



# Cos'è, perché e come farla

**fondazione  
innovazione urbana**

[andrea.colombo@fondazioneinnovazioneurbana.it](mailto: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



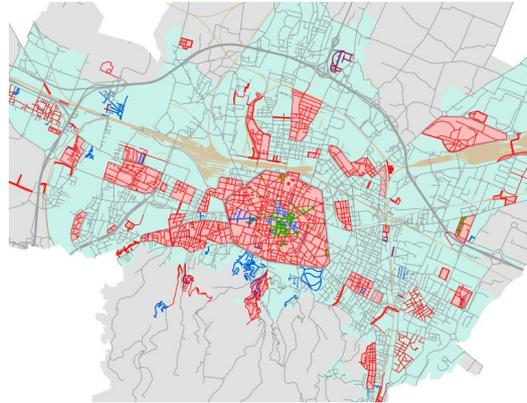


**è  
regolazione**

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

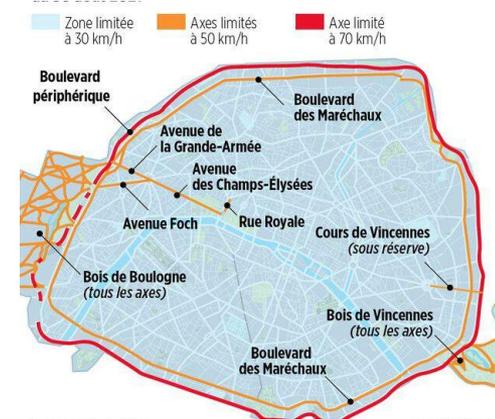


Tempi

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*

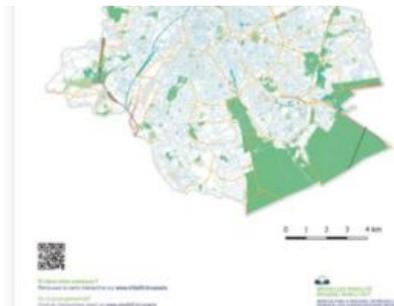
**Schianto sulla strada killer,**  
**cittadini esasperati: "Fate**  
**qualcosa, basterebbe un po' di**  
**die"**

**Furgone investe madre e figlio di 4 anni: il bimbo è**  
**grave**

# 30 km/h Partout (ou presque)

La Ville 30 introduit une nouvelle ère de la mobilité.

La Ville 30, c'est à la fois une réglementation plus lisible et une ville apaisée.





**è**

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





# CHI LA CHIEDE



**è**  
**indirizzo globale**





**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**





## GLOBAL PLAN

- 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 Sostenibili

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/>

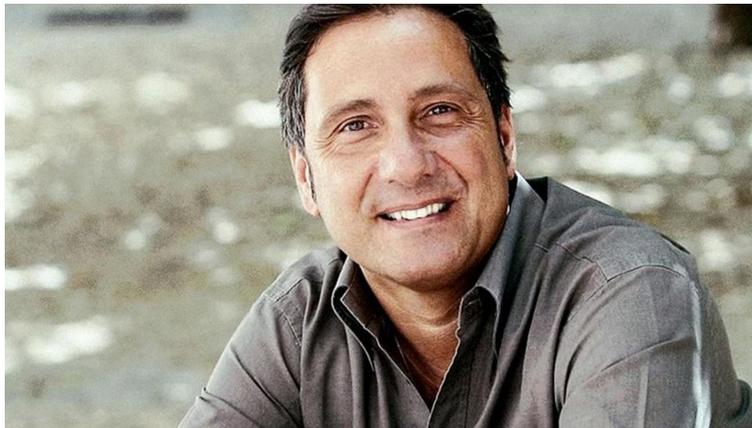
1. Ai fini della **sicurezza della circolazione** e della **tutela della vita umana**, la velocità massima non può superare ...
2. Entro i limiti massimi, **gli enti proprietari della strada** possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e **limiti di velocità 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 (ACP))



“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?

<b>73,1%</b>	STRADE URBANE
<b>21,9%</b>	STRADE EXTRAURBANE
<b>5,0%</b>	AUTOSTRADE

Perché succedono?

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

(le prime 3 circostanze)

## INCIDENTI

**151.875** INCIDENTI  
**416** AL GIORNO

## FERITI

**204.728** FERITI  
**561** AL GIORNO

## VITTIME

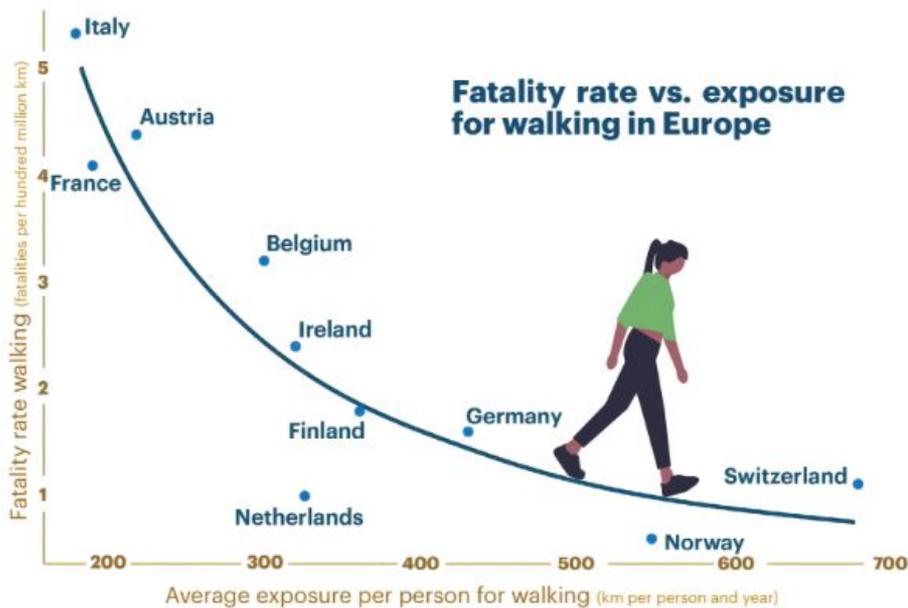
(entro 30 giorni)  
**2.875** VITTIME  
**8** AL GIORNO

## VITTIME PER TIPO DI UTENTE DELLA STRADA (%)

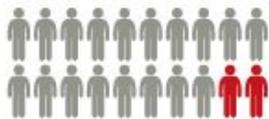
AUTOVEETTURE	<b>41,5</b>
MOTOCICLI	<b>24,2</b>
PEDONI	<b>16,4</b>
BICICLETTE E MONOPATTINI ELETTRICI	<b>8,0</b>
AUTOCARRI	<b>5,9</b>
CICLOMOTORI	<b>2,3</b>
ALTRO	<b>1,8</b>

- 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





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



**10%**  
likelihood of  
pedestrian/cyclist fatality

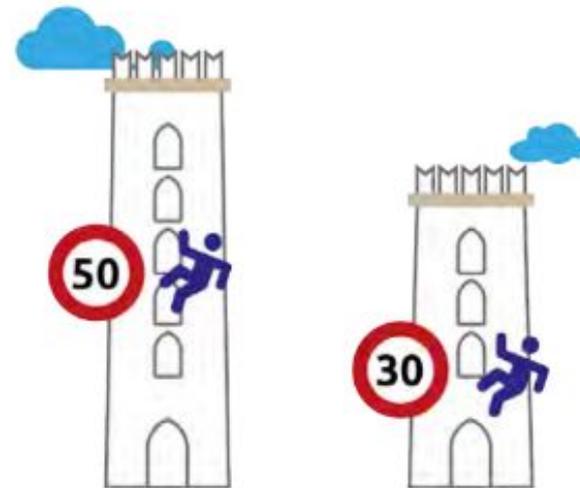
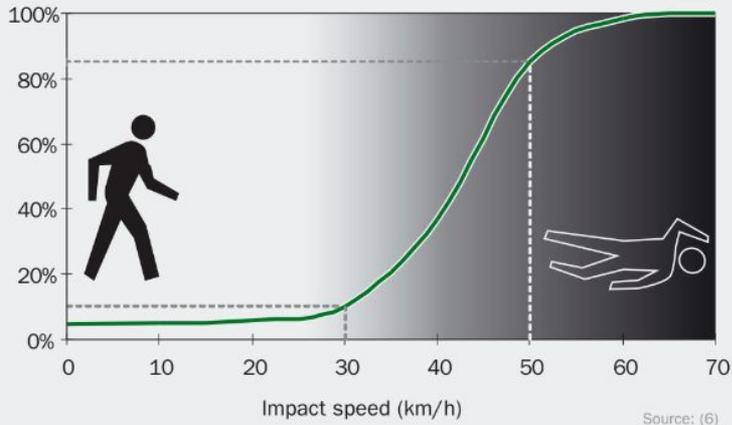
Source: Cities Safer by Design (2015)  
[wri.org/publication/cities-safer-design](http://wri.org/publication/cities-safer-design)



**85%**  
likelihood of  
pedestrian/cyclist fatality

 WORLD RESOURCES INSTITUTE

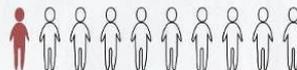
**Figure 1.1** Probability of fatal injury for a pedestrian colliding with a vehicle



30



30 M



IN CASO DI IMPATTO LA POSSIBILITÀ DI SOPRAVVIVERE È **9 SU 10**

SPAZIO DI ARRESTO

50

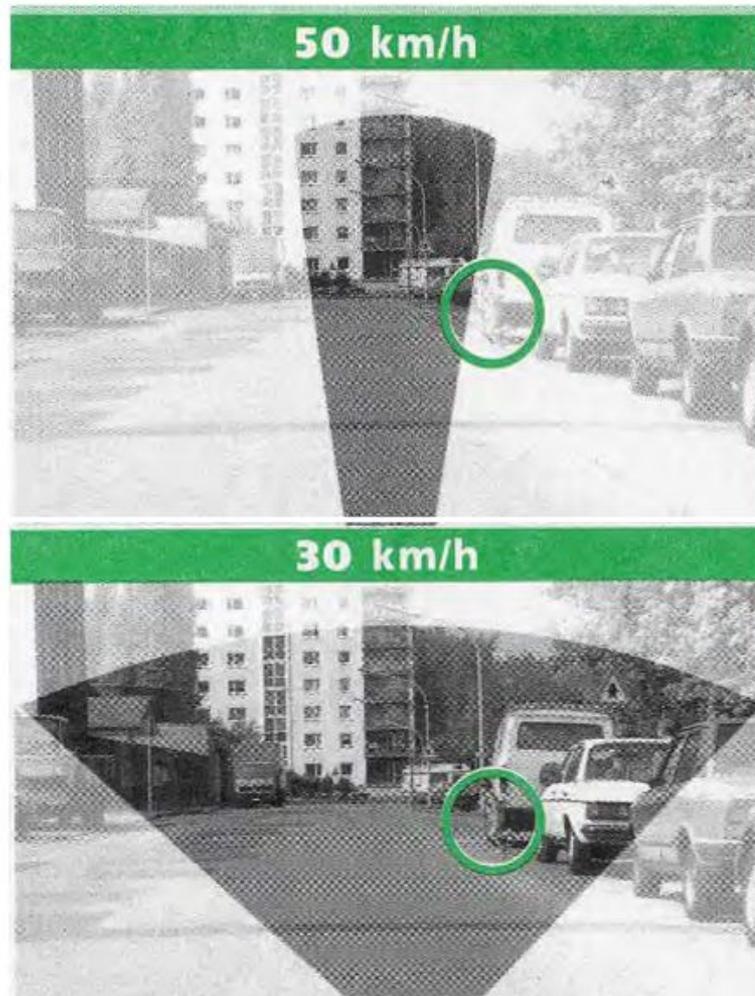
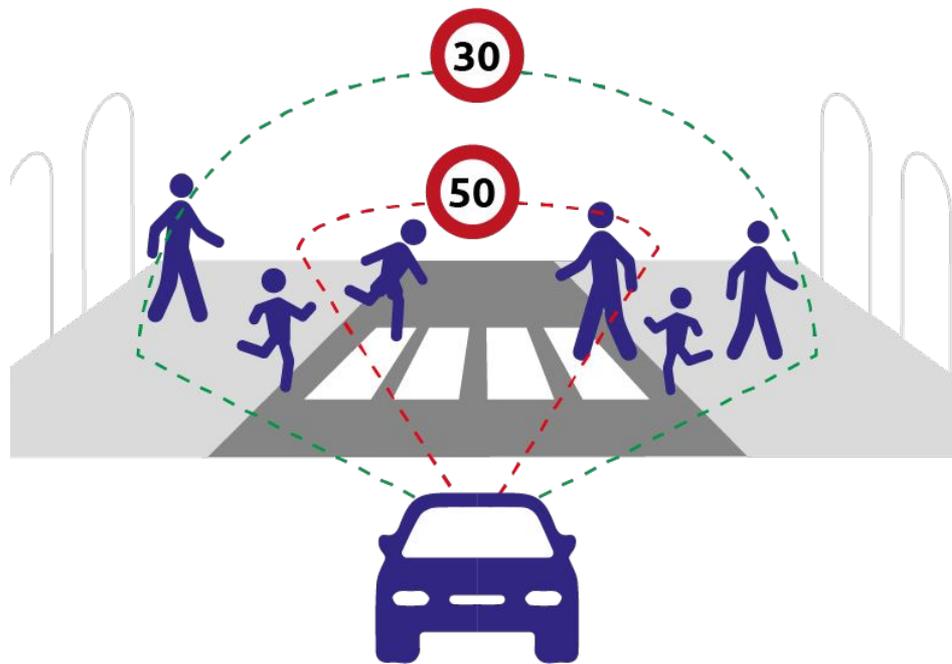


63 M



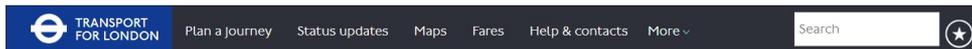
IN CASO DI IMPATTO LA POSSIBILITÀ DI SOPRAVVIVERE È **0.5 SU 10**

FONTE: ISTAT





# Transport for London



Media Press releases 2023 February

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

## 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

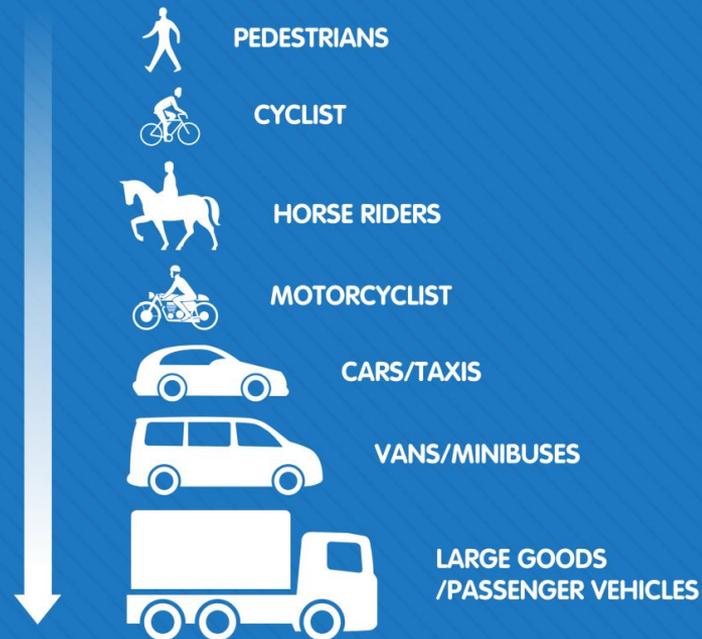
GREATER POWER SHOULD BRING GREATER RESPONSIBILITY



HELP US GET THE HIERARCHY OF RESPONSIBILITY INTO THE HIGHWAY CODE  
[CYCLINGUK.ORG/HIGHWAYCODE](http://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**

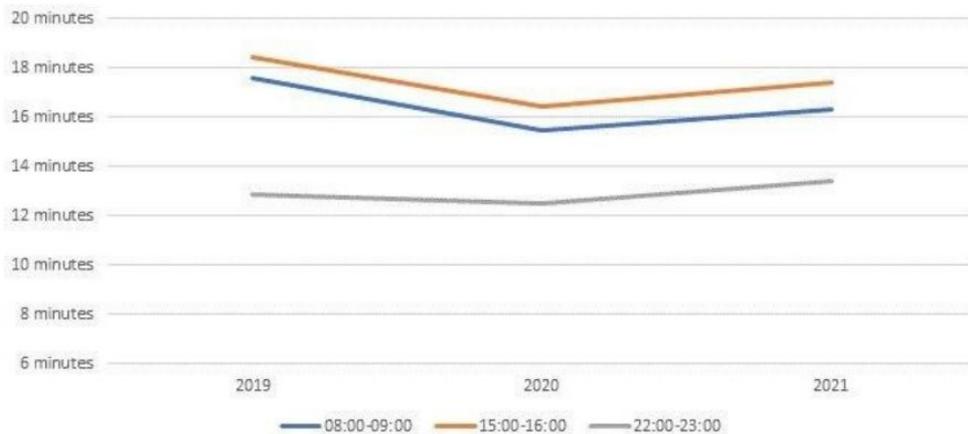
Dopo 4 mesi di città30 si sono registrati 635 incidenti contro una media di 890. I morti, o feriti gravi, sono stati 30. Nei cinque anni precedenti la media era stata di 44,2.

**E A BOLOGNA? DIAMOCI UNA MOSSA!**



bologna30.it

## Journey time

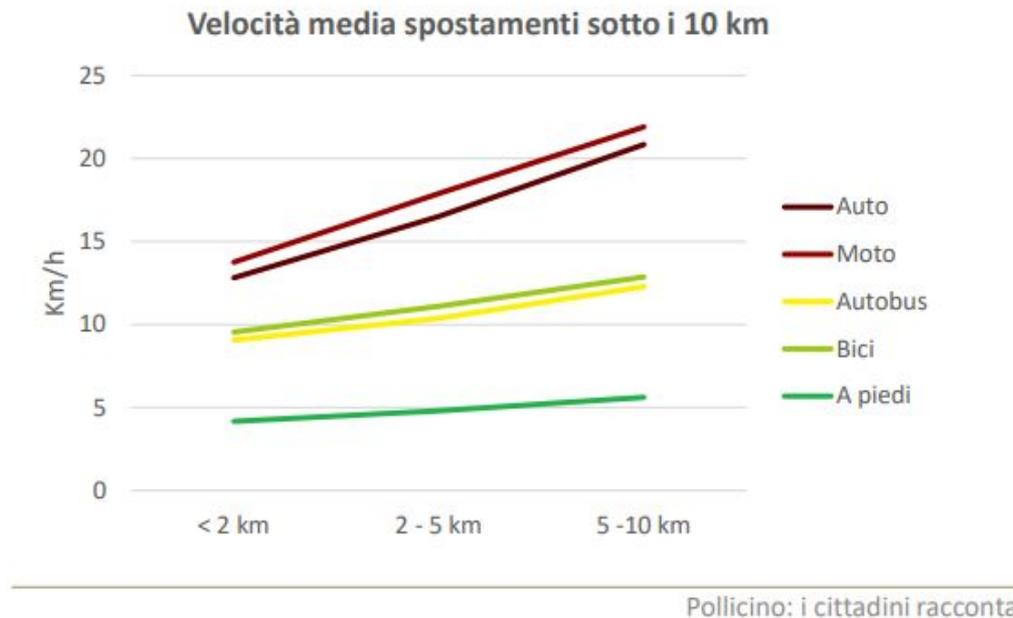


Ad esempio, a Bologna:

- 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.



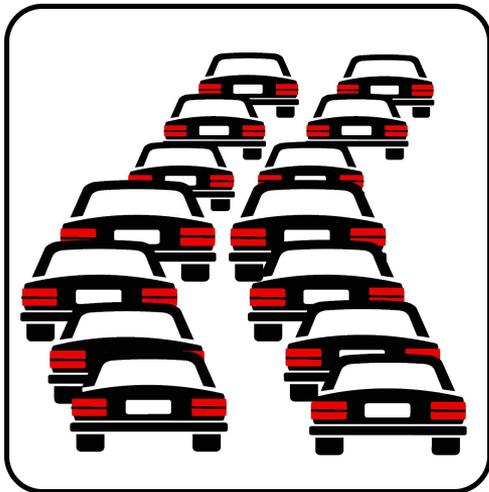


**è  
bellezza e democrazia  
dello spazio pubblico**



# Cos'è e di chi è la strada?

*Realtà*



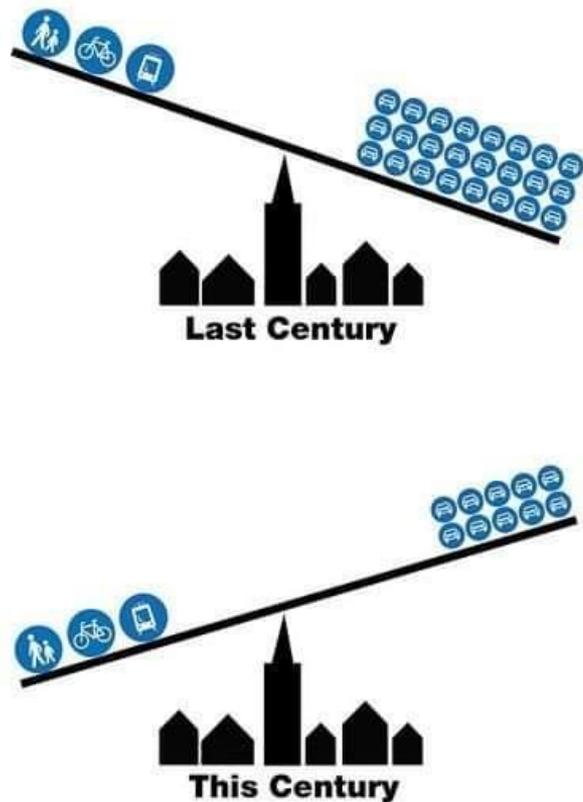
*Norma*

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.

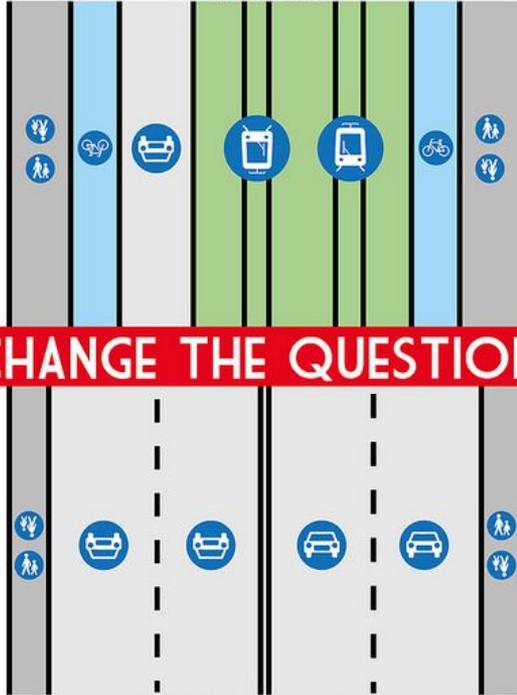


© ALTAN quipos

ALTAN.

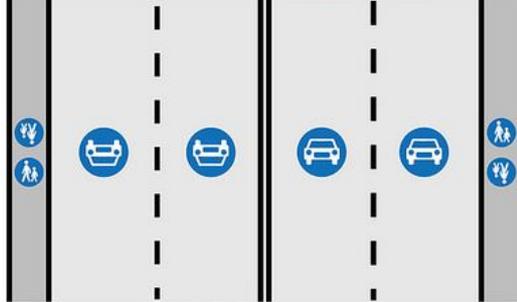


21<sup>ST</sup> CENTURY  
HOW MANY  
PEOPLE  
CAN WE MOVE  
DOWN THE STREET?



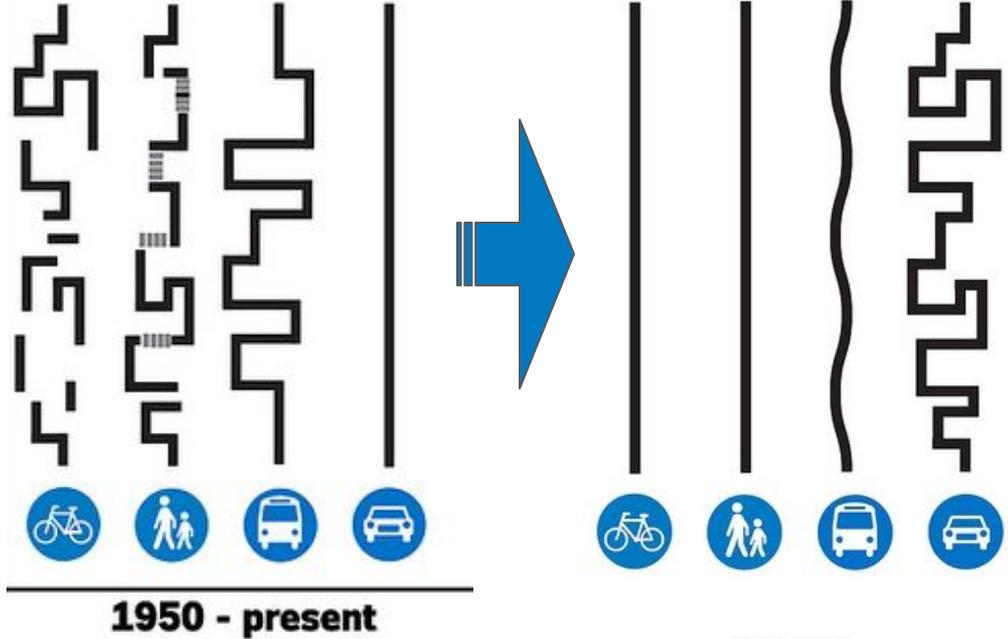
**CHANGE THE QUESTION**

20<sup>TH</sup> CENTURY  
HOW MANY  
CARS  
CAN WE MOVE  
DOWN THE STREET?

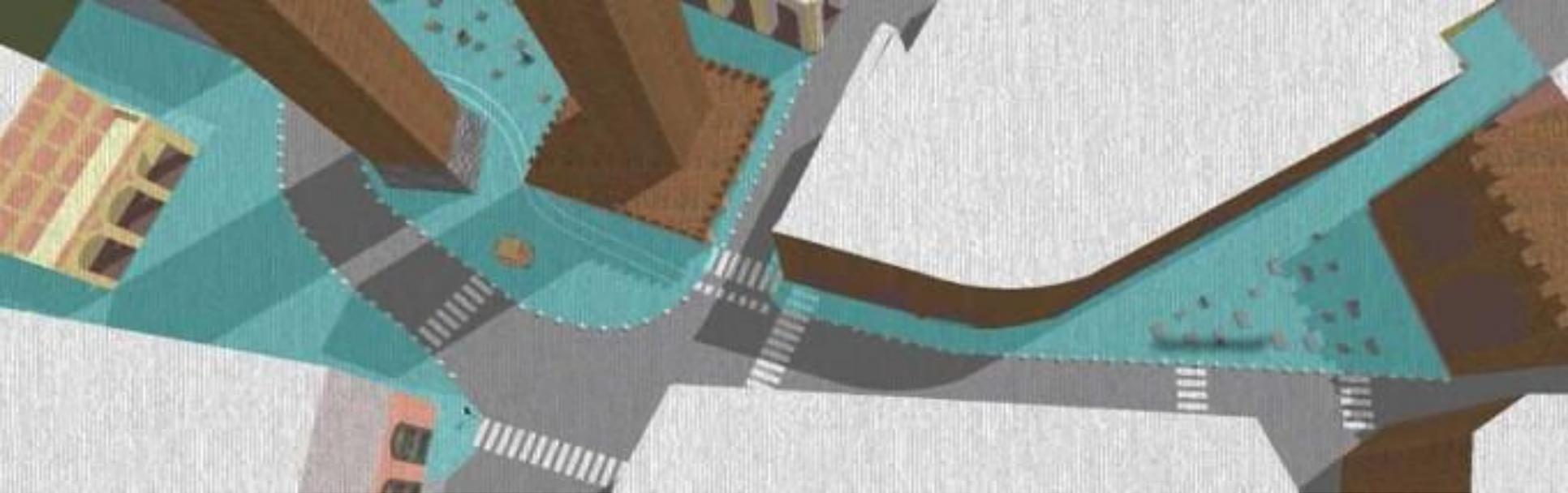


COPENHAGEN  
DESIGN CO.  
2014

Traffic Planning for Liveable Cities



COPENHAGEN  
DESIGN CO.  
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



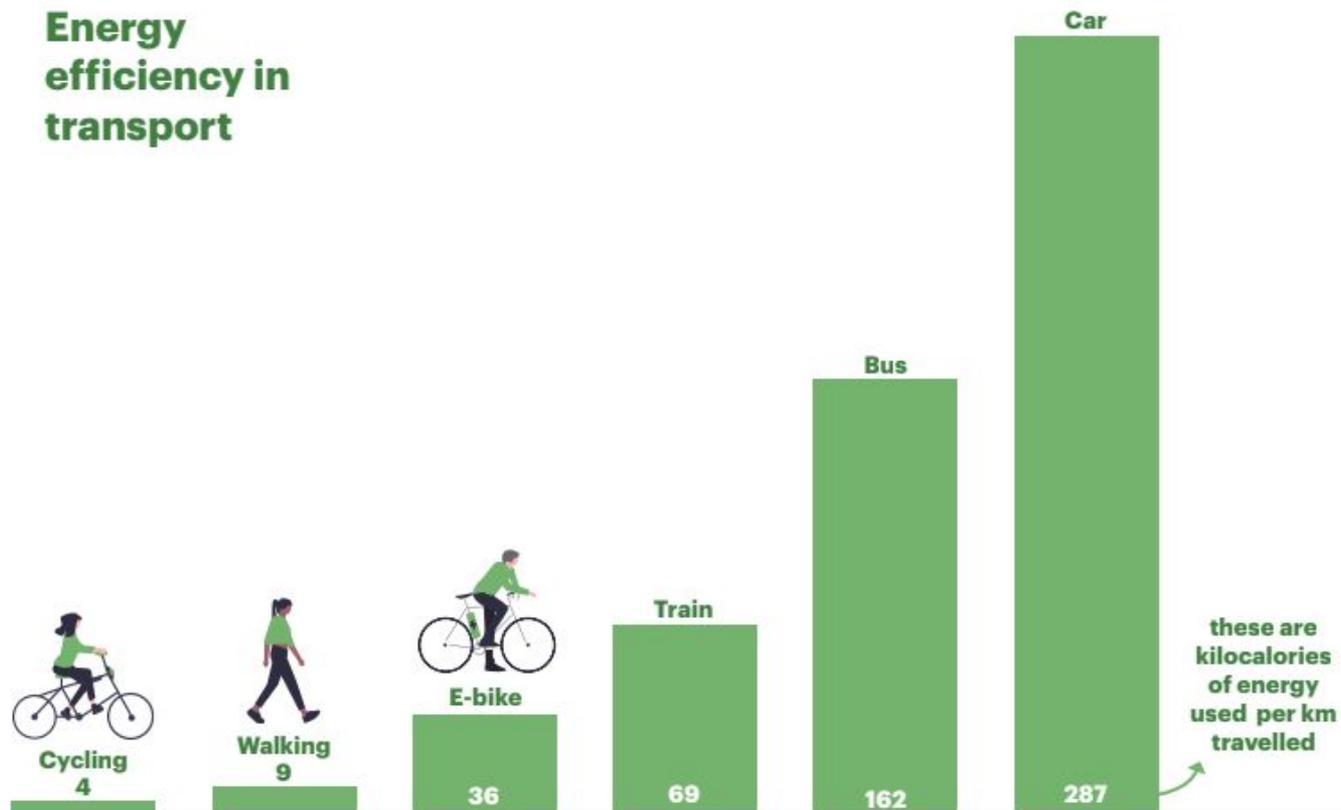
Life without electric cars



Life with electric cars



## Energy efficiency in transport



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

**A Bilbao  
+600%  
ciclisti**

E A BOLOGNA? DIAMOCI UNA MOSSA!



**30**LOGNA  
una città per tutti

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

**A Bilbao  
- 24% di PM10**

E A BOLOGNA? DIAMOCI UNA MOSSA!

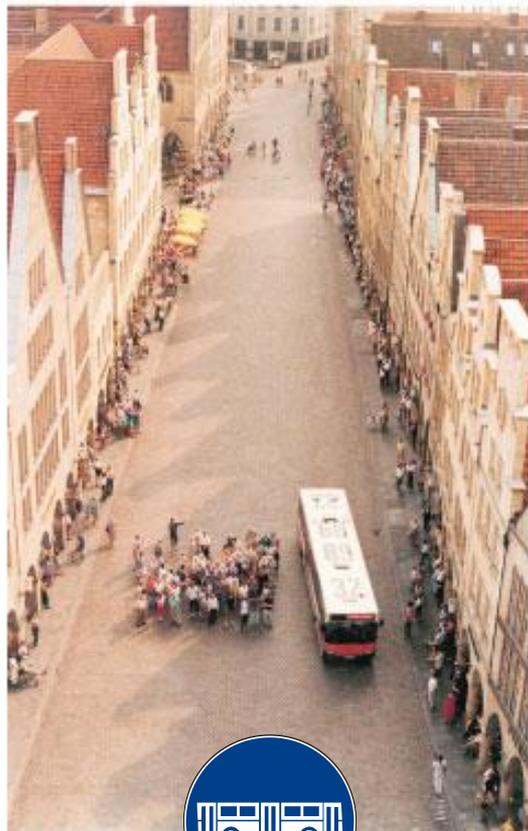


**30**LOGNA  
una città per tutti



**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)

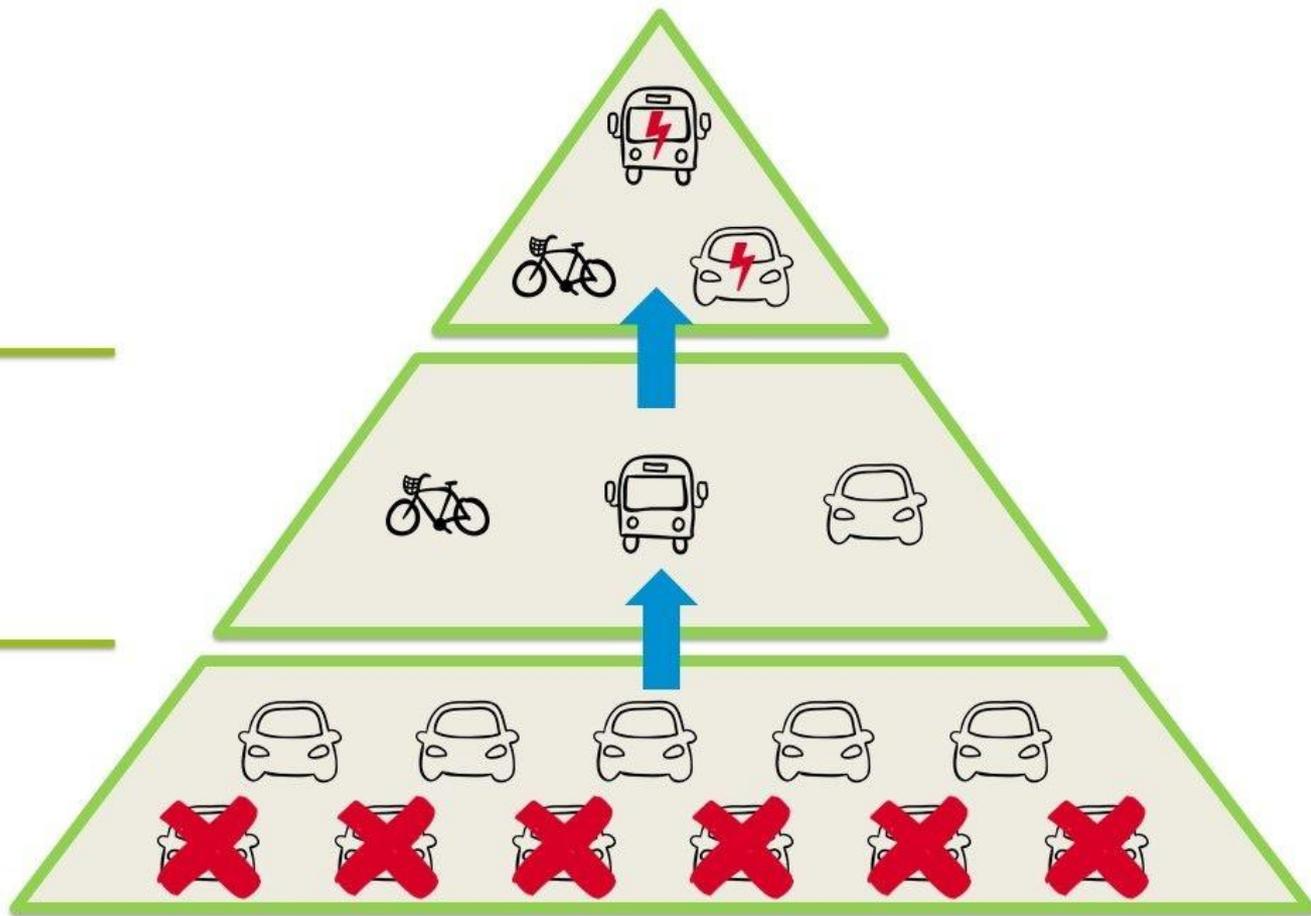


# approccio ASI

*improve*  
migliorare

*shift*  
trasferire

*avoid*  
evitare





— 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](http://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



Dai veicoli alle persone

Matteo Dondé Architetto - [www.matteodonde.com](http://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



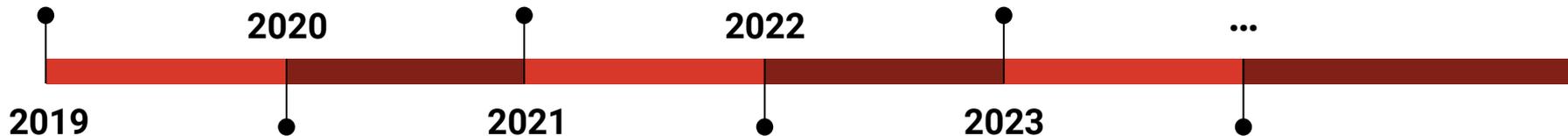
APPROVAZIONE  
PUMS, PGTU  
E BICIPLAN



ATTIVAZIONE  
DI AMMINISTRATORI  
E CITTADINI



AVVIO  
CITTA' 30  
(giugno)



2019

2020

2021

2022

2023

...

COVID-19  
SPAZIO PUBBLICO



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*