



Caso studio Bologna

Andrea Ranzi

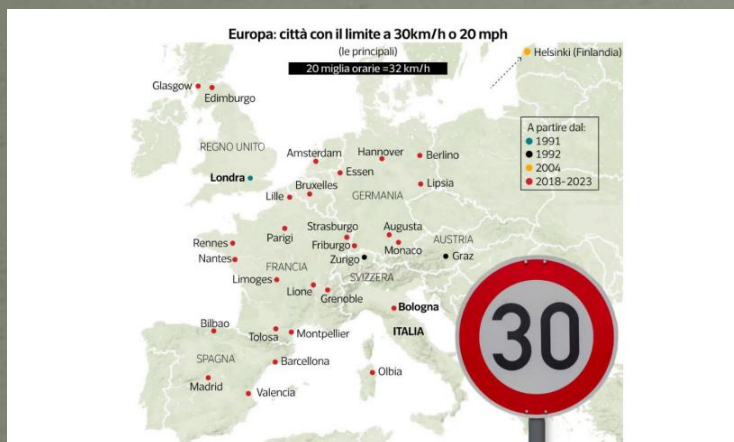
UO₃ - Arpae Emilia-Romagna

25-26 giugno 2024

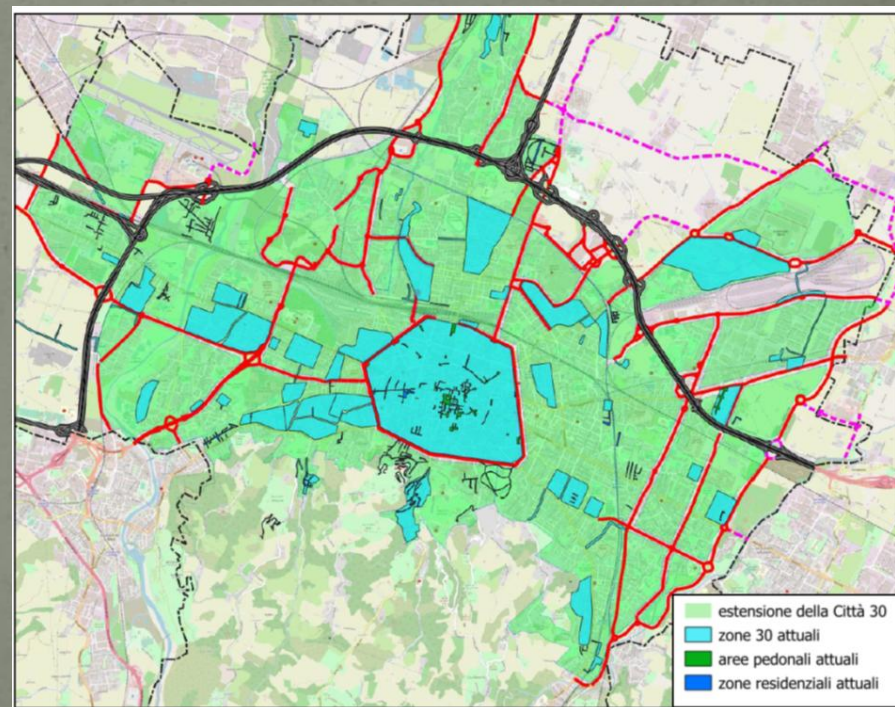
Palazzo dell'Informazione
Piazza Mastai - **Roma**

BOLOGNA CITTÀ 30

PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL TRAFFICO URBANO (PPTU) «BOLOGNA CITTÀ 30»



Estensione Città 30



PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL TRAFFICO URBANO (PPTU) “BOLOGNA CITTÀ 30”

PIANO PARTICOLAREGGIATO PER L'IMPLEMENTAZIONE DELLA CITTÀ 30

Quadro programmatico/progettuale

- Piano Urbanistico Generale (PUG) e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)
- Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)

Il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)**, che del **Piano Urbanistico Generale (PUG)** è parte integrante, affrontando il tema delle politiche per la **sicurezza stradale e la fruibilità degli spazi**, riporta una articolata tassonomia dei dispositivi utilizzabili:

- 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



BOLOGNA CITTÀ 30



- In vigore a partire dal 1° gennaio 2024

OBIETTIVI:

- aumentare la **sicurezza stradale** per tutti gli utenti, con interventi di rallentamento della velocità e di messa in sicurezza di strade, incroci e attraversamenti;
- promuovere la **mobilità sostenibile**, con nuove piazze pedonali, piazze e strade scolastiche, piste e corsie ciclabili, trasporti pubblici (tram, filobus, SFM);
- favorire **l'accessibilità universale**, con la manutenzione dei marciapiedi e l'abbattimento delle barriere architettoniche;
- la **qualità diffusa** dello **spazio pubblico**, con nuovi assetti stradali complessivi e nuove centralità urbane nei quartieri.

COMUNICAZIONE:

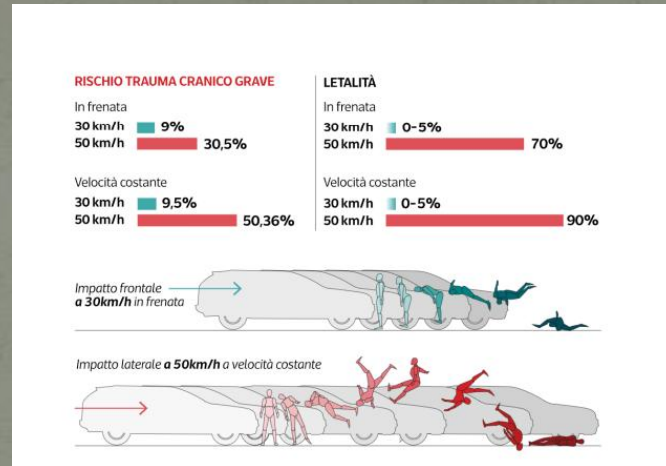
- Il percorso comunicativo prevede tre campagne multisoggetto:
- La campagna di comunicazione: sito www.bolognacitta30.it
- questionario di ascolto dei cittadini

Indicatori di “effetto”

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

Incidentalità

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



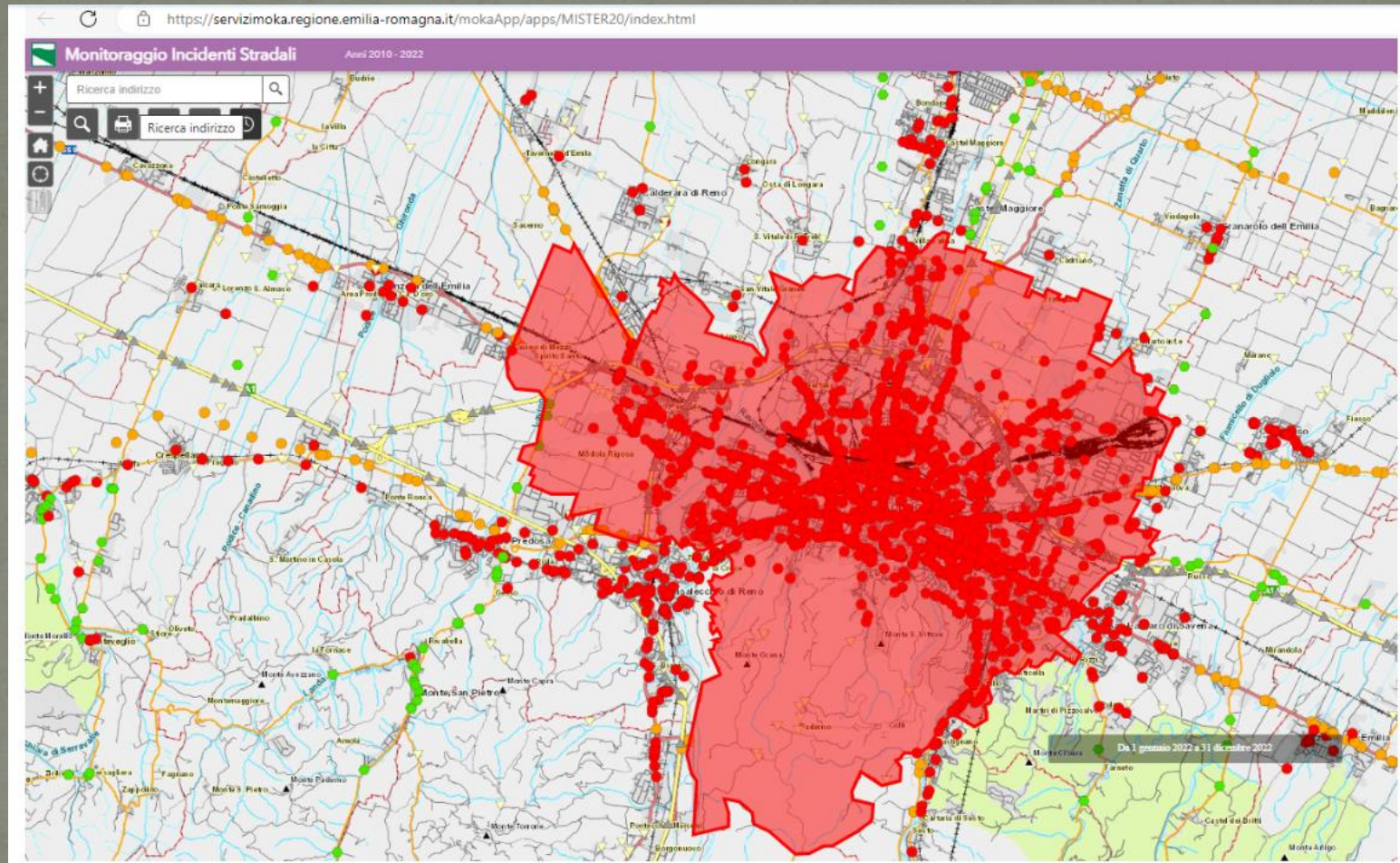
Fonti di dati utilizzabili:

- 118, SDO, ReM,
- 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

Esempio applicativo Moka - anno 2022

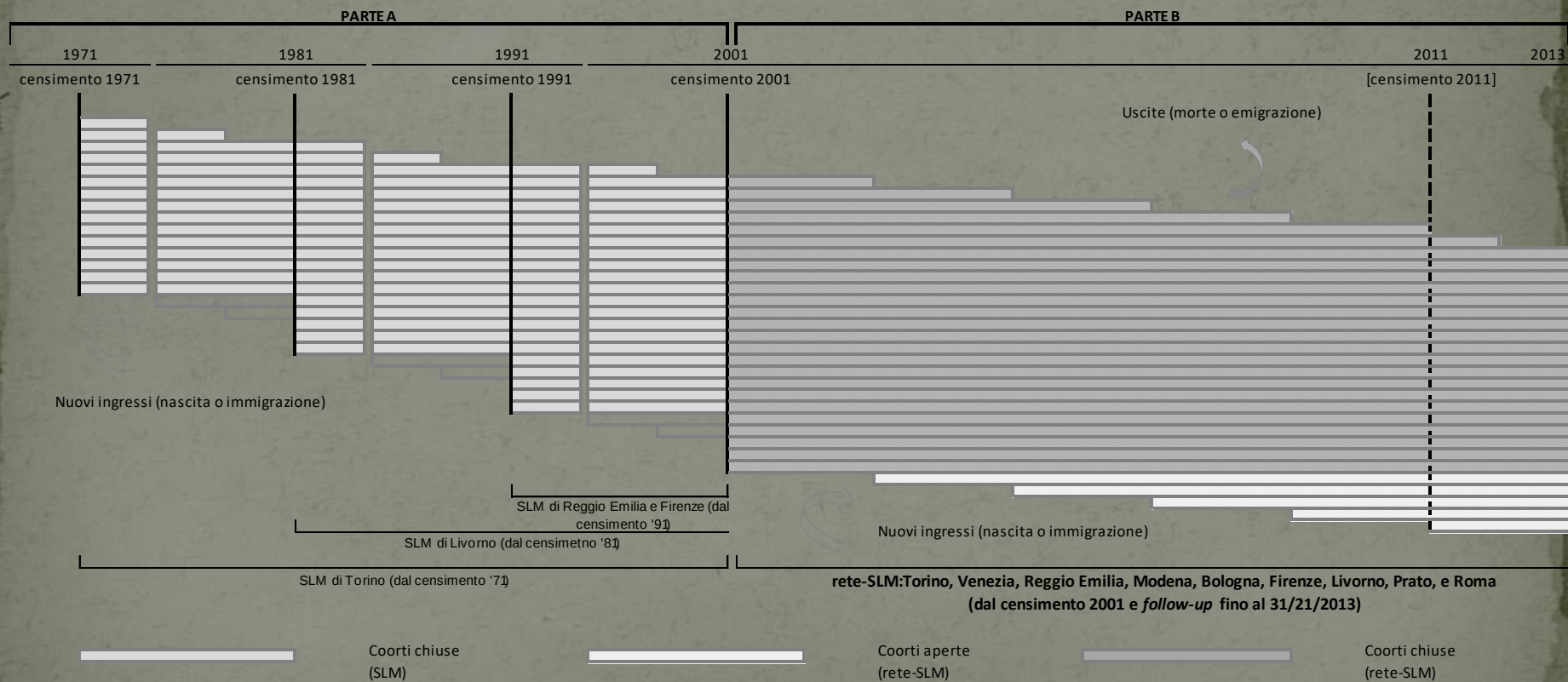


Altre iniziative a Bologna

- Riduzione CO₂ da attività produttive
- Strategia del verde per il clima urbano
- Bologna missione clima: Climate City Contract e Assemblea Cittadina per il Clima
- Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici
- Promozione della Mobilità Sostenibile: Pedonalità e Spazio Condiviso, Linea tranviaria, mobility management
- Mobilità Attiva: Ciclabilità, Mobilità pedonale, ...,
- ...

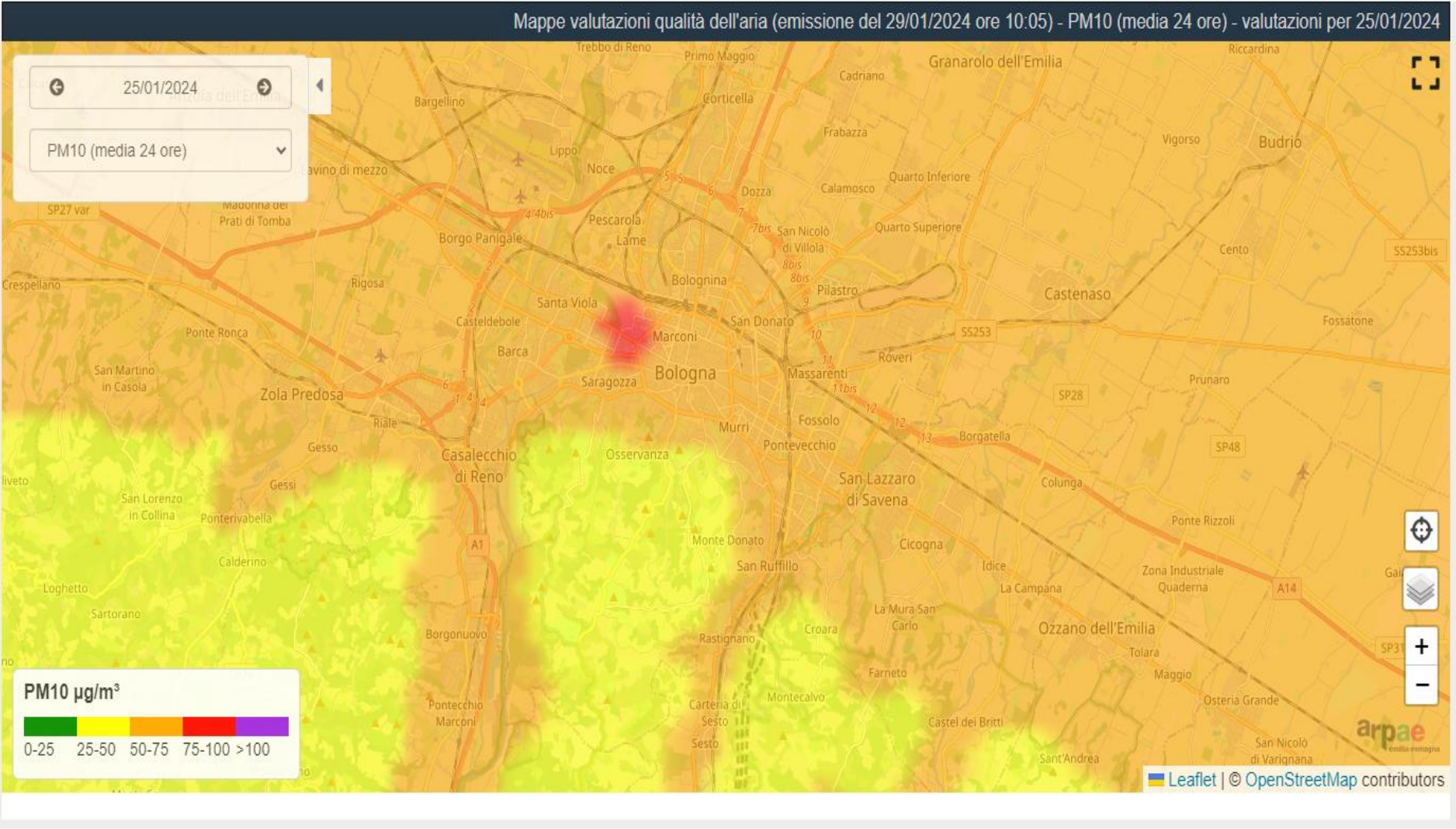
Molteplici fonti di dati, tra cui:

Studi Longitudinali metropolitani (SLM; incluso comune Bologna, per acquisizione informazioni su Posizione Socio-Economica - SEP)

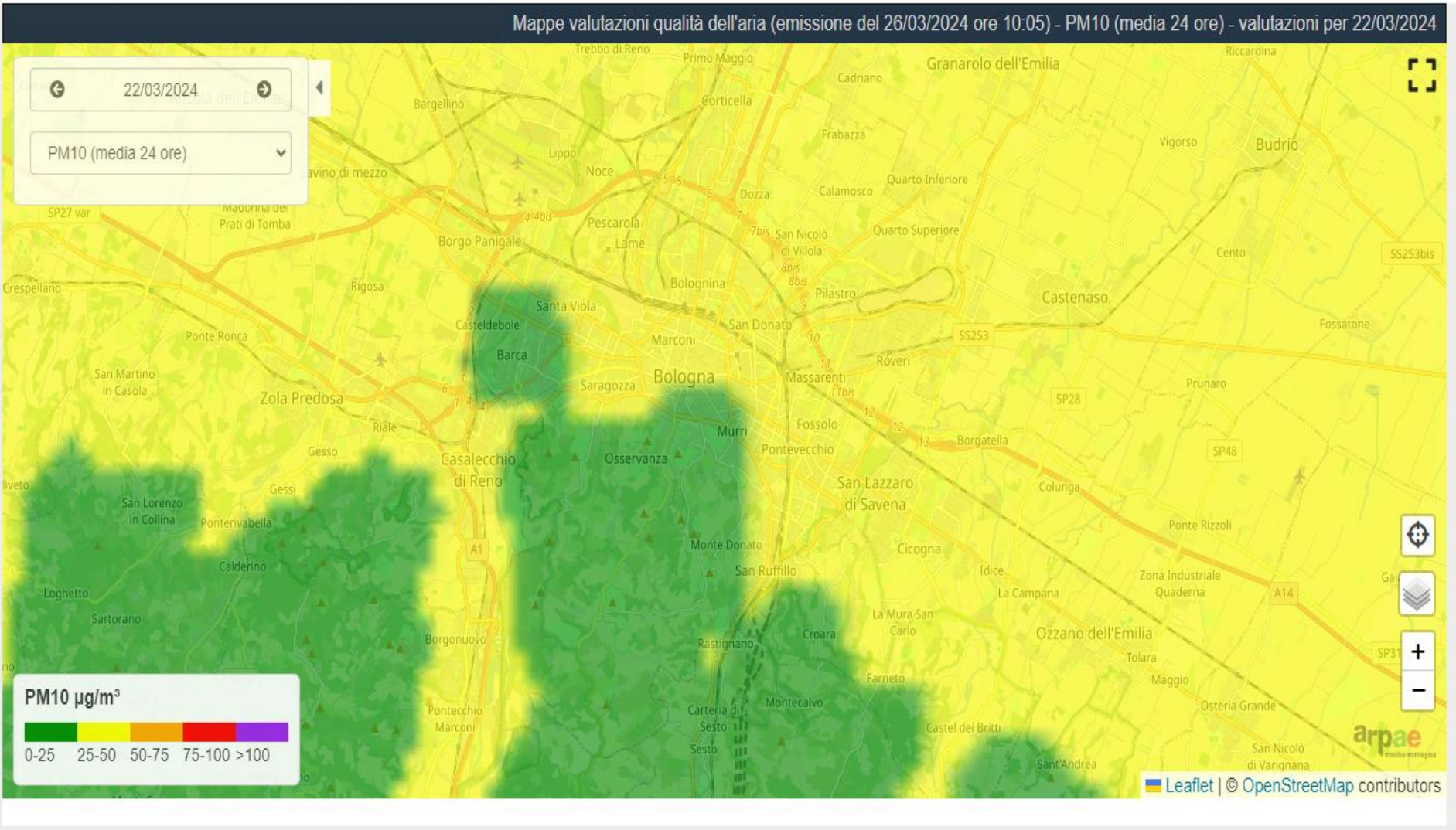


[\(IN-LiMeS\), a multicentre cohort for socioeconomic inequalities in health monitoring.](#)
BMJ Open. 2018; 8(4).

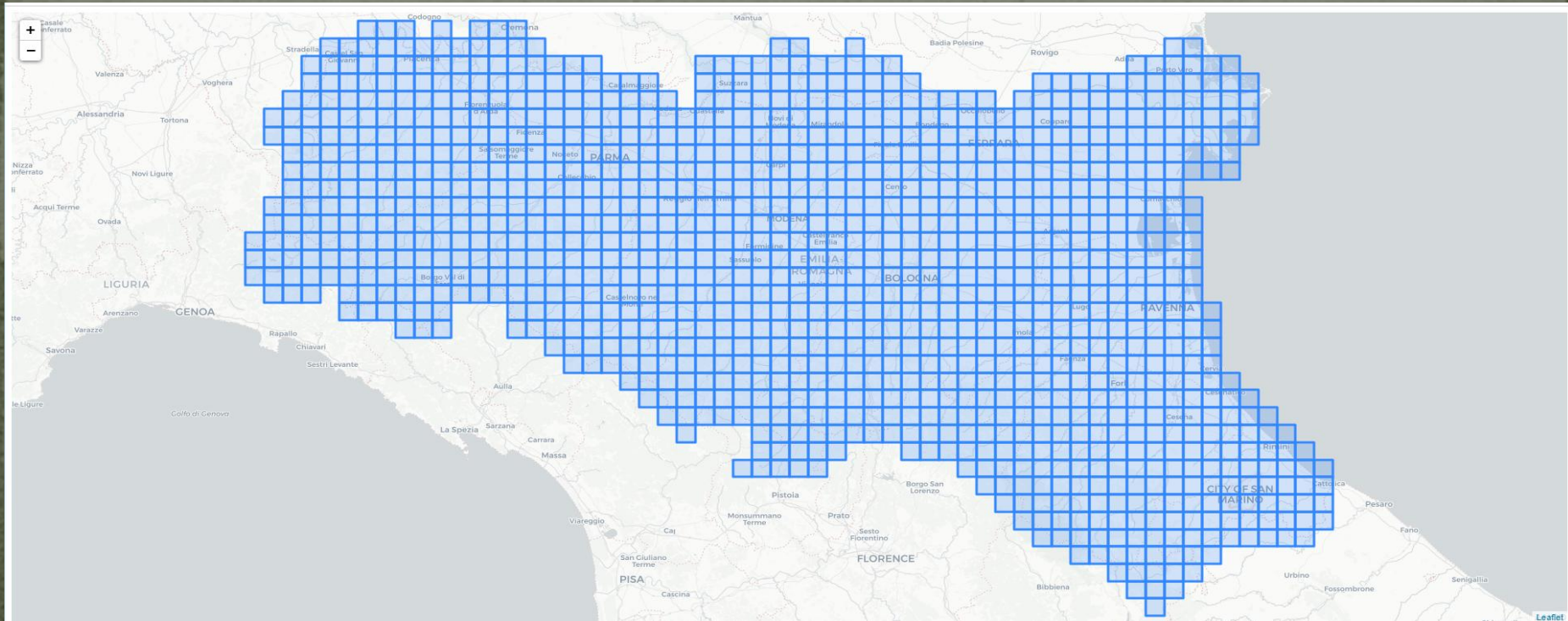
La mappa mostra la stima della concentrazione di fondo relativa ai giorni precedenti, ottenuta tenendo conto dei dati osservati dalla rete di monitoraggio regionale.

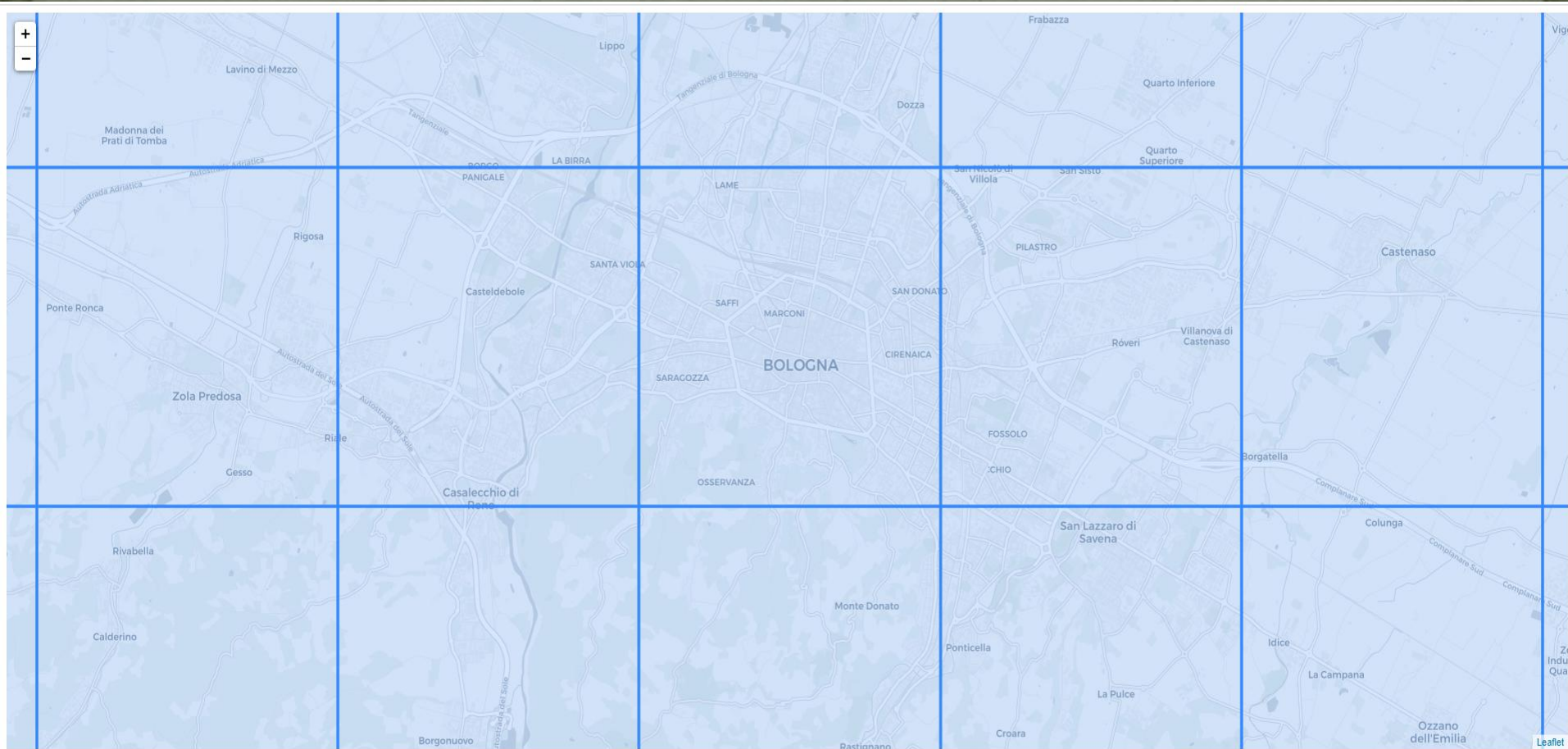


La mappa mostra la stima della concentrazione di fondo relativa ai giorni precedenti, ottenuta tenendo conto dei dati osservati dalla rete di monitoraggio regionale.



Celle 5x5km dati meteo regione Emilia-Romagna





Gruppo di lavoro

Arpae : Stefano Marchesi, Federica Parmagnani, Andrea Ranzi

RER: Nicola Caranci

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