



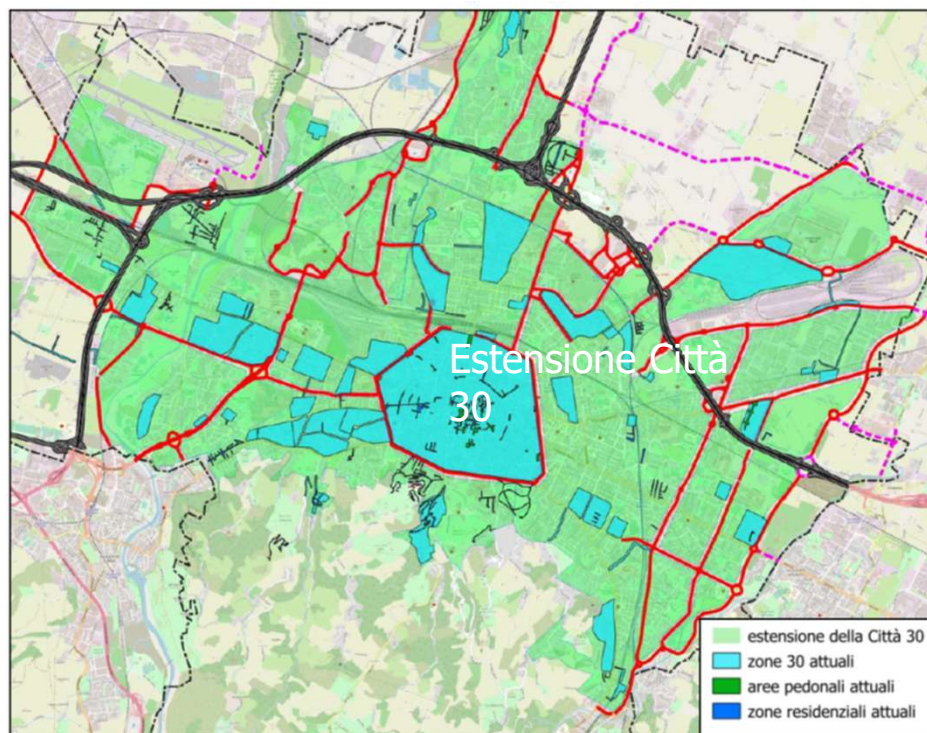
Caso studio Bologna città 30: primi risultati e prospettive di indagine

Nicola Caranci, Andrea Ranzi

UO3 – Regione, Arpa Emilia-Romagna, AUSL Bologna

21-22 maggio 2025

Marina Convention Center MACC
Via Filippo Patti 30, - Palermo



Dal **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)**
→ **sicurezza stradale e la fruibilità degli spazi:**

- Aree pedonali (integrale non controllata, integrale controllata, diurna)
- Zone a Traffico Limitato (ZTL)
- Zone a Traffico Limitato Ambientale (ZTLA)/Area Verde
- **Città 30 (Zone 30)**
- Isole ambientali
- Zone a Traffico Pedonale Privilegiato (ZTPP)/ Zone Residenziali

Fonti: Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) - Relazione;
Piano Particolareggiato Città 30 – Volume I Comune di Bologna

OBIETTIVI:

- aumentare la **sicurezza stradale** per tutti gli utenti
- promuovere la **mobilità sostenibile**
- favorire l'**accessibilità universale**
- la **qualità diffusa** dello **spazio pubblico**.

Indicatori di effetto:

- **Riduzione incidentalità** stradale
- **Cambio di modalità** negli spostamenti sistematici
- Effetti su inquinamento e clima
- Effetti sul benessere della popolazione.

PRIMI RISULTATI DESCRITTIVI DAL COMUNE:

Primo anno di *Bologna città 30*

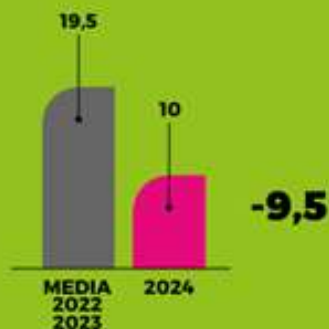
➔ 15 gennaio 2024 – 12 gennaio 2025

<https://www.comune.bologna.it/novita/notizie/citta30-dati-primo-anno>

1 ANNO DI
BOLOGNA CITTÀ 30

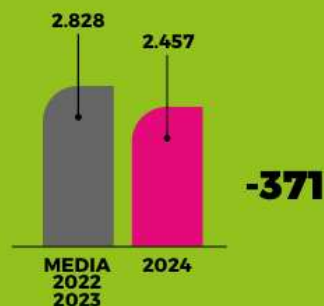
MENO PERSONE DECEDUTE

-49%



MENO INCIDENTI

-13%



Incidenti stradali rilevati dalla Polizia Locale sulle strade del territorio comunale (escluse tangenziale e autostrada).
15 gennaio 2024 - 12 gennaio 2025 in relazione ai corrispondenti periodi del 2022 e 2023



Comune
di Bologna



0
PEDONI
UCCISI

MAI SUCCESSO
DAL 1991 A OGGI

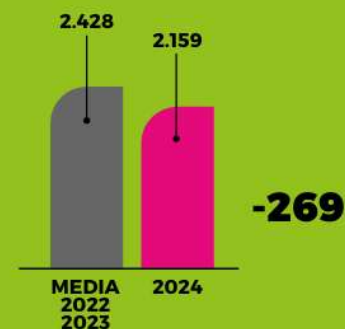
E inoltre:

-16% di persone a piedi
investite in strada

Pedoni morti o coinvolti in incidenti stradali rilevati dalla Polizia Locale sulle strade del territorio comunale (escluse tangenziale e autostrada).
Anno 2024

MENO PERSONE FERITE

-11%



Feriti in incidenti stradali rilevati dalla Polizia Locale sulle strade del territorio comunale (escluse tangenziale e autostrada).
15 gennaio 2024 - 12 gennaio 2025 in relazione ai corrispondenti periodi del 2022 e 2023

bolognacitta30.it

INCIDENTI MENO GRAVI

**INCIDENTI IN
CODICE GIALLO**
(variazione
di funzioni vitali)

-4,1%

**INCIDENTI IN
CODICE ROSSO**
(imminente
pericolo di vita)

-31%

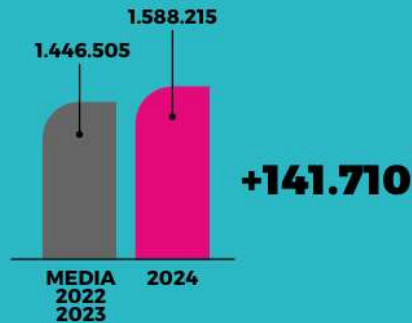
**INCIDENTI IN
CODICE VERDE**

+8,3%

Classificazione degli interventi per incidenti stradali sulle strade
di Bologna (escluse tangenziale e autostrade) assegnata dalla
Centrale operativa del 118 Emilia Est
16 gennaio - 31 dicembre 2024 e 2023

PIÙ BICICLETTE IN CITTÀ

+10%



Biciclette transitate nei 3 punti di rilevamento monitorati in continuo (porta S. Vitale, via S. Donato, via Parri). 2024 rispetto a media 2022-2023

PIÙ VIAGGI URBANI IN TRENO

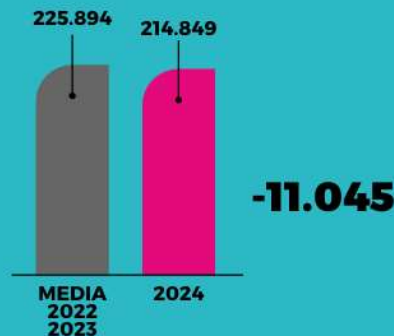
+39%



Passeggeri saliti e discesi nelle fermate urbane di Bologna sulla linea, diventata passante, del SFM. Il dato è del +31% sull'insieme di tutte le fermate urbane. È sempre esclusa la stazione di Bologna Centrale. 2024 rispetto a 2023

MENO FLUSSI VEICOLARI

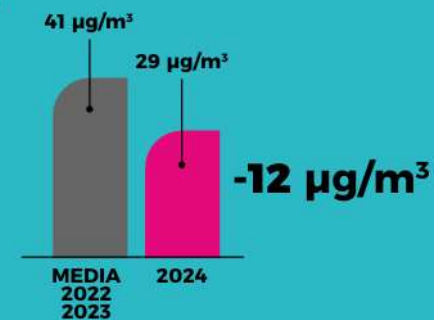
-5%



Veicoli transitati nel giorno feriale medio lungo il cordone dei punti di rilevazione del traffico urbano. 2024 rispetto a media 2022-2023

MENO INQUINAMENTO

-29%



Valore orario medio di NO₂ (biossido di azoto, inquinante marcatore del traffico urbano) nella centralina ARPAE di Porta San Felice. 2024 (al 30/11) rispetto a media 2022-2023

1 ANNO DI BOLOGNA CITTÀ 30



-49% meno persone decedute



0 pedoni uccisi e **-16%** investiti



-13% meno incidenti



-31% meno incidenti gravi



-11% meno persone ferite



+10% più biciclette



+31% più viaggi urbani in treno



-5% meno flussi veicolari



-29% meno inquinamento



Comune
di Bologna

Dati: confronto 2024 rispetto alla media 2022-2023 o solo al 2023

Fonte: Comune di Bologna, Polizia Locale, AUSL, ARPAE, Trenitalia-Tper

bolognacitta30.it

Incidentalità

Metodo *difference in difference* per valutare le differenze prima e dopo

RISCHIO TRAUMA CRANICO GRAVE

In frenata

30 km/h 9%
50 km/h 30,5%

Velocità costante

30 km/h 9,5%
50 km/h 50,36%

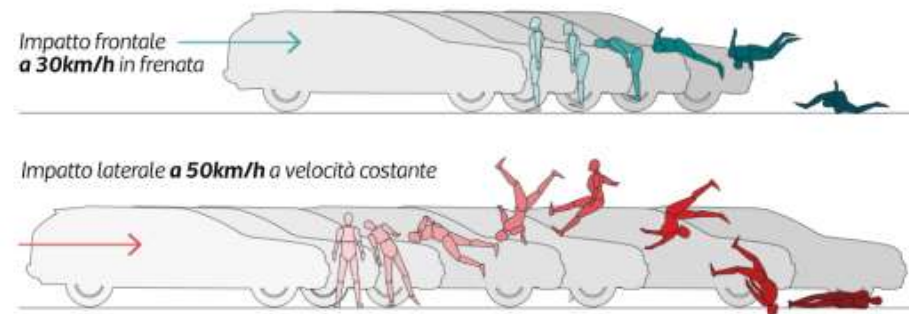
LETALITÀ

In frenata

30 km/h 0-5%
50 km/h 70%

Velocità costante

30 km/h 0-5%
50 km/h 90%



Fonti di dati utilizzabili:

- 118, SDO, ReM → **Studio Longitudinale emiliano**
- CTT/INC fonte Istat, georeferenziata su applicativo **Moka regione Emilia-Romagna**.

Unità di rilevazione e analisi: incidente con indicazione del numero di morti/feriti (FU a 45 gg)

Valutazione problema privacy per uso dati individuali

Cambio modalità

Uso dei questionari:

dedicare approfondimento nella
rilevazione della mobilità su residenti a
Bologna, considerando i cambiamenti dal 2023?

[cambiamenti dal 2023:

- cantieri tram (da 2024 a giugno 2026?)
- aumento tariffe trasporto pubblico
- aumento parco bici a noleggio
- ...]

Attività di ricerca con UniBO

Research Project - Bayesian Hierarchical Models for Urban Vulnerability Evaluation

1. Urban vulnerability to the spread of infectious diseases
2. Quantification of environmental vulnerability through health impacts
3. Traffic safety as a dimension of environmental vulnerability

Gruppo di lavoro

Arpae : Stefano Marchesi, Federica Parmagnani, Andrea Ranzi

RER: Nicola Caranci

AUSL Bologna: Vincenza Perlangeli, Muriel Musti, Chiara Donadei, Giorgia Zanutto, Paolo Pandolfi

Università degli Studi di Bologna: Marika D'Agostini

Grazie per l'attenzione

nicola.caranci@regione.emilia-romagna.it

