



La visione culturale, l'esperienza di Bologna

**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**

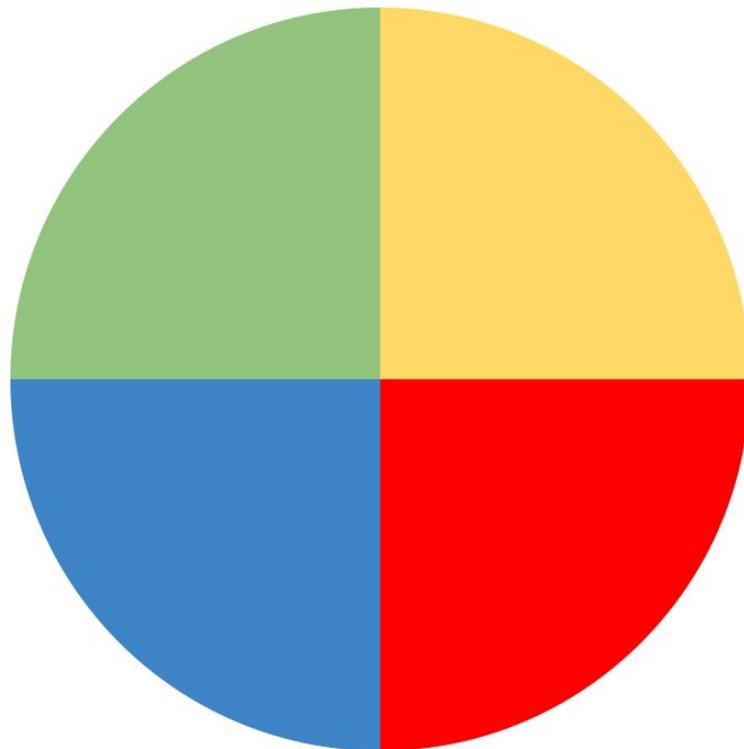
Gli ingredienti per una buona Città 30

Regole

Controlli

**Ridisegno
spazio**

**Comunicazione
Coinvolgimento**





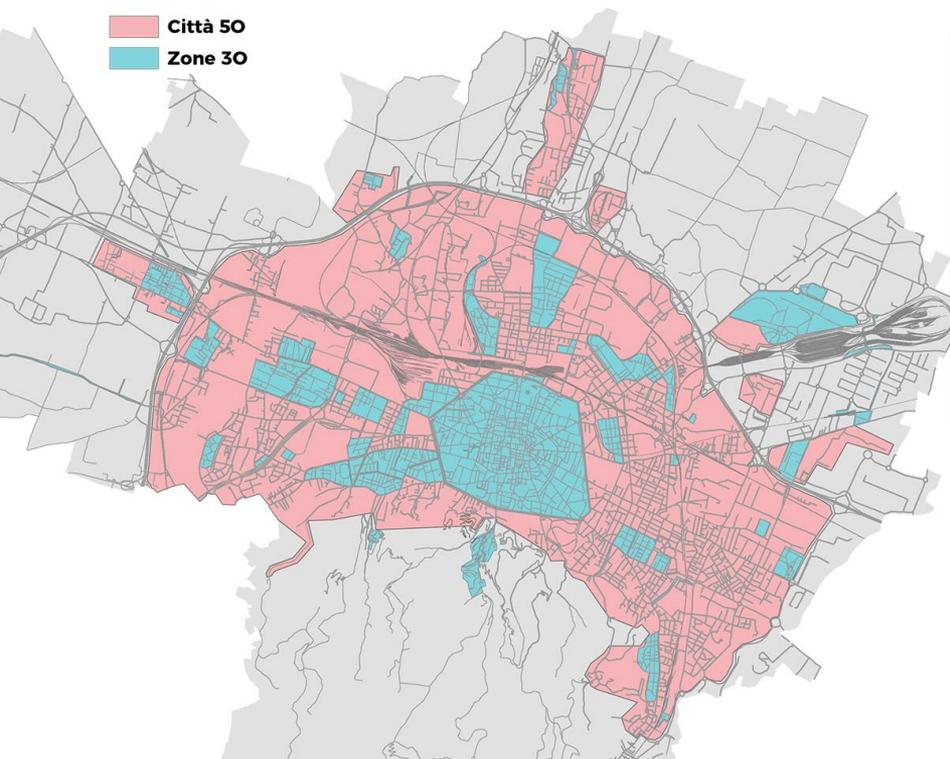
**è
regolazione**

Zone 30

Città 30

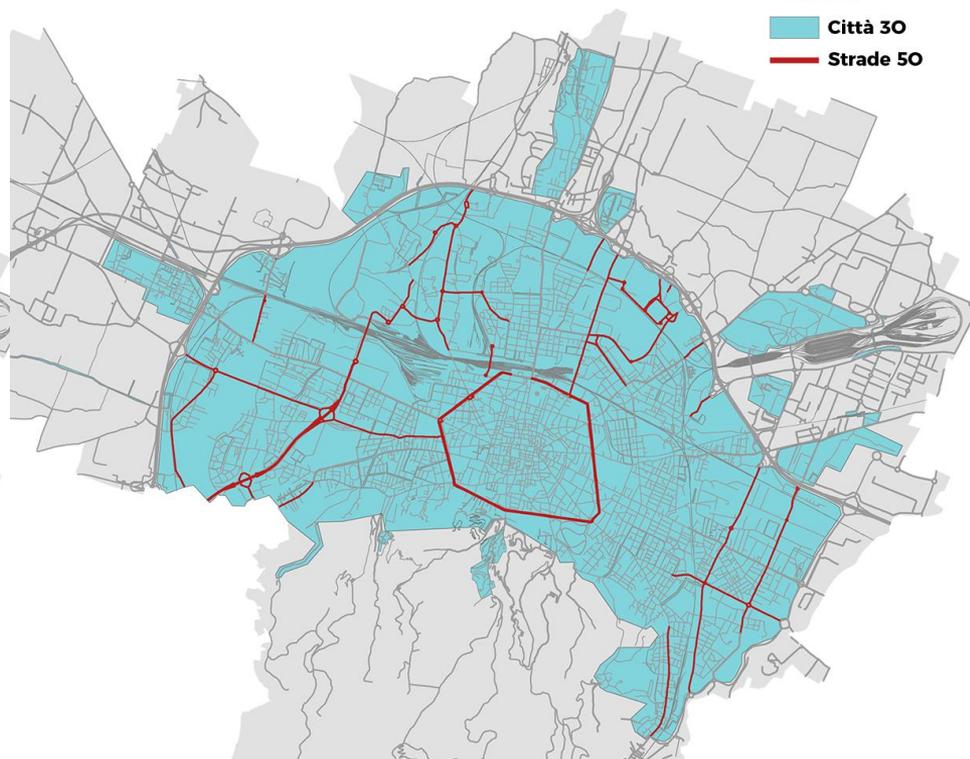
PRIMA

- Città 50
- Zone 30



DOPO

- Città 30
- Strade 50



	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>)



**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
- strade scolastiche
- piste e corsie ciclabili
- marciapiedi
- abbattimento barriere architettoniche

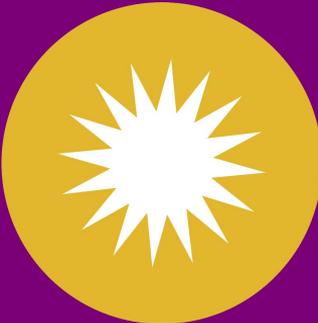


è

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.

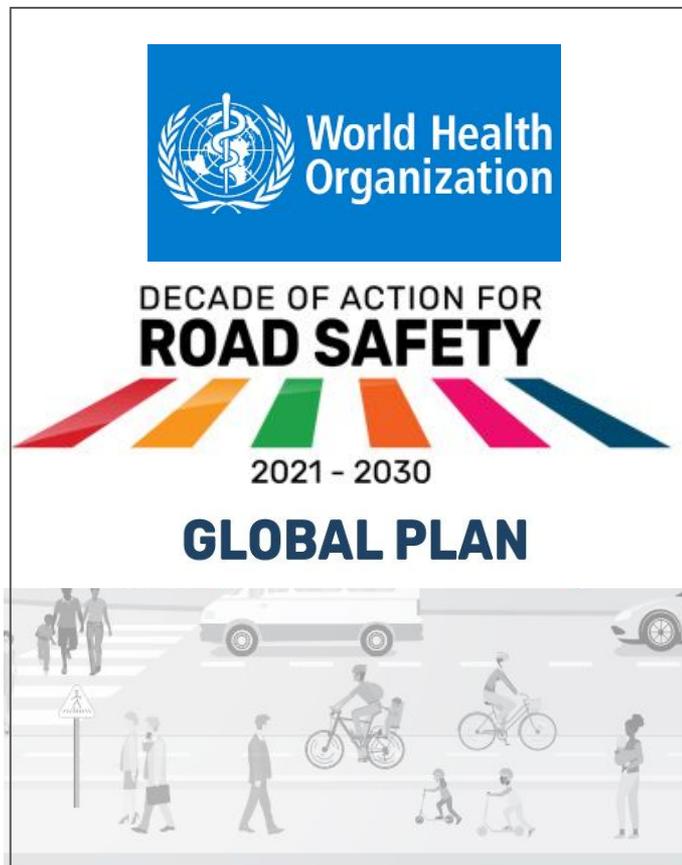
Scarica i nostri kit di comunicazione pronti all'uso con immagini, infografiche, storie e post per i social.

Kit comunicazione 





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”**”.

Codice della strada

Art. 142



1. Ai fini della **sicurezza della circolazione** e della **tutela della vita umana**, la velocità massima non può superare ... i 50 km/h per le strade nei centri abitati.

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 diversi**, 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.

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



PERCHÉ

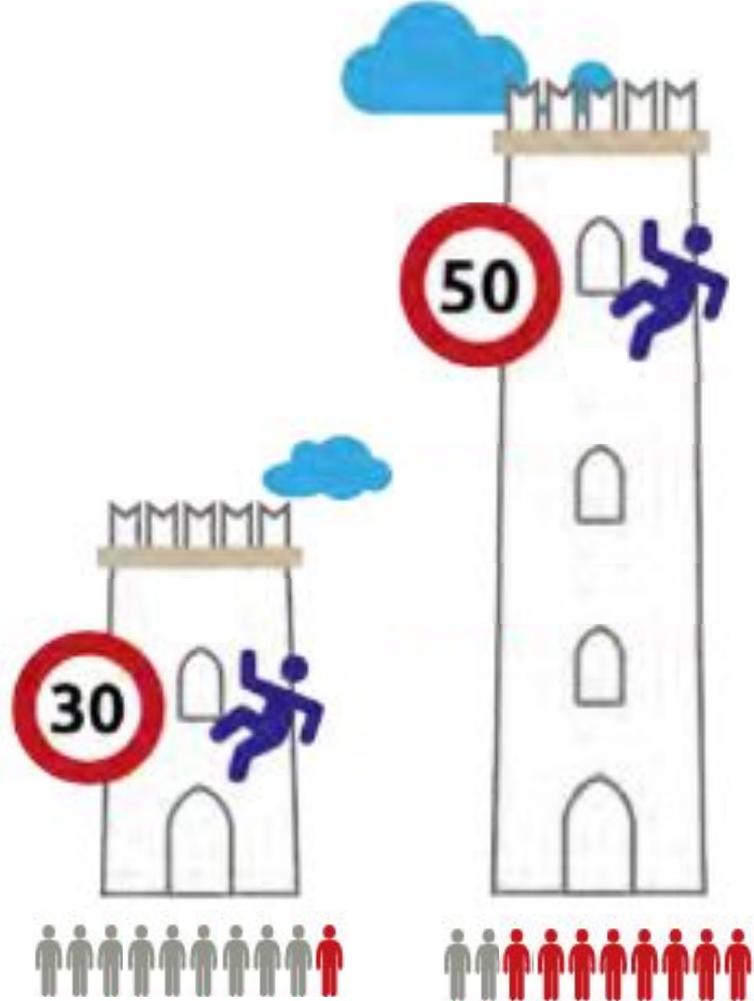


è

sicurezza stradale

- 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 precedenza non rispettate
 - 16% guida distratta







13m



28m



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



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 890. I morti, o feriti gravi, sono stati 30. Nel cinque anni precedenti la media era stata di 44,2.

E A BOLOGNA? DIAMOCI UNA MOSSA!

30LOGNA
Una città per tutti

bologna30.it

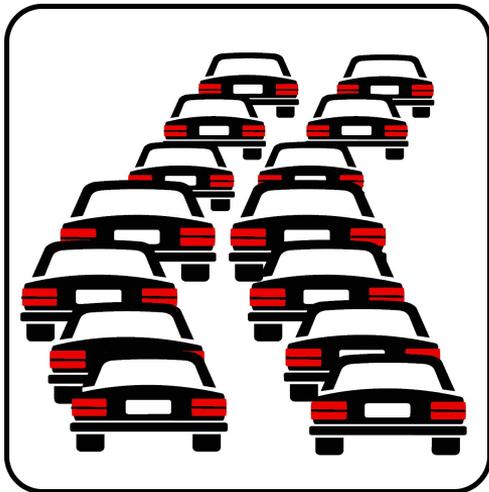


**è
bellezza e democrazia
dello spazio pubblico**



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



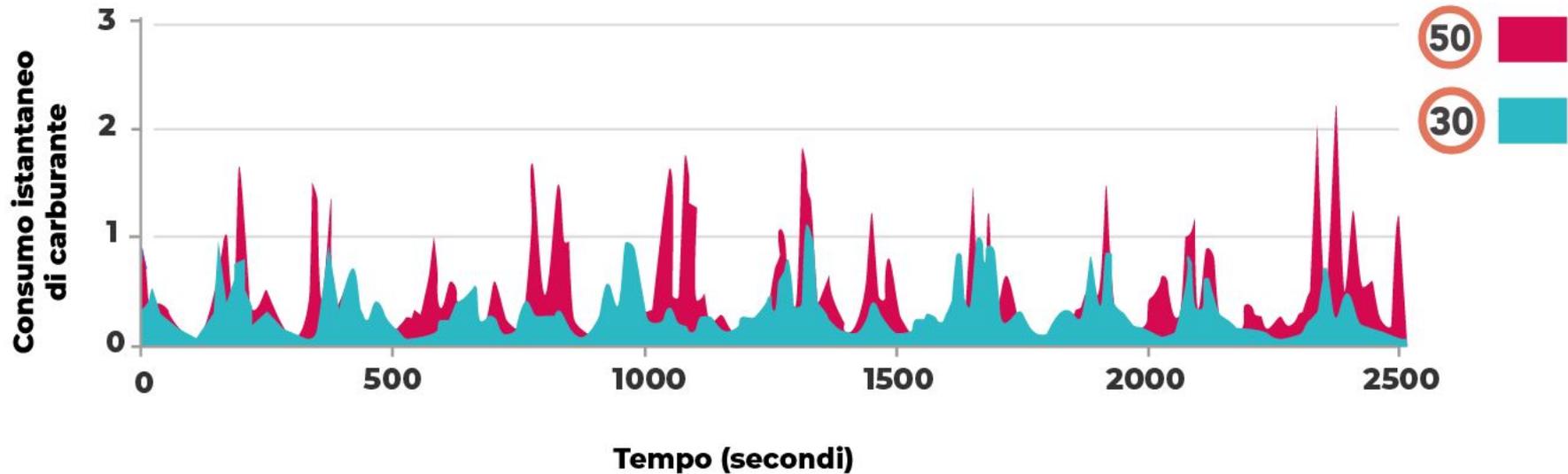
5. Città 50: Un circolo vizioso

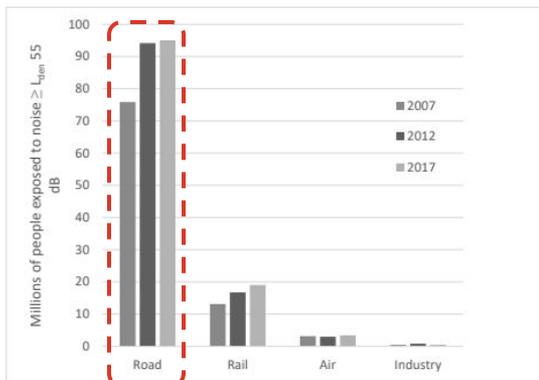


Il "Bicibus" a Barcellona



5. Città 30: Un circolo virtuoso



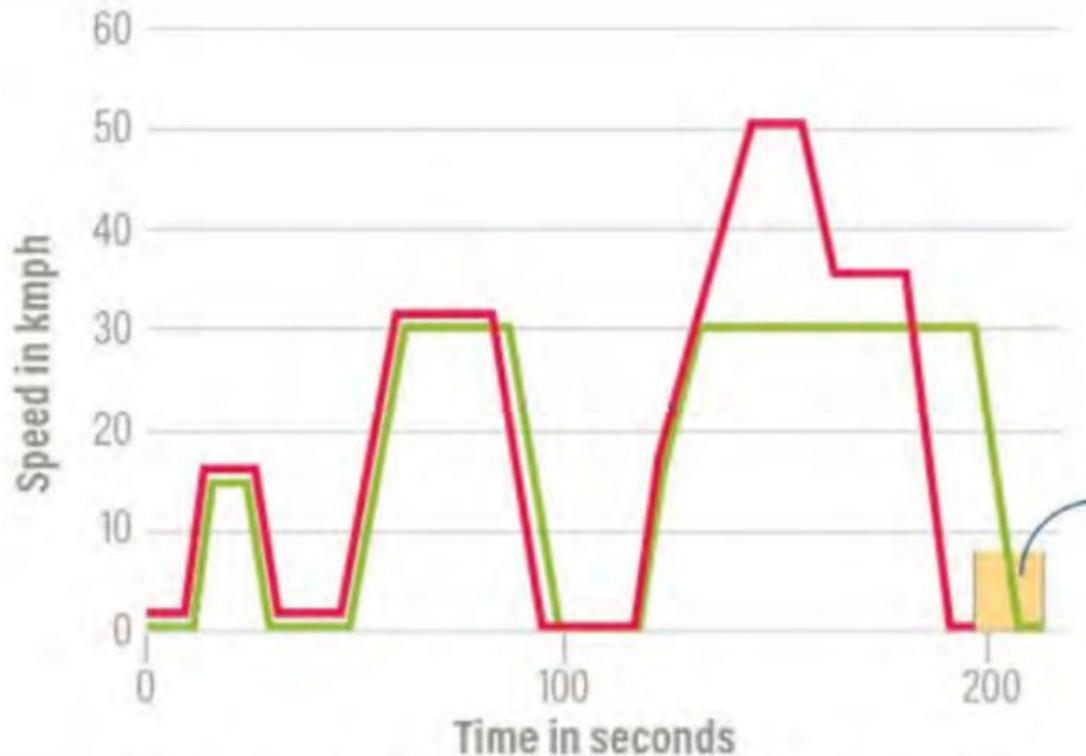


Ps: “I veicoli elettrici non sono più silenziosi dei veicoli con motore a combustione, a velocità superiori a 30 km/h”

(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

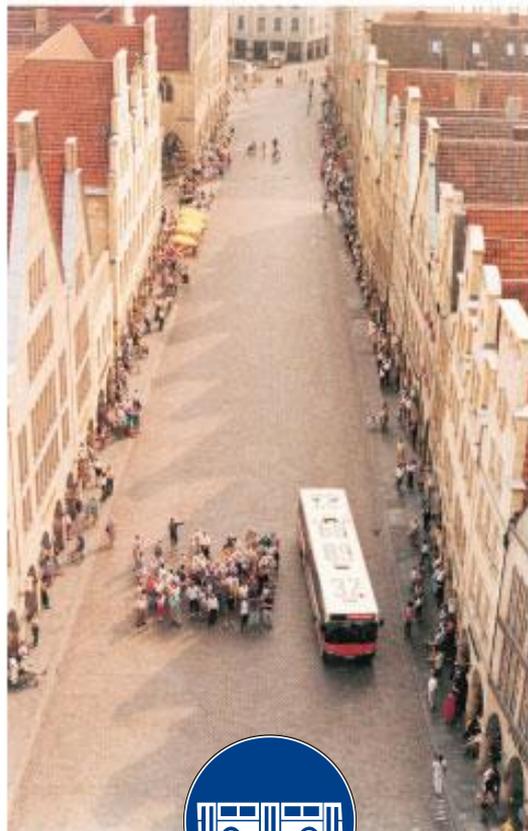
Tenendo conto delle condizioni reali, vari studi sono stati condotti e **su un tragitto di 5 km** danno risultati variabili di incremento di tempo di percorrenza (in una città 30) nel range **tra 10 secondi e 2 minuti** (orario di punta/di morbida), ma in alcuni casi sono addirittura **inferiori**.

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



WORLD RESOURCES INSTITUTE

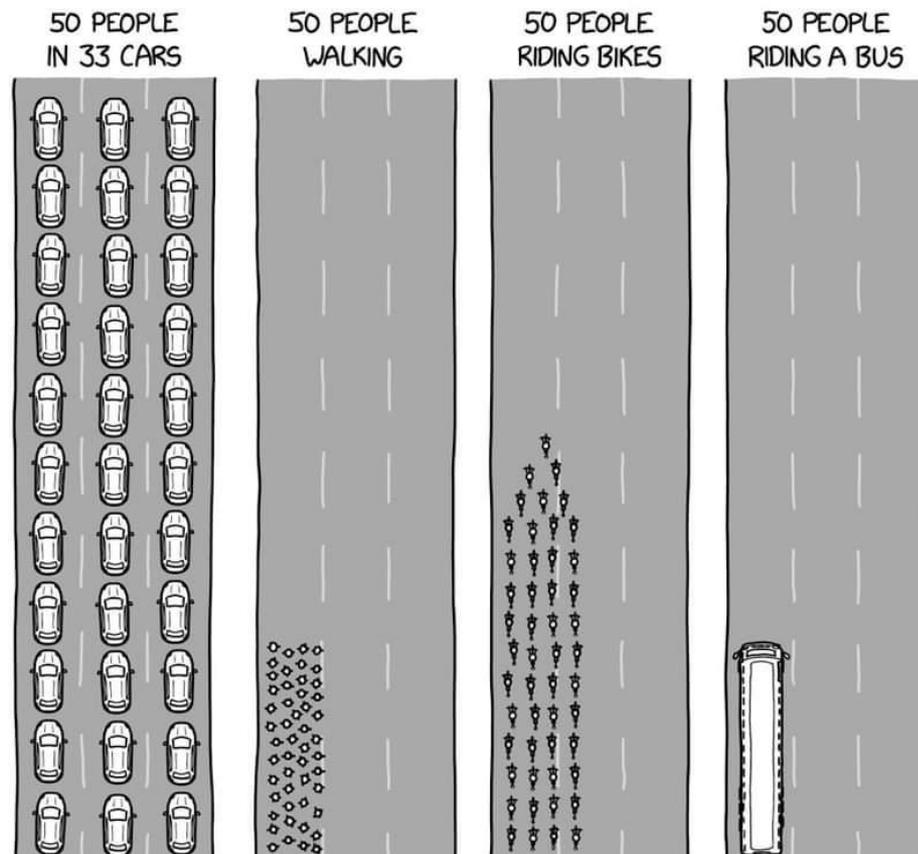
Amount of space required to transport the same number of passengers by car, bus or bicycle.
(Poster in city of Muenster Planning Office, August 2001)



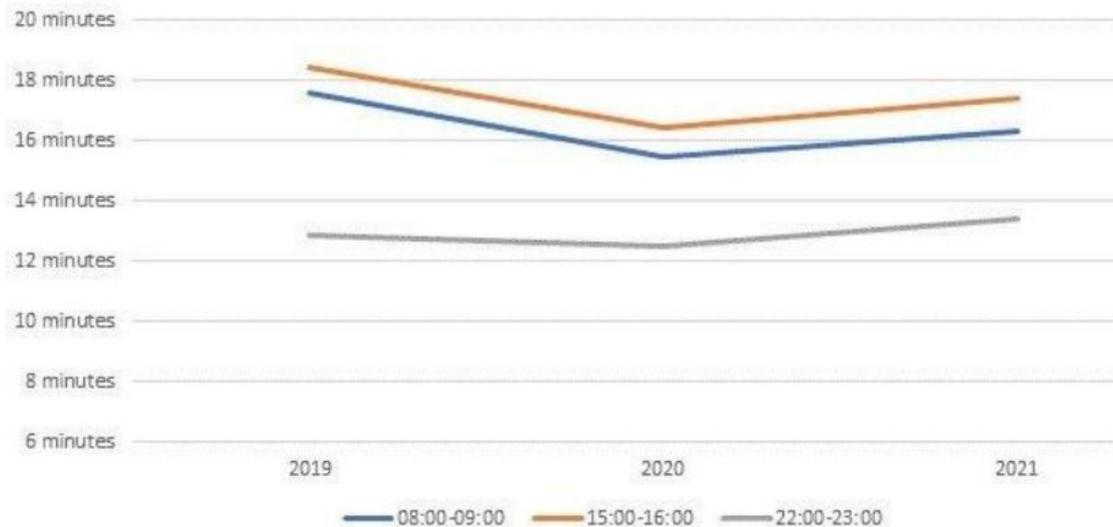


non è
contro l'automobile

ROAD SPACE COMPARISON



Journey time



Incidenti stradali

ANNO 2021

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







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

Totale Italia

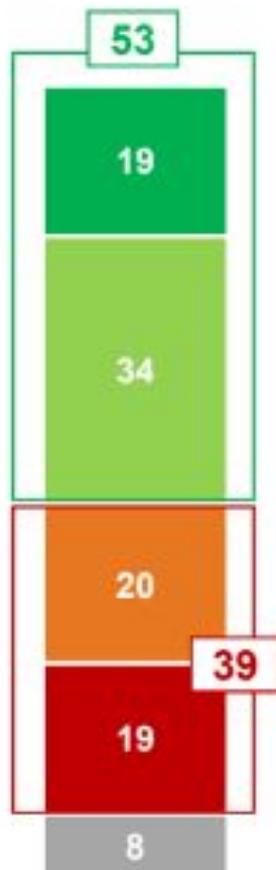
Sì, molto d'accordo, è una soluzione già testata in diverse città europee, serve a ridurre il traffico e gli incidenti, soprattutto quelli mortali, e lo smog

Sì, abbastanza d'accordo, ma deve essere messa in pratica nel modo giusto e in un quadro più ampio di iniziative

No, sono abbastanza in disaccordo perché penso che creerebbe più problemi ai cittadini che benefici

No, sono molto in disaccordo perché penso che aumenterà il traffico, l'inquinamento, renderà gli spostamenti più lenti, complicherà la vita di tutti

Non so





**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



è

**progetto, provvedimento
e percorso**

Bologna

ad altra velocità

Il Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile
di Bologna metropolitana



APPROVAZIONE
PUMS, PGTU
E BICIPLAN

2020



ATTIVAZIONE
DI AMMINISTRATORI
E CITTADINI

2022



AVVIO
CITTA' 30
(1° luglio)

2023



...

ATTUAZIONE,
MONITORAGGIO E
ACCOMPAGNAMENTO

2019

COVID-19
SPAZIO PUBBLICO



DELIBERA DI
DI INDIRIZZI,
PROGETTAZIONE,
PARTECIPAZIONE





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