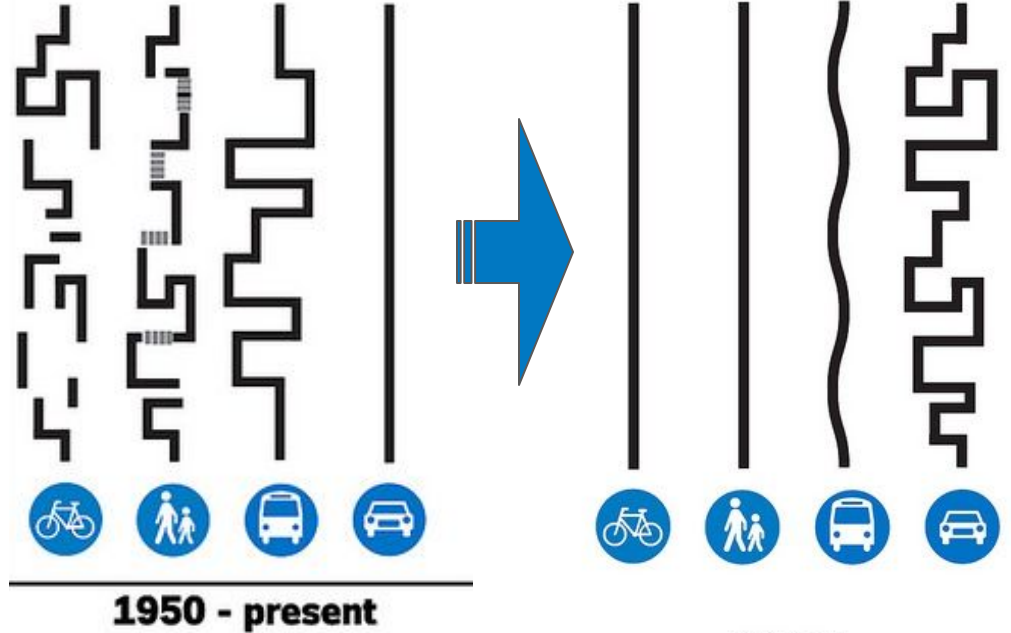
CHANGE THE QUESTION

20TH CENTURY
HOW MANY
CARS
CAN WE MOVE
DOWN THE STREET?



COPEN
HAGEN
IZE
EU
Copenhagen Design Co.
2014

Traffic Planning for Liveable Cities



COPEN
HAGEN
IZE
EU



ATTUALE



66%



34%

FUTURO



46%



54%



**è
sostenibilità**



"Old Enough" su Netflix



5. Città 50: Un circolo vizioso



Il "Bicibus" a Barcellona



5. Città 30: Un circolo virtuoso



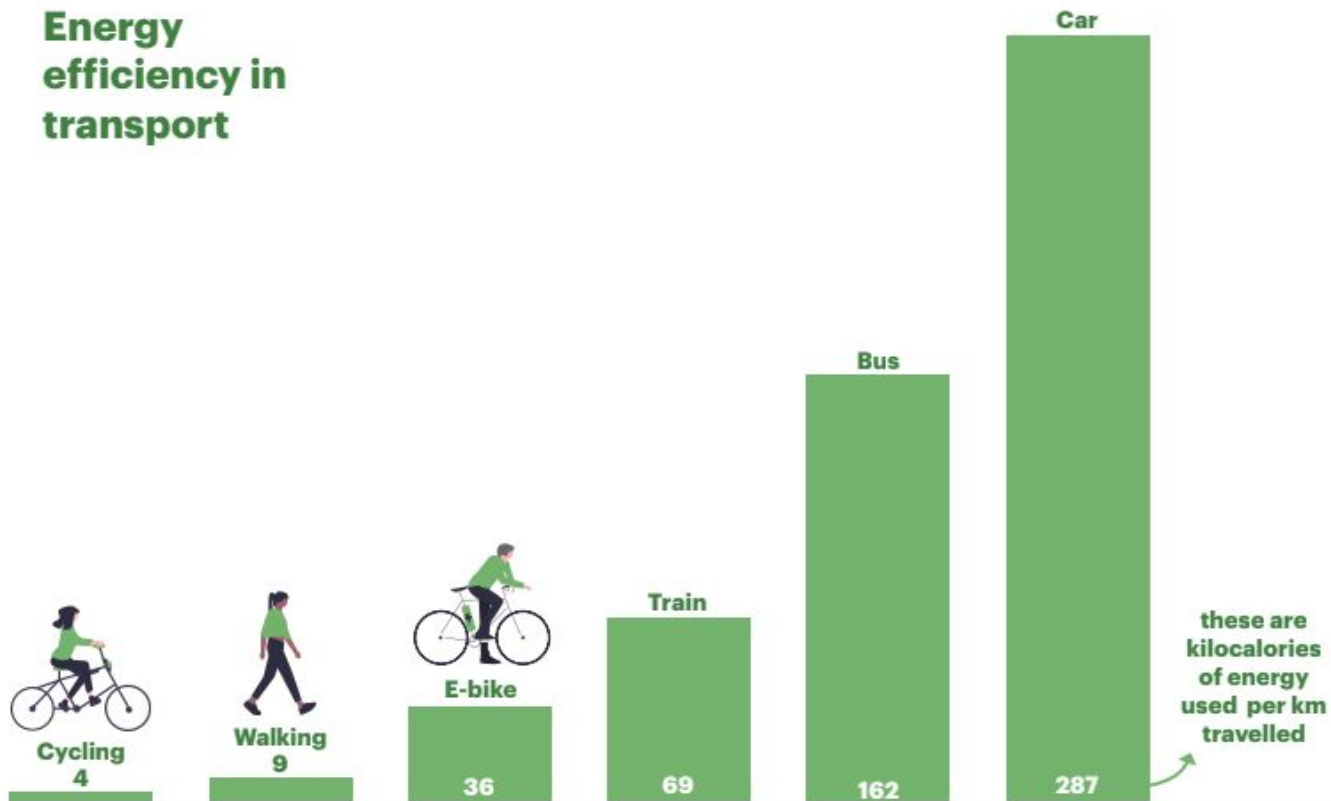
Life without electric cars



Life with electric cars



Energy efficiency in transport







**è
fluidità
della circolazione**

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)

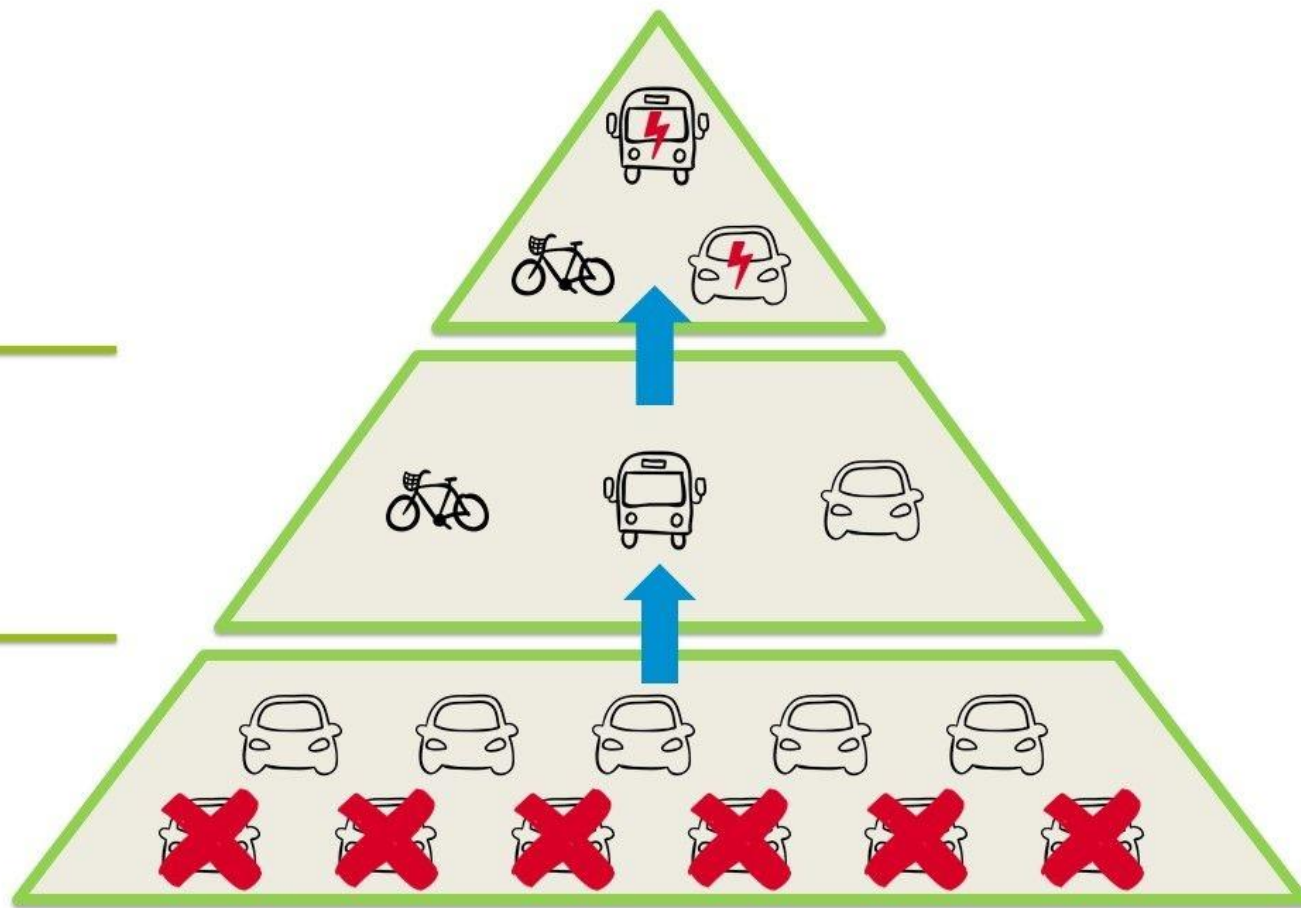


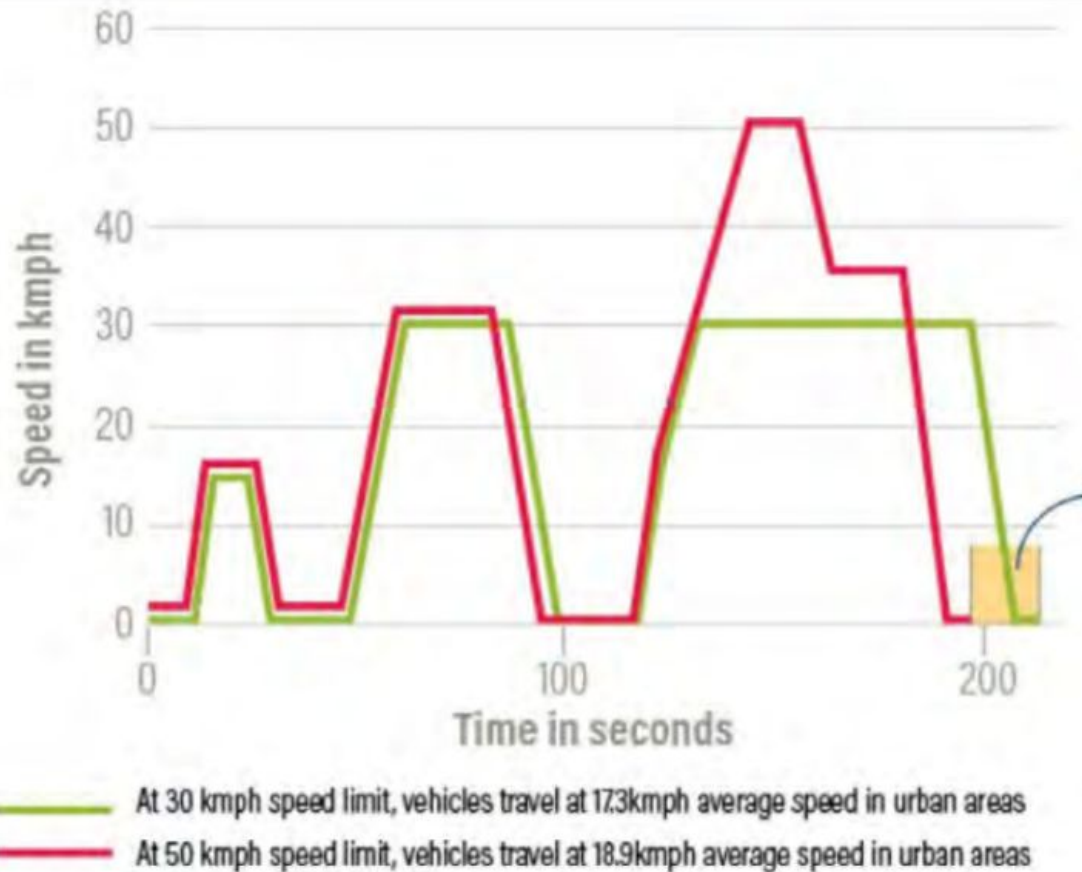
approccio ASI

improve
migliorare

shift
trasferire

avoid
evitare





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



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

Opinion of the Inhabitants



Dai veicoli alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Bologna 11 novembre 2022



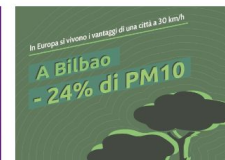


**è
partecipazione**



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

Campagna





Margherita Caprilli





**è
monitoraggio**

Evaluation

Evaluation

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



Andrea Colombo

Ieri alle 09:04 · 🌐



❤️ #CITTÀ30, UN ANNO DI SUCCESSI A BRUXELLES

🎯 Nel gennaio 2021, Bruxelles è diventata città a 30 chilometri all'ora. A distanza di un anno, i #risultati misurati sono eccezionali:

📉 si è abbassata la velocità media su tutte le strade

🚗 è aumentato il rispetto dei limiti di velocità

🕒 i tempi di percorrenza in città non sono aumentati in nessuna fascia oraria rispetto all'epoca pre-Covid

🚑 i morti si sono più che dimezzati e si sono ridotti in modo significativo anche i feriti gravi

☀️ in generale la gravità degli incidenti è calata drasticamente

🔊 è diminuito di oltre la metà l'inquinamento acustico da traffico

🔧 Un successo reso possibile, insieme all'istituzione del limite dei 30 km/h, anche da tanta comunicazione, 90 autovelox fissi e un progressivo ridisegno dello spazio pubblico per la moderazione del traffico e della velocità.

🚩 Insomma, al di là dei legittimi timori o critiche, alla fine l'esperienza concreta ancora una volta dice che ai 30 all'ora la città e tutti i suoi abitanti ci guadagnano e non c'è alcun peggioramento per nessuno.

👉 Ecco perché è importante andare verso #Bologna30!

Qui il report completo sul bilancio del primo anno di Bruxelles 📄

<https://mobilite-mobiliteit-brussels.prezly.com/bruxelles...>





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
(giugno)





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