



Petizione: Bologna30, città a 30 km/h

Cosa vogliamo

Di fronte all'aumento di morti e feriti sulle strade, in particolare tra pedoni, ciclisti e utenti fragili della strada, e alla forte domanda di spazi pubblici all'aperto da parte dei cittadini a seguito della pandemia, chiediamo con forza che la città di Bologna diventi immediatamente città 30 km/h sull'esempio delle maggiori città europee, prevedendo **l'istituzione e il controllo del limite dei 30 km/h** come velocità standard per l'area urbana, con la sola eccezione degli **assi di scorrimento che rimarrebbero ai 50 km/h**.

Quello che vogliamo con la "Città 30" è:

1. **sicurezza stradale per tutti e tutte:** riduzione del numero di incidenti, basta morti sulle strade (vision zero) e diminuzione dei feriti gravi tra tutti gli utenti della strada, in particolar modo per quelli più fragili (anziani, bambini, pedoni, ciclisti, disabili)
2. **spazio pubblico per tutti e tutte:** redistribuzione democratica dello spazio stradale, dai veicoli alle persone, dalle macchine a pedoni, ciclisti, trasporti pubblici, meno asfalto e più aree verdi.

Nel decennio compreso fra il 2010 e il 2019, nel solo territorio del Comune di Bologna, ci sono stati 194 morti e oltre 26.000 feriti, per una media che sfiora i 20 morti e 2600 feriti all'anno. Questi numeri fanno ancora più impressione se allarghiamo lo sguardo a tutto il territorio della Città Metropolitana, 737 e 54.000 feriti in 10 anni.

Quanto alla tipologia delle vittime, il segnale è chiaro: sono gli utenti deboli della strada a pagare il prezzo più alto, soprattutto in termini di mortalità. La loro intrinseca fragilità li porta ad essere i più esposti a conseguenze tragiche in caso di incidente. Nel decennio 2010-2019 i pedoni sono risultati feriti nell'11/12% degli incidenti complessivi, ma ben il 34% dei morti totali è pedone: 66 su 194. A seguire i ciclisti, con 30 morti.



Ed è proprio sull'utenza più debole che le città30 hanno da subito i migliori risultati: a Helsinki si è passati dai 30 pedoni morti l'anno degli Anni Novanta ai 7 dopo l'introduzione di varie zone30, fino agli 0 (!) del 2019, quando tutta la città è diventata 30. A Grenoble dopo 3 anni di città30 hanno registrato un -22%, mentre a Bruxelles nei primi mesi di città30 s'è registrato un -50% di morti e feriti gravi. A Graz -24% sin dal primo anno e addirittura -90% di bambini vittime di incidenti davanti alle scuole. Questi sono risultati veri, concreti, ottenuti rapidamente.

Città30 significa portare Bologna al passo con le grandi città europee e allinearla agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, inserendola, di fatto, nel decennio 2021-2030 che l'Organizzazione Mondiale della Sanità dedicherà alla Sicurezza Stradale (che prevede la Città30 come un pilastro della lotta alle vittime della strada).

Perché Città 30

- **Perché una velocità minore implica meno incidenti e morti sulla strada:** la velocità aumenta la possibilità di investire pedoni o persone in bici e di rendere fatali eventuali incidenti, soprattutto per bambini, anziani e disabili
- **Perché la velocità media in città è già di 15 km/h:** non vogliamo diminuire la velocità media, ma eliminare le accelerazioni, in modo da abbattere la rischiosità senza incidere sui tempi di percorrenza e anzi si rende il traffico più fluido e scorrevole
- **Per favorire il commercio di vicinato** perché semplifica e incentiva gli spostamenti all'interno dei quartieri
- **Per valorizzare gli immobili della città** che acquistano valore commerciale se situati in zone più sicure e tranquille
- **Per muoversi tutti e muoversi bene:** in uno spazio urbano dove la velocità è limitata e le infrastrutture sono adeguate, le persone possono muoversi e vivere la strada, a tutte le età e con ogni abilità
- **Per inquinare di meno:** i picchi di velocità non solo fanno consumare molto più carburante, ma aumentano in proporzione la quantità di inquinanti che tutti respiriamo

- **Per incoraggiare le persone a scelte di mobilità meno impattanti:** la minore velocità rende più facile e sicuro l'utilizzo di modalità di trasporto più sostenibili, una scelta a favore di tutti, perché se più persone si spostano a piedi, in bici, col TPL, chi ha assoluta necessità di usare la macchina (ad es. disabili e loro familiari) può muoversi e parcheggiare con più facilità.
- **Per ridurre il rumore,** perché nelle città30 è stata rilevata una riduzione del rumore dal -6% al -50%, con grande sollievo per gli abitanti
- **Per aumentare il benessere, riducendo lo stress,** sia per chi guida che per chi si sposta con altri mezzi;
- **Per risparmiare,** perché il costo sociale degli incidenti stradali nella sola area metropolitana è pari a 254 milioni di euro (dati della Città metropolitana di Bologna relativi all'anno 2020¹). Per ogni residente metropolitano, gli effetti dell'incidentalità sono quantificabili in 248,8€ di costo sociale a testa.

Questa visione è stata fatta propria da tutti i nuovi piani della mobilità², che, dopo tre anni di discussione con cittadini, quartieri e stakeholder, sono stati approvati dalla Città metropolitana e dal Comune di Bologna nel 2019. Purtroppo constatiamo come manchi **ancora la volontà politica di realizzarli velocemente: nel frattempo molte persone stanno morendo** sulle strade.

1

https://www.cittametropolitana.bo.it/statistica/Osservatorio_incidenti_stradali/Incidentalita_stradale_2020_e_andamento_primo_trimestre_2021

² Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (**PUMS**) ha deciso "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".

Il Piano Generale del Traffico Urbano (**PGTU**) ha reso ancora più concreta la prospettiva: "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 via via la norma nella maglia secondaria (costituita dalle strade di quartiere, interzonali e locali), mentre sono specificamente individuate le strade che, assolvendo a funzioni primarie ovvero assicurando comunque adeguate condizioni di sicurezza, devono o possono essere mantenute a 50 km/h".



Cosa chiediamo

Per realizzare concretamente la “Città30”, chiediamo al Comune di Bologna di costruire, approvare e attuare, entro il primo anno del nuovo mandato amministrativo 2021-2026 (quindi entro il dicembre 2022), **un piano complessivo “BOLOGNA 30”**, che preveda:

- l’istituzione generalizzata del limite dei **30 km/h in tutte le strade di quartiere, interzonali e locali della città**, secondo le previsioni del PUMS e la classificazione di rete secondaria e locale del nuovo PGTU (tavola “nuova rete stradale”);
- l’installazione ricorrente della relativa **segnaletica**, sia verticale (cartelli) che orizzontale (bolloni a terra), per una riconoscibilità diffusa del provvedimento;
- un programma di **interventi infrastrutturali diffusi in tutta la città di moderazione del traffico per l’effettivo rispetto del limite di velocità** (rallentatori, dossi, cuscini berlinesi, platee rialzate, restringimenti, attraversamenti pedonali e ciclabili rialzati o dotati di isole salvagente, penisole e golfi laterali agli incroci, *chicanes*, revisione della sosta, etc.), per una reale sicurezza e condivisione dello spazio stradale;
- interventi di **riqualificazione, verde diffuso e arredi urbani**, all’interno delle isole ambientali e delle zone/strade residenziali, per creare un ambiente più accogliente, condiviso e orientato alla fruizione lenta;
- un piano straordinario di **attività di prevenzione e controllo delle violazioni** dei limiti di velocità in ambito urbano di 30 e 50 km/h, della distrazione alla guida e delle mancate precedenza da parte della Polizia locale, anche attraverso dispositivi elettronici fissi e mobili anche di tipo pedagogico allo scopo di informare e formare la popolazione;
- una grande **campagna di promozione e comunicazione** rivolta a tutta la cittadinanza, mediante strumenti digitali e tradizionali (sito web dedicato, social media, striscioni e manifesti stradali, *street print*, etc.);
- la messa a sistema di tutti i **piani e progetti relativi alla pedonalità e alla ciclabilità** (rete di ciclovie del Biciplan) che favoriscono la moderazione della velocità dei veicoli a motore e la condivisione della strada tra tutti gli utenti.