

Bologna Città 30

più spazio alle persone



Una
candidatura
per il:



Bologna, 8 ottobre 2024
www.bolognacitta30.it
assessoramobilita@comune.bologna.it

1. Ente locale promotore

Comune di Bologna

2. Sito web dell'iniziativa

www.bolognacitta30.it

3. Contesto e obiettivi

In Italia il 73% degli incidenti avviene sulle strade urbane, la velocità eccessiva è la prima causa dei più gravi e le vittime sono soprattutto utenti vulnerabili: persone a piedi, in bici o in moto. In questo contesto nazionale, nel 2022 Bologna ha registrato il 3° tasso di mortalità stradale più alto tra le quattordici grandi città italiane.

Con Bologna Città 30 - partendo dai dati dell'incidentalità locale, dai piani internazionali, europei e statali, dalle evidenze scientifiche sulla velocità sicura dei 30 km/h in ambito urbano e dal successo di numerose città in Europa - **ci siamo dati come obiettivo prioritario la prevenzione e la diminuzione di incidenti, morti e feriti sulle strade cittadine**, riducendo il limite massimo di velocità e creando uno spazio stradale più favorevole e sicuro per la mobilità attiva, senza variazioni significative dei tempi di viaggio anche grazie a un traffico più fluido, con benefici ambientali e di salute.

La Città 30 interpreta la sfida di unire in un progetto complessivo e dare attuazione concreta agli obiettivi generali del PUMS di Bologna del 2019:

- dimezzare l'incidentalità, incamminandosi verso la Vision Zero
- ridurre inquinamento atmosferico e acustico, nonché emissioni climalteranti da traffico, diminuendo la quantità di auto ed elettrificando i trasporti
- trasferire 255.000 spostamenti quotidiani che avvengono in automobile su modalità di trasporto sostenibili (mezzi pubblici, bici, piedi)
- trasformare lo spazio stradale da "conteso" a "condiviso", migliorando accessibilità, qualità e sicurezza delle strade e piazze soprattutto nei quartieri dove le persone abitano, vanno a lavoro/scuola e passano il tempo libero.

4. Sintetica descrizione dell'iniziativa sperimentata

Città 30 è una policy, per migliorare la sicurezza stradale, favorire la mobilità sostenibile e rendere più condiviso lo spazio pubblico, che si compone di quattro principali azioni.

1. Città 30 è nuove regole | da gennaio 2024

Dalla frammentazione in singole "Zone 30" (la prima, nell'intero centro storico, risale al 1989), si è passati a un disegno organico ed estensivo di "Città 30", in cui il limite di 30 km/h copre dal precedente 30% all'attuale 70% circa delle strade della città abitata. Come raccomandato dal Piano globale per la sicurezza stradale 2021-2030 dell'ONU-OMS e dal Quadro strategico per la sicurezza stradale 2021-2030 approvato dall'UE, i 30 km/h sono applicati alla stragrande parte delle strade nei quartieri, dove c'è un forte mix di auto, moto e persone a piedi e in bici, e dove ai lati ci sono case, negozi, fermate bus, scuole, ospedali, parchi, impianti sportivi. Sono rimaste invece a 50 km/h le strade a scorrimento veloce per lo più destinate al solo transito motorizzato.

2. Città 30 è ridisegno dello spazio urbano | da novembre 2022 - in corso

La Città 30 prende corpo e forma con un programma di 24 milioni di euro di investimenti (finanziati da fondi europei, statali e locali) già avviati per adeguare fisicamente l'infrastruttura stradale. Per "far rispettare" la Città 30, con interventi di messa in sicurezza e moderazione del traffico e della velocità, come dossi rallentatori, incroci e attraversamenti rialzati, carreggiate più strette, etc. Per "far godere" della Città 30, con nuove piazze scolastiche chiuse al traffico, marciapiedi più larghi e senza barriere architettoniche, verde, panchine, etc. Per "integrare" la Città 30 con il sistema della mobilità sostenibile: nuove aree pedonali, piste e corsie ciclabili, a cui si aggiunge la costruzione in corso di due linee di tram.

3. Città 30 è accompagnamento del cambiamento | da giugno 2023 - in corso

Il primo passo sono stati una formazione interna per i decisori politici e i tecnici del Comune e dei Quartieri e un programma di laboratori partecipati con i cittadini nei quartieri. Durante l'elaborazione del piano, un percorso di confronto ha coinvolto gli stakeholders della città. Poi è stata attivata una grande campagna di comunicazione pubblica rivolta a tutta la cittadinanza, in tre fasi: prima per spiegare cos'è e perché si fa una Città 30, poi per rispondere alle principali obiezioni, alla fine per sostenere l'avvio effettivo del provvedimento (v. sezione 5.3). Un questionario online di ascolto, con oltre 20.000 partecipanti fra abitanti e city users, ha consentito di raccogliere valutazioni sul piano e proposte per migliorarlo e integrarlo. Grazie a un'azione di empowerment è nata una comunità di 300+ cittadini volontari "ambasciatori della Città 30", che supportano dal basso il progetto suddivisi in gruppi nei 6 quartieri della città.

4. Città 30 è controlli | da luglio 2023 - in corso

In una prima fase transitoria di sei mesi, in un'ottica di prevenzione, le pattuglie della Polizia locale hanno controllato le strade solo per informare e sensibilizzare la cittadinanza sul provvedimento, senza elevare multe; successivamente, hanno cominciato a verificare e applicare il limite di 30 km/h, impiegando “infovelox” (pannelli luminosi segnalatori della velocità in tempo reale) e “telelaser” (autovelox mobili) per sanzionare le violazioni. Sulle strade con il limite di 50 km/h invece sono stati attivati nuovi autovelox fissi, per ottenere un abbassamento generale della velocità su tutta la rete stradale cittadina.

5. Tempi di realizzazione ed attuazione

2 novembre 2022 → viene approvata la delibera contenente le linee di indirizzo del progetto

15 giugno 2023 → inizia la campagna di comunicazione pubblica e di ascolto della cittadinanza

16 gennaio 2024 → entrano in vigore le ordinanze esecutive e partono i controlli applicativi

14 luglio 2024 → viene fatto un primo bilancio generale dopo 6 mesi di applicazione

L'iniziativa è ancora in corso: consideriamo infatti la Città 30 non solo come un progetto, ma anche come un processo che prosegue negli anni, sia per attuare il programma di interventi di trasformazione fisica dello spazio pubblico, sia per consolidare il cambiamento culturale e comportamentale in modo che sia duraturo nel tempo, sia per monitorare, valutare e rendicontare gli impatti e i risultati.

6. Soggetti coinvolti nella sua realizzazione

Per disporre di tutte le competenze multidisciplinari necessarie a costruire e implementare una policy così complessa, il Comune collabora con numerosi partner esterni:

- la Fondazione IU Rusconi Ghigi, agenzia pubblica di proprietà del Comune e dell'Università con la mission di supportare le trasformazioni sociali e fisiche innovative della città, ha curato il disegno e l'attuazione di tutto il processo di accompagnamento (formazione interna, comunicazione, ascolto dei cittadini, ingaggio della/e comunità, coinvolgimento degli stakeholders, monitoraggio, etc.), attivando anche le collaborazioni seguenti;
- Polinomia, società di ingegneria e architettura, ha elaborato il quadro conoscitivo su incidentalità e velocità e ha costruito il piano delle nuove regole e la mappa della Città 30;
- Sottosopra, agenzia di comunicazione, ha ideato, programmato e progettato la

strategia generale, l'identità visiva e gli strumenti della campagna di informazione e comunicazione;

- un ricercatore sociale ha sviluppato il questionario di ascolto della cittadinanza, analizzato i relativi dati e individuato i risultati e i trend più interessanti, producendo anche una serie di heatmaps;
- un community manager ha costruito la strategia, le metodologie e le azioni per ingaggiare persone e comunità informali di quartiere a supporto del progetto.

7. Risultati conseguiti

Città 30 è un processo che vedrà i suoi effetti strutturali nel corso del tempo, ma stiamo già monitorando attentamente i principali indicatori di efficacia e di impatto e **i risultati dei primi 6 mesi di applicazione del provvedimento sono molto incoraggianti.**

Sono infatti calati gli incidenti stradali (di quasi l'11%) e **i feriti** (di oltre il 10%), con miglioramenti ancora più consistenti sulle strade "radiali" (che sfiorano rispettivamente il -18% e il -28%). **Sono diminuiti fortemente** (circa -38%) **gli incidenti più gravi**, classificati dalla Centrale del 118 con "codice rosso". Si sono ridotti i decessi (il 33% in meno), toccando il minimo storico dal 2013 a oggi negli anni normali e tornando ai livelli del periodo Covid che però era a mobilità fortemente limitata. **Si è registrato un calo del traffico veicolare** (-3%) e **si è abbassato l'inquinamento più legato al traffico urbano** (-23%). **Sono aumentati in modo significativo gli spostamenti in bicicletta** (+12%), con al contempo un vero e proprio boom nell'utilizzo del bike sharing (+92%), e si sono consolidati quelli coi mezzi pubblici.

Il confronto è tra il 2024 (15 gennaio - 15 luglio) e la media dei corrispondenti periodi del 2022 e 2023. Sono considerate due annualità per ampliare la quantità di dati analizzati e ridurre i possibili effetti della variabilità statistica in un periodo di tempo così limitato. In particolare, ad essere presi come riferimento pre-Città 30 sono gli ultimi due anni, evitando invece 2020 e 2021 che erano caratterizzati dall'emergenza Covid-19 e quindi con dati non paragonabili.

8. Innovazione progettuale

Bologna è la prima grande città in Italia a diventare Città 30, a testimonianza del carattere assolutamente innovativo del progetto nel nostro Paese.

L'innovazione progettuale, tuttavia, non risiede solo nella scelta in sé, ma anche nel disegno e nelle modalità di attuazione della policy. Bologna Città 30, infatti, è una politica su larga scala urbana, per l'aumento della sicurezza stradale e una migliore vivibilità dei

quartieri, basata su un approccio integrato. L'abbassamento del limite è solo una dimensione del cambiamento, che è anche culturale, parlando con la comunicazione alla componente sia razionale che emozionale delle persone, e infrastrutturale, modificando progressivamente l'ambiente stradale in modo che velocità più basse siano anche intuitive e 'self-applying'.

Ciò che abbiamo capito nel concepire e disegnare Bologna Città 30 in maniera molto strutturata è che la Città 30, per funzionare, va intesa nel contempo come:

- una policy complessiva, composta di diversi tasselli complementari (regolazione, infrastruttura, educazione/comunicazione, controlli)
- un provvedimento, o meglio un insieme di atti (dal piano generale alle ordinanze attuative), che cambiano le regole in modo organico nell'intera città da una determinata data
- un percorso, che inizia prima per preparare il terreno al cambiamento e continua anche dopo per trasformare la città e per consolidare la consapevolezza di un modo più sicuro di vivere e muoversi.

L'esperienza di Bologna e delle città di altri Paesi europei che l'hanno preceduta può ispirare, aprire la strada e facilitare le tante altre medie e grandi città in Italia e in Europa che ancora devono avviare la transizione verso un modello di spazio stradale più sicuro e giusto.

9. Concretezza del progetto

Il progetto Bologna Città 30 si distingue per la sua concretezza operativa (oltre che amministrativa), che si riflette in una pianificazione dettagliata delle nuove regole e degli interventi strutturali, e una chiara tabella di marcia per la loro attuazione. Nell'ambito del programma di investimenti da oltre 24 milioni di euro per dare corpo con interventi fisici alla Città 30, infatti, circa 9 milioni di interventi sono già stati realizzati, 8 sono in corso di realizzazione e 7 in progettazione.

A titolo di esempio:

- dal 10 luglio è partito il cantiere sul ponte di San Donato, dove verrà realizzata una nuova pista ciclabile bidirezionale colorata, con conseguente eliminazione della corsia ciclabile sul marciapiede;
- dal 15 luglio sono partiti i lavori in via Toscana per la creazione di nuove corsie ciclabili di colore rosso e il ridimensionamento delle corsie veicolari, dopo la messa in sicurezza degli incroci e la rimozione delle barriere architettoniche già realizzate nei mesi scorsi;
- si è conclusa poco prima dell'estate la prima parte dell'intervento di riqualificazione

- e moderazione del traffico in viale Oriani e ora sono in corso i lavori sulla seconda parte, per la realizzazione di una nuova piazza pedonale;
- sono in via di conclusione i lavori per la nuova piazza Mickiewicz, dove sono stati ampliati gli spazi e gli attraversamenti pedonali, creati restringimenti e rialzi per rallentare i veicoli, ampliate e arredate le aree verdi;
 - durante l'estate sono stati attuati interventi per la sicurezza stradale nei pressi delle scuole in via Bombicci, Vizzani e Stendhal;
 - sono in corso interventi in zona Saragozza, come la risistemazione della piazza di porta Saragozza, il completamento dell'itinerario ciclabile di via Frassinago e altri interventi per la sicurezza stradale;
 - a partire dal mese di ottobre 2024 verrà riqualificata piazza di Porta Mascarella, con l'inserimento di un'area pedonale con aiuole e alberature, e verranno create nuove corsie di doppio senso ciclabile in via Mascarella e in altre strade della zona universitaria.

10. Coinvolgimento attivo della cittadinanza

Uno dei pilastri fondamentali di Bologna Città 30 è il coinvolgimento attivo della cittadinanza in ogni fase del progetto, considerato che è proprio “dal basso” che è partita l'idea di Città 30, grazie alla campagna “30 Bologna” avviata da oltre 20 associazioni bolognesi a luglio del 2021.

Per questo a giugno 2023 - sei mesi prima dell'entrata in vigore delle ordinanze - è stata lanciata una campagna di ascolto che ha coinvolto oltre 20.000 partecipanti attraverso questionari online, consentendoci di raccogliere feedback e proposte concrete direttamente dai residenti e dai city users. Gli esiti sono riportati in sintesi in questa presentazione:

https://www.fondazioneinnovazioneurbana.it/images/CITTA30/Citt_30_Report_questionario.pdf

In parallelo, il progetto ha visto la nascita di una comunità di oltre 300 "ambasciatori e ambasciatrici della Città 30", cittadine/i volontari/e che agiscono come portavoce locali del progetto e contribuiscono attivamente a promuovere la nuova visione di mobilità nei rispettivi quartieri.

Oltre alla partecipazione, ogni fase di progetto (ideazione, discussione, attuazione, monitoraggio) è stata ed è accompagnata da una campagna di comunicazione per informare la cittadinanza dei cambiamenti in corso. La campagna, pertanto, evolve con l'evolversi del progetto. Qui sono riassunte tutte le iniziative di comunicazione svolte:

https://road-safety-charter.ec.europa.eu/sites/default/files/good_practice/supporting_files/Diario%20campagna%20comunicazione%20Bologna%20Citt%C3%A0%2030.pdf

11. Capacità di inclusione sociale

Bologna Città 30 punta all'inclusione sociale in tutte le sue forme, assicurando che lo spazio urbano sia sicuro e accessibile per tutte le persone, indipendentemente dall'età, dal genere, dalle capacità motorie e dalla forma di mobilità - motorizzata o non - scelta, e tutelando in modo prioritario il "diritto alla città" delle persone più vulnerabili nella comunità e sulla strada.

In questo senso, il ridisegno delle strade con marciapiedi più larghi, l'eliminazione delle barriere architettoniche e la creazione di piazze scolastiche aperte alle persone e chiuse al traffico veicolare, per esempio, rendono lo spazio pubblico fruibile anche per bambini/e, persone anziane e con disabilità. Analogamente, la protezione delle strisce pedonali mediante isole e rialzi e la realizzazione di nuove piste e corsie ciclabili rende più sicura la mobilità attiva, incentivando l'uso della bicicletta e del cammino come mezzi di trasporto per tutte e tutti, contribuendo così anche a ridurre le disuguaglianze sociali, economiche e territoriali di accesso agli spazi e ai servizi urbani.

[Come ricorda anche il "Centro Antartide"](#): *"L'insicurezza percepita o reale in strada spinge alcune persone più fragili a limitare se non praticamente ad annullare le proprie uscite che sono occasione di socialità ma anche di qualità della propria vita con un multi-impatto sulla società intera"*.

La combinazione tra interventi infrastrutturali e azioni culturali aiuta a promuovere una città più equa e inclusiva, dove tutti possono muoversi in sicurezza, soprattutto quegli utenti della strada oggi più esposti al pericolo - reale o percepito che sia: l'effetto di compressione dell'autonomia e dell'accessibilità non cambia - del traffico e della velocità.

12. Trasversalità dell'azione conseguita

Sin da principio Bologna Città 30 non è stata concepita come un'iniziativa "verticale", cioè settoriale, quanto come policy trasversale e complessa che abbraccia e integra diverse dimensioni della vita urbana. Il progetto, infatti, non si limita alla riduzione della velocità automobilistica, ma opera su più livelli: sicurezza stradale per tutti gli utenti della strada, qualità e vivibilità degli spazi pubblici e inclusione sociale.

Questa transversalità si riflette nell'approccio multidisciplinare adottato fin dall'inizio, che ha coinvolto - oltre agli esperti di mobilità e ingegneri del traffico - persone e realtà esperte in comunicazione, partecipazione, ingaggio, oltre a una forte cooperazione tra enti locali, istituzioni accademiche, partner tecnici e la cittadinanza.

Bologna Città 30 inoltre si pone sia come uno strumento di trasformazione culturale e comportamentale - con azioni di sensibilizzazione e coinvolgimento diretto delle persone - sia sul piano infrastrutturale con interventi fisici di ridisegno dello spazio urbano per riequilibrarne la distribuzione in favore delle persone più vulnerabili.

Questo approccio integrato mira a una trasformazione complessiva che realizzi una città resiliente, capace di resistere agli shock grazie a una dimensione di sostenibilità sia ambientale sia sociale.



www.bolognacitta30.it
assessoramobilita@comune.bologna.it