

ZONA 30 NELLE AREE URBANE: VALUTAZIONI E PROPOSTE TECNICI, AMMINISTRATORI ED OPERATORI A CONFRONTO

Lo spazio pubblico al centro dei nuovi modelli di
mobilità urbana: verso la “Città della prossimità”

Carlo Carminucci, Isfort



Aula Prodi
Bologna, 5 aprile 2024

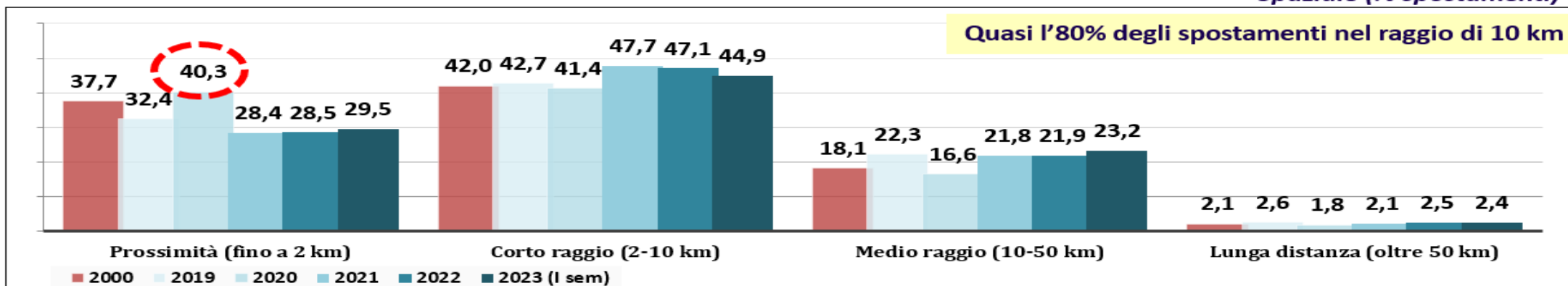
SOMMARIO

1. IL PROFILO DELLA DOMANDA DI MOBILITA' NEL CORTO RAGGIO

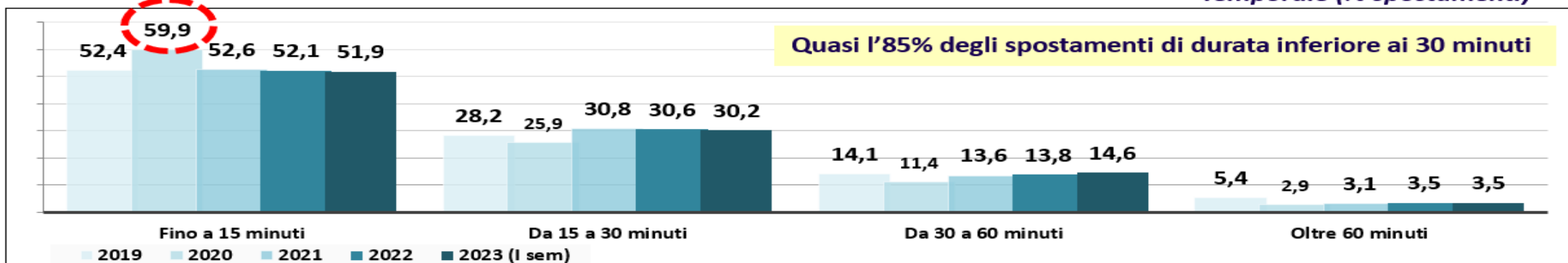
2. SPUNTI CONCETTUALI E OPERATIVI SULLA «CITTA' DELLA PROSSIMITA'»

Il perno della PROSSIMITA' nel modello di mobilità degli italiani

Spaziale (% spostamenti)



Temporale (% spostamenti)



Fonte: Osservatorio Audimob - Isfort

I dati di SEGMENTAZIONE: chi si muove di più nel corto raggio

% spostamenti, 2022

	Circoscrizione territoriale				Dimensione del Comune di residenza			
	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole	Fino a 10mila ab.	10-50 mila ab.	50-250 mila ab.	Oltre 250 mila ab.
Prossimità	26,0	27,4	28,2	29,9	20,9	27,3	31,9	29,3
Corto raggio	48,4	45,1	46,7	46,8	41,5	45,4	48,4	50,9
Totale	74,4	72,5	74,9	76,7	62,4	72,7	80,3	80,2

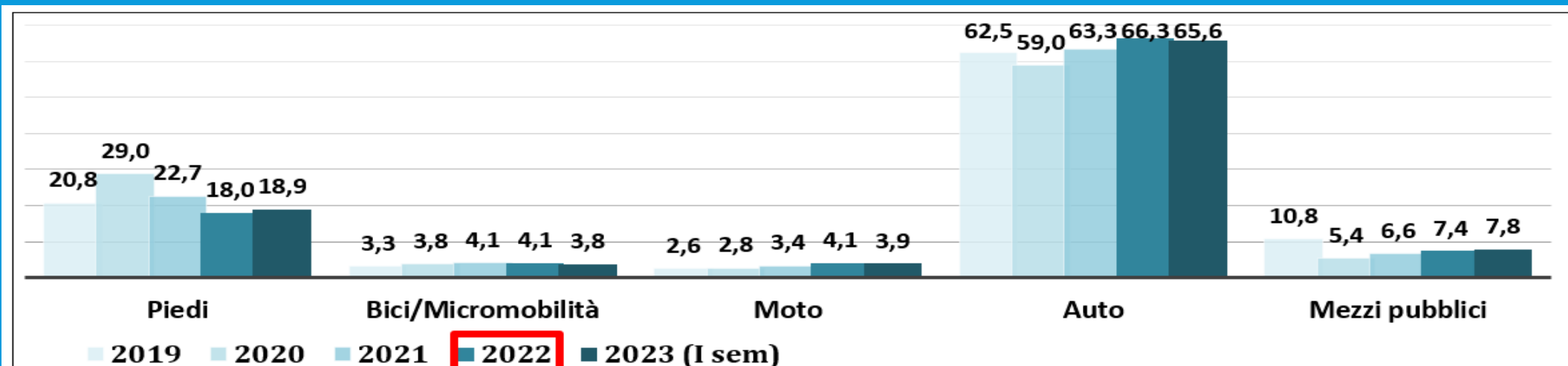
	Genere		Classi di età			
	Uomini	Donne	14-19 anni	30-45 anni	45-64 anni	64-85 anni
Prossimità	25,2	30,9	25,6	22,7	25,6	37,8
Corto raggio	47,1	46,7	50,4	45,7	46,8	45,2
Totale	72,3	77,6	76,0	68,4	72,4	83,0

	Condizione professionale					
	Occupato/a dipendente	Occupato/a in conto proprio	Disoccupato/a	Casalingo/a	Studente/ssa	Pensionato/a
Prossimità	21,5	27,0	32,1	36,9	27,2	38,4
Corto raggio	47,5	46,2	45,6	43,9	50,5	45,6
Totale	69,0	73,2	77,7	80,8	77,7	84,0

Fonte: Osservatorio Audimob - Isfort

Zona 30 nelle aree urbane: valutazioni e proposte. Tecnici, amministratori ed operatori a confronto
Bologna, 5 aprile 2024

Il perno dell'AUTO nelle scelte modali anche nel corto raggio



	Piedi	Bicicletta/ Micromobilità	Moto	Auto	Mezzi pubblici	Totale	% spostamenti
Prossimità (fino a 2 km)	53,7	7,0	2,4	35,2	1,7	100	
Corto raggio(2-10 km)	5,7	4,2	5,7	75,8	8,6	100	

Fonte: Osservatorio «Audimob» - Isfort

Il ritardo delle policy nelle aree urbane per promuovere la prossimità (soprattutto nel Mezzogiorno)

Densità PISTE CICLABILI nei capoluoghi (km/100 kmq)	2015	2019	2020	2021
Nord	51,4	58,2	61,1	65,0
Centro	13,4	15,2	16,1	17,7
Mezzogiorno	4,1	5,4	5,8	6,3
Totale Italia	21,1	24,2	25,5	27,4

Fonte: Istat

% di Capoluoghi con presenza e var. nell'anno	2020	AREE PEDONALI			ZTL				ZONE 30			
		Presenza	↑	↔	↓	Presenza	↑	↔	↓	Presenza	↑	↔
Nord	100	48,9	14,9	36,2	100	6,4	87,2	6,4	89,4	29,8	59,6	-
Centro	95,5	45,5	31,8	18,2	100	-	100,0	-	72,7	9,1	54,5	9,1
Mezzogiorno	85,0	20,0	37,5	27,5	82,5	5,0	77,5	-	45,0	10,0	25,0	10,0
Totale Italia	93,6	37,6	26,6	29,4	93,6	4,6	86,2	2,8	69,7	18,3	45,9	5,5

% di Capoluoghi con presenza e var. nell'anno	2021	AREE PEDONALI			ZTL				ZONE 30			
		Presenza	↑	↔	↓	Presenza	↑	↔	↓	Presenza	↑	↔
Nord	100	17,0	83,0	-	100	6,4	93,6	-	93,6	40,4	46,8	6,4
Centro	95,4	4,5	90,9	-	100	9,1	90,9	-	81,9	27,3	45,5	9,1
Mezzogiorno	87,5	22,5	65,0	-	80,0	2,5	75,0	2,5	45,0	17,5	22,5	5,0
Totale Italia	94,5	16,5	78,0	-	92,6	5,5	86,2	0,9	73,4	29,4	37,6	6,4

Zona 30 nelle aree urbane: valutazioni e proposte. Tecnici, amministratori ed operatori a confronto
Bologna, 5 aprile 2024

SOMMARIO

1. IL PROFILO DELLA DOMANDA DI MOBILITA' NEL CORTO RAGGIO

2. SPUNTI CONCETTUALI E OPERATIVI SULLA «CITTA' DELLA PROSSIMITA'»

Verso la «Città della prossimità»?

La Città della prossimità nasce come **alternativa alla storica «Città delle distanze»** (specializzata per zone: dove si lavora, dove si abita, dove si fa lo shopping, dove si passa il tempo libero, dove si fa attività fisica....), che produce costi non più sostenibili in termini ambientali e sociali: peggioramento dell'accessibilità alle funzioni urbane, uso smodato dell'auto, congestione da traffico, incidentalità

La Città della prossimità **supera una certa «rigidità» concettuale della «Città dei 15 minuti»**, definita dal doppio limite del tempo (15 minuti) e del modo di trasporto (piedi, bici, micromobilità) per l'accesso alle funzioni urbane

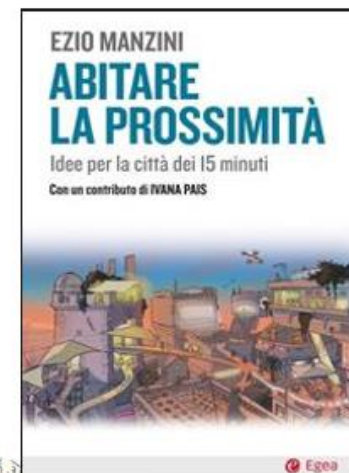
La Città della prossimità **include la «Città30»**, perché si fonda sull'integrazione di ambiti diversi di pianificazione e di policy diverse per la mobilità sostenibile



Un disegno complesso e plurale

La Città della prossimità è:

- ✓ **Multi-funzionale**, perché supera la specializzazione propria della Città delle distanze, ospitando servizi e funzioni di ogni tipo (a ragionevole scala gerarchica...)
- ✓ **Multi-relazionale**, perché vi interagiscono diversi attori, stakeholder, rappresentanze, pezzi di comunità del territorio, operatori dell'economia di vicinato...
- ✓ **Multi-disciplinare**, perché interseca economia e società, urbanistica e trasporti...
- ✓ **Multi-dimensionale**, perché integra servizi e infrastrutture, governance pubblica e protagonismo dei soggetti privati...



Costruire la Città della prossimità: un approccio concettuale e operativo

IL DISEGNO CONCETTUALE

Ogni ambito urbano, anche (soprattutto!) se periferico, dovrebbe essere dotato di spazi pubblici di qualità che colleghino tra loro servizi pubblici e privati.

«**Centralità urbane**» ben riconoscibili per i caratteri di:

Accoglienza ovvero, spazi pubblici per tutti, facilmente accessibili, dotati di buona qualità ambientale

Urbanità ovvero, adeguata dotazione di servizi pubblici e privati e adeguata qualità dell'arredo urbano degli spazi pubblici

Bellezza ovvero, apprezzata per la loro gradevolezza dovuta al carattere di accoglienza e di urbanità

Accessibilità e priorità con percorsi pedonali e ciclabili

In collaborazione con:
COFFICE –Studio di
architettura e urbanistica



IL PERCORSO OPERATIVO

Piano-programma di assetto dello spazio pubblico e dei servizi pubblici e privati (**PASSi**)

- 1) Individuazione delle **Centralità**
- 2) Riqualificazione e **rigenerazione degli spazi pubblici**
- 3) Consolidamento e **ampliamento della rete dei servizi** pubblici e privati e dell'**economia di prossimità**
- 4) **Ripensamento dei modelli di mobilità**: *riequilibrare l'uso dei mezzi di trasporto, promuovere le soluzioni dolci e a basso impatto, riorganizzare gli accessi, le regole di circolazione (moderazione delle velocità) e la sosta*
- 5) **Partecipazione** attiva e comunicazione
- 6) Agire in logica di **gradualità** e **flessibilità**

La sperimentazione proposta a Bologna

STRADE 30KM/H CON PRIORITA' CICLO-PEDONALE

MARCIAPIEDI

Ambito Savena

COFFICE –Studio di
architettura e urbanistica

COMPETENZE E RISORSE PER LA MOBILITA'

ISFORT

In collaborazione con:

CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA
ASCOM CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

FRONTE COMMERCIALE

STRADE 30KM/H CON PRIORITA' CICLO-PEDONALE

MARCIAPIEDI

NUOVE ALBERATURE

Ambito Scandellara-Massarenti

SITUAZIONE ATTUALE

SCENARIO DI PROGETTO

SITUAZIONE ATTUALE

SCENARIO DI PROGETTO