



Cari e care partecipanti all'Assemblea Cittadina,

Abbiamo pensato di rispondere alle vostre domande con un breve testo, per lasciarvi anche alcuni link di approfondimento, se li riterrete utili.

1) Quali provvedimenti ci saranno per fare la Città 30? Ad esempio verrà ristretta la carreggiata stradale o i semafori verranno sincronizzati? L'informazione sarà più incisiva?

Per trasformare Bologna in una città 30 sono necessari una serie di interventi sia a livello di regolamento che fisici: i primi sono già in corso (ordinanze che indicano su quali strade vale il limite, cartellonistica...), i secondi richiedono tempi più lunghi, perché implicano di trasformare la forma delle nostre strade, ma sono anche quelli più importanti. Tra gli interventi possibili, sicuramente uno di quelli che promuoviamo, come associazioni di cittadini, è la riduzione delle carreggiate stradali e delle corsie, ma sappiamo bene che non è una soluzione applicabile indistintamente a tutte le situazioni, quindi sarà compito dei progettisti comunali valutare ogni singolo caso. Lo sosteniamo perché questo è uno dei sistemi più efficaci sia per moderare in maniera naturale la velocità, sia per redistribuire lo spazio, ampliando marciapiedi, piste ciclabili e spazi verdi.



In foto, l'esempio lampante di una strada troppo larga che invoglia ad accelerare (rendendo meno facile rispettare il limite a 30km/h) e una stretta dove rispettare il limite viene più naturale.

In merito alla sincronizzazione dei semafori per migliorare il flusso del traffico, il tema è sicuramente interessante, ma non banale. Sincronizzare una serie di semafori implica sempre portarne altri ad essere svantaggiati, quindi bisogna scegliere quali percorsi privilegiare. Sappiamo che nel progetto del tram è prevista la preferenziazione semaforica, cioè i semafori diventeranno verdi al suo arrivo. Pensiamo che un ragionamento analogo potrebbe essere fatto per le linee principali dei bus, in modo da renderli più efficienti ed attrattivi, però non siamo tecnici esperti e

non abbiamo approfondito a sufficienza il tema per dare delle risposte certe, quindi andrebbero fatti degli studi specifici da adattare al caso bolognese.

Infine, sul tema della comunicazione, ricordando che siamo anche noi associazioni di comuni cittadini, abbiamo saputo dall'assessora e da FIU che a partire da settembre sono previste maggiori campagne informative e di sensibilizzazione per informare i cittadini sui cambiamenti e sui vantaggi di rispettare il limite di velocità di 30 km/h. Da parte nostra, continueremo con la divulgazione dei dati e degli esempi europei come facciamo da due anni a questa parte.

2) Alternative ai 30km/h: I mezzi pubblici non dovrebbero essere esonerati dal rispetto del limite dei 30km/h? Con questo limite si vuole ridurre la mobilità privata; quali sono dunque le alternative all'uso delle auto?

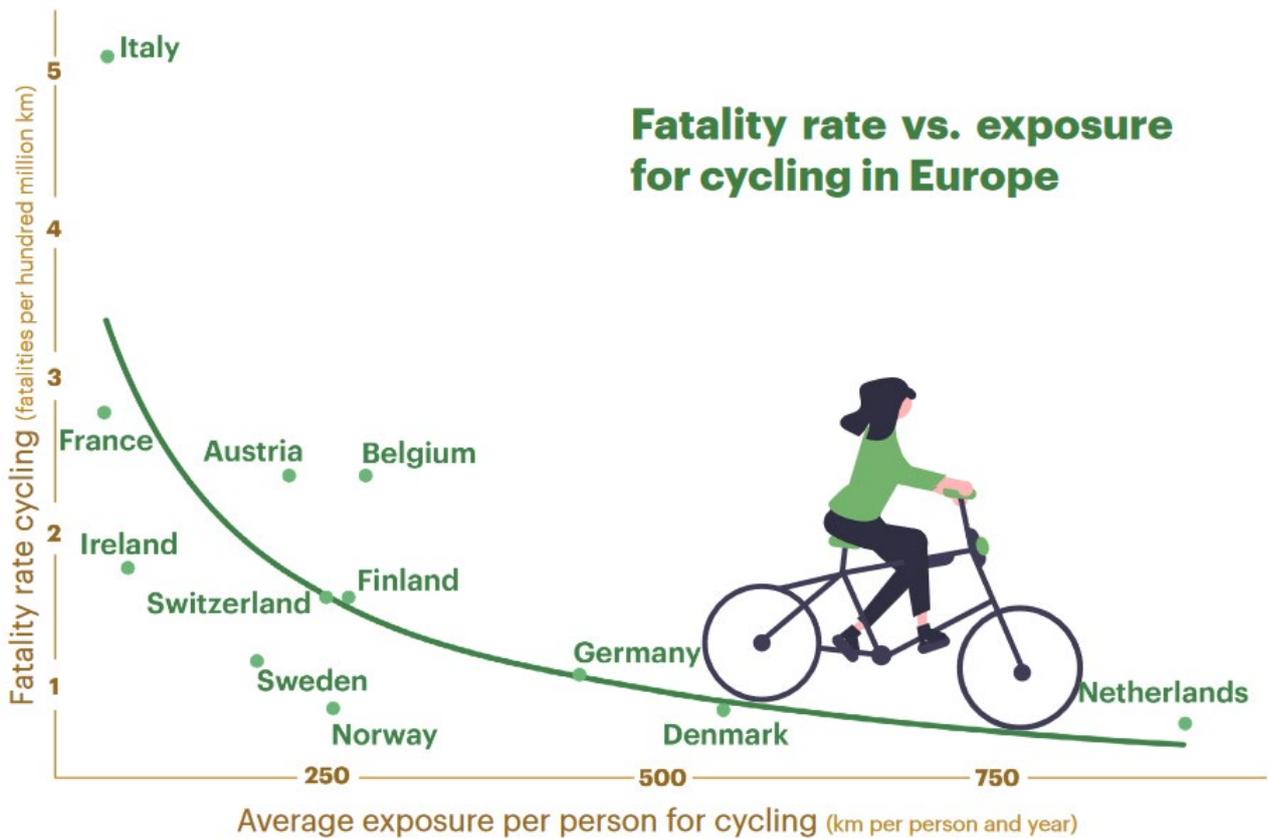
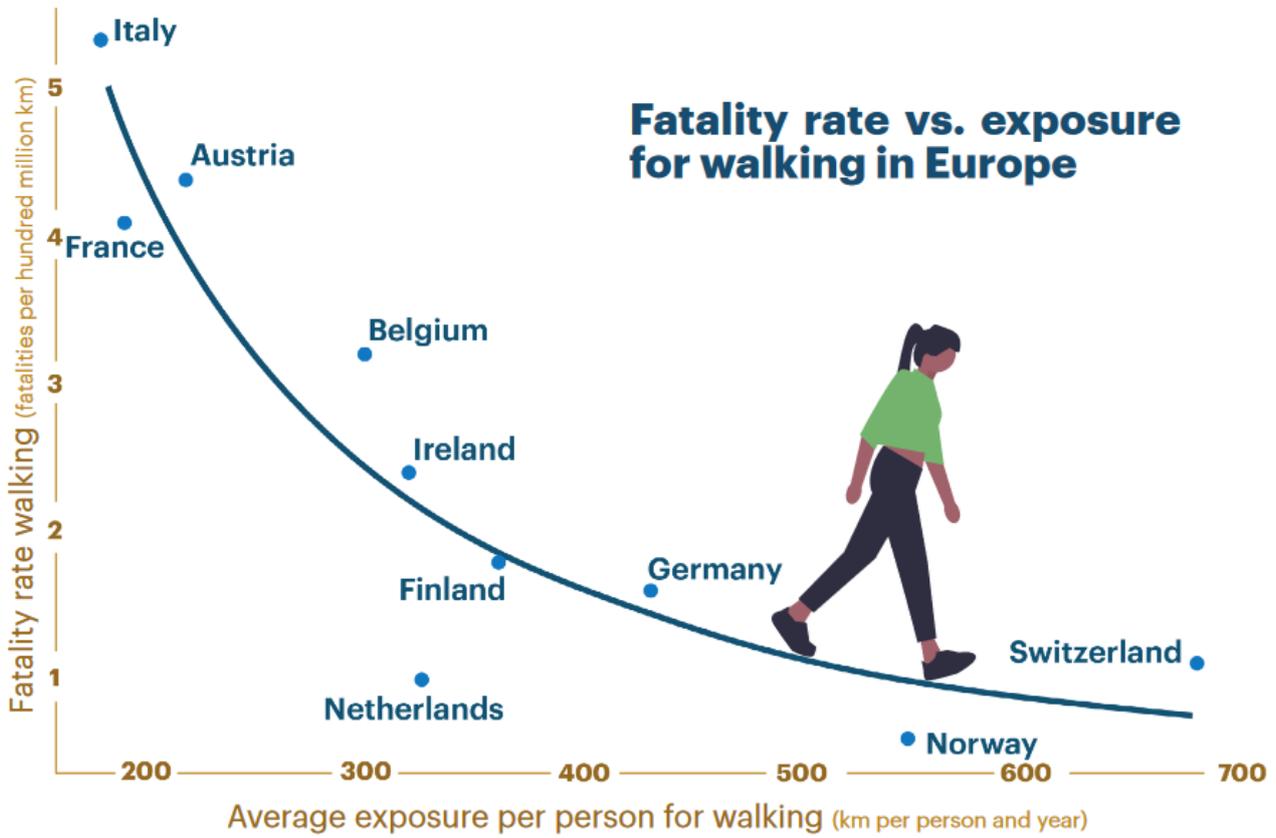
Secondo i dati di Tper, attualmente la velocità commerciale dei suoi bus (cioè quella usata per costruire le tabelle orarie) è mediamente di 14,5 km/h e, come per il traffico privato, è legata più ai tempi di fermata che alla velocità massima raggiungibile. Sulla base delle esperienze estere che abbiamo analizzato, non ci risultano casi in cui sia stato necessario prevedere un limite di velocità differenziato a livello di mezzi di trasporto pubblico, però non ci sentiamo di escludere a priori questa opzione per Bologna: potrebbe essere oggetto di una sperimentazione, se il comune e Tper valuteranno che non sia possibile mantenere un livello di servizio adeguato. Come spunto di riflessione, chiunque usi i bus sa per esperienza diretta che i maggiori rallentamenti sono legati al traffico automobilistico: per rendere il servizio pubblico più efficiente si potrebbero valutare nuove corsie preferenziali, quale che sia il limite di velocità.

Ci teniamo a sottolineare che il trasferimento di utenze ad altre modalità di trasporto diverse dall'auto (piedi, bici, bus) è solo una delle ragioni per cui chiediamo di adottare la città30: la prima e principale è quella di aumentare la sicurezza stradale per tutti, in particolare per chi già sceglie (o vorrebbe scegliere) delle modalità di spostamento attive ed è più esposto ai rischi di incidente. L'Italia, infatti, è il paese dell'Europa occidentale con i peggiori risultati in termini di pedoni e ciclisti morti rispetto ai km percorsi^{1 2} (cioè camminiamo e pedaliamo poco, ma moriamo molto nel farlo) e purtroppo Bologna non è un'isola felice.

Riportiamo a seguire le tabelle con gli indici di mortalità rispetto ai km percorsi, a piedi e in bici.

¹https://pathforwalkingcycling.com/wp-content/uploads/PATH_Make-way-for-walking-and-cycling.pdf

²Elvik, Ch. 4, in Buehler & Pucher (2021). Cycling for sustainable cities, MIT Press.



Ciò premesso, le alternative all'uso dell'auto sono varie e dipendono dalle possibilità e necessità di ciascuno: per i tragitti più brevi ci si può muovere a piedi, per quelli medi, fino a 5 km in bicicletta (cioè meno di 15 minuti), per tragitti più lunghi con i mezzi pubblici. Secondo il PUMS³, gli spostamenti sotto i 5 km coprono l'83% degli spostamenti totali interni a Bologna effettuati in auto. Una classica obiezione è che non tutti si possono muovere con le modalità di cui sopra: non è un problema, la città 30 non impedisce a nessuno di continuare a muoversi in auto, chiede solo di farlo con più cautela, per non penalizzare chi si muove in modo attivo e sostenibile.

Per ulteriori dettagli e approfondimenti, vi invito nuovamente a visitare il nostro sito:
<https://bologna30.it/>.

Restiamo a disposizione per ulteriori domande e approfondimenti.

Grazie per il vostro impegno nella creazione di una comunità migliore.

Cordiali saluti,

³https://pumsbologna.it/Engine/RAServeFile.php/f/documenti_approvazione/QUADRO%20CONOSCITIVO/Quadro%20Conoscitivo.pdf Quadro conoscitivo PUMS Bologna, pag. 122