

BOLOGNA Città 30, i dati dei primi 6 mesi del 2025

SCHEDA

Nei primi 6 mesi del secondo anno di Bologna Città 30 si confermano tutti i principali trend, già registrati nel primo anno, **rispetto al periodo pre-Città 30**: meno incidenti, morti e feriti (anche se con numeri più contenuti), più spostamenti in bici e bike sharing, flussi veicolari che continuano a calare e meno inquinamento da traffico con il dato più basso degli ultimi 10 anni.

Il bilancio conferma il calo del numero delle persone decedute sulla strada (5 come nel primo semestre 2024 cioè il 33,3% in meno del pre Città 30). Diminuiscono gli incidenti stradali (di oltre il 15%) e i feriti (di poco più del 5%), con miglioramenti ancora più consistenti sulle radiali (che superano, rispettivamente, il -23% e il -15%). Calano gli incidenti più gravi (-21%), classificati dal 118 con "codice rosso". Si rafforzano ulteriormente, rispetto al primo anno, i trend di aumento dell'uso della bicicletta (+19%) e del bike sharing (+119%) e, all'opposto, i trend di calo dei flussi veicolari (-8%) e dell'inquinamento da traffico (-30%).

I numeri relativi all'incidentalità in città nel 2025, **rispetto al primo semestre 2024, anno di avvio della Città 30**, registrano: un calo ancora più marcato nel numero totale degli incidenti (-10,78% nei primi 6 mesi del 2024 e -15,2% nel 2025); stabilità per quel che riguarda il numero delle persone decedute (5 sia nel 2025 che nel 2024); un calo più contenuto per quel che riguarda le persone ferite (-11,65% nel primo semestre 2024 e -5% nel 2025). Da evidenziare purtroppo, dopo lo "zero" dello scorso anno, un ritorno di persone decedute tra i pedoni (4 su 5 morti totali). I dati si riferiscono per il 2025 al periodo 6 gennaio-6 luglio e per il 2024 al periodo 15 gennaio (data di avvio della Città 30)-14 luglio, confrontati coi rispettivi periodi del 2022-2023.

Sono questi in estrema sintesi i principali indicatori, diretti e di contesto, dei primi sei mesi del secondo anno di Bologna Città 30, che si pone come obiettivi principali proprio il miglioramento della sicurezza stradale, l'aumento della mobilità sostenibile e la tutela dell'ambiente.

Il confronto è tra i primi 6 mesi del 2025 (dal 6 gennaio, primo lunedì dell'anno, al 6 luglio, ultima domenica del semestre) e la media dei corrispondenti periodi del 2022 e del 2023, presi come anni di riferimento pre-Città 30. Sono considerate due annualità per ampliare la quantità di dati analizzati e ridurre i possibili effetti della variabilità statistica in un periodo di tempo così

limitato; sono esclusi il 2020 e 2021, in quanto caratterizzati dall'emergenza Covid-19 e quindi con dati non paragonabili.

Come migliora la sicurezza stradale

Per quel che riguarda i dati sugli incidenti, rilevati dalla Polizia locale sulle strade del territorio comunale di Bologna (escluse Autostrade e Tangenziale) nel primo semestre 2025, confrontato con la media dei corrispondenti periodi del 2022-2023, si registrano in particolare:

- -15,2% di incidenti totali,
- -5% persone ferite,
- -33,3% persone decedute,
- +63,6% persone in prognosi riservata,
- -7,7% incidenti con feriti,
- -32,3% incidenti senza feriti.

In numeri assoluti, i valori percentuali riportati sopra significano:

- 217 incidenti in meno (1.211 nel 2025 rispetto ai 1.428 nella media fra 2022-2023 come anni pre-Città 30),
- 61 persone ferite in meno (1.145 rispetto a 1.206),
- 2,5 persone decedute in meno (5 rispetto a 7,5 di media),
- 3,5 persone in prognosi riservata in più (9 rispetto a 5,5 di media),
- 75 incidenti con feriti in meno (897 rispetto a 972),
- 143 incidenti senza feriti in meno (300 rispetto a 443).

Inoltre, i pedoni coinvolti in incidenti sono calati dell'8,6% (-16 in numeri assoluti, scendendo da 180 nella media 2022-2023 a 164 nel 2025 anche se come riportato sopra con ben 4 decessi), mentre i ciclisti coinvolti in incidenti sono aumentati del 21,2% (passando da 200 a 243, con una crescita di +43), dato in linea con il notevole aumento percentuale di flussi di bici registrato sulle strade monitorate in città, che nello stesso periodo hanno segnato un +19%.

Meno incidenti gravi. Dai dati forniti dal 118 - Centrale operativa Emilia Est, è molto rilevante la diminuzione degli incidenti più gravi sulle strade urbane di Bologna (quindi sempre escluse autostrade e tangenziale) nel periodo 1° gennaio-30 giugno 2025 in confronto con lo stesso periodo del 2023. Si è registrato infatti un calo del **-21% degli incidenti più gravi** classificati in "codice rosso" (paziente in imminente pericolo di vita), una sostanziale stabilità (+1%) di quelli di media gravità in "codice giallo" (paziente con variazione di una o più funzioni vitali) e un aumento del +28% degli incidenti più lievi in "codice verde".

Meno incidenti e feriti sulle radiali. Un altro aspetto molto significativo è la riduzione degli incidenti e feriti sulle **14 principali strade radiali** nei quartieri (vie Massarenti, Mazzini, Irnerio, Stalingrado, Murri, Toscana, Saragozza, Andrea Costa, Saffi, di Corticella, Zanardi, San Donato, Emilia Ponente ed Emilia Levante). Sulle radiali, la maggior parte delle quali sono **passate da 50 a 30 km/h**, infatti, il calo è più consistente rispetto al dato generale: -23,2% di incidenti totali (pari a -75), oltre un terzo in più rispetto al -15,2% a livello cittadino, e -19% di persone ferite (pari a -59), quasi quattro volte tanto rispetto al -5% a livello cittadino (sempre nel confronto dei dati della Polizia Locale tra il periodo 6 gennaio-6 luglio 2025 e la media dei periodi corrispondenti degli anni 2022-2023).

Velocità violazione più ricorrente negli incidenti. Per quanto riguarda le possibili cause dell'incidentalità, è interessante l'analisi delle violazioni a norme di comportamento del codice della strada accertate dalla Polizia locale in occasione di incidenti stradali (sempre nel periodo 6 gennaio-6 luglio 2025): nettamente in cima alla classifica risulta la velocità eccessiva (38,3%). Seguono: la mancata precedenza a veicoli a motore, biciclette e pedoni (19,9%), le manovre non corrette (10,3%), il mancato rispetto dei semafori e della segnaletica orizzontale e verticale (8,5%), la guida sotto effetto di alcol o droga (6,2%), altre violazioni tra cui quelle relative al comportamento dei pedoni (1,9%) e alla circolazione delle biciclette (1,4%).

Come cambia la mobilità con Bologna Città 30

Indicazioni interessanti arrivano anche dall'analisi di una serie di indicatori che monitorano le modalità di spostamento dei bolognesi, confrontando il primo semestre 2025 con la media dello stesso periodo del 2022-2023.

Innanzitutto, si registra una flessione dei **flussi di traffico urbano** di circa il **-8%**, che diventa sempre più marcata col passare del tempo: nel 2024, infatti, era stata del -3% nei primi sei mesi e del -5% dopo il primo anno, sempre rispetto ai due anni di riferimento ante-Città 30. La flessione del primo semestre appena concluso in termini assoluti significa oltre 17.000 veicoli a motore in meno transitati nel giorno ferial medio (213 mila nel 2025 rispetto a 230 mila di media 2022-2023) nelle sezioni del cosiddetto "cordone", una rete di spire semaforiche collocate lungo le principali strade radiali nei quartieri della città, in modo da intercettare il traffico in direzione sia centro che periferia.

Si tratta di un dato rilevante che suggerisce come una parte crescente di cittadine e cittadini stia scegliendo ogni giorno di più di muoversi anche in modo diverso e più sostenibile, usando un po' meno l'auto e un po' più la bicicletta in città.

Di converso, infatti, si è registrato anche un rafforzamento della tendenza all'**aumento dei flussi di biciclette: +19%** nel primo semestre 2025 in confronto alla media 2022-2023 prima della

Città 30, in ulteriore crescita rispetto al 2024 (quando l'incremento era stato del 12% nei primi sei mesi e del 10% su base annua). Il dato percentuale corrisponde a oltre 222 mila transiti su due ruote in più sull'intero periodo soltanto nei 4 punti della città monitorati in modo continuo: Tangenziale delle biciclette a porta San Vitale, ciclovia Bologna-Casalecchio in via Sabotino, via San Donato e via Parri: 1,38 milioni di passaggi dal 1° gennaio al 30 giugno 2025 rispetto alla media di 1,16 milioni nei corrispondenti periodi degli anni 2022-2023.

Prosegue e anche in questo caso si rafforza il vero e proprio **boom dell'uso del servizio di bike sharing** gestito da RideMovi, che, nel confronto tra annualità, vede più che raddoppiate le corse effettuate con la flotta di 3.500 tra e-bike e bici tradizionali disponibili in condivisione: **+119%**, che equivale in termini assoluti a **1.627.898 corse** nel primo semestre 2025, rispetto a una media di 744.420 corse dello stesso periodo del 2022 e 2023. La crescita è continua: nei primi sei mesi, nel 2023 le corse avevano sfiorato il milione, sono state 1,4 milioni lo scorso anno (che si era concluso a +92%), arrivando a **1,6 milioni** quest'anno.

I dati del primo semestre 2025 relativi ai viaggi sul Servizio Ferroviario Metropolitano e agli spostamenti coi mezzi pubblici su gomma di TPER, saranno disponibili successivamente.

Il contesto ambientale

L'implementazione della Città 30 si inserisce in un contesto ambientale che continua a mostrare un percorso di significativa riduzione del livello di **NO2 (biossido di azoto)** nella centralina ARPAE di Porta San Felice: il valore medio orario di 32 µg/m³ registrato nel periodo 1 gennaio-31 maggio 2025 (ultimo dato disponibile), infatti, è in **calo del 30,4%** rispetto alla media di 46 µg/m³ degli stessi periodi 2022-2023 e dell'11,1% rispetto all'analogo periodo del 2024. Anche questo indicatore vede un'evoluzione in costante miglioramento: nel periodo gennaio-maggio 2024 la riduzione era stata del 23,4% rispetto al medesimo periodo del 2023. Considerando i primi cinque mesi dell'anno, in termini assoluti è il dato più basso almeno degli ultimi 10 anni; inoltre, con la sola eccezione del 2020, l'indicatore era sempre stato superiore a 40 µg/m³, mentre dopo l'avvio della Città 30 è sceso sotto questa soglia.

L'inquinante preso in considerazione è il biossido di azoto, perché è tipicamente il "marcatore" dei processi di combustione locali: infatti, a differenza delle polveri sottili, che si caratterizzano per una maggiore varietà di origine e tendenza a diffondersi, l'NO₂ invece ha come fonte primaria le emissioni dei veicoli a motore endotermico e del riscaldamento e resta più concentrato in prossimità delle principali sorgenti di emissione, in particolare le strade ad intenso traffico e il centro abitato.

La centralina considerata è quella di Porta San Felice in quanto "stazione di traffico urbano" di Bologna nella rete di monitoraggio della qualità dell'aria di ARPAE, cioè quella che rileva i valori

ambientali in modo statisticamente rappresentativo della situazione del traffico cittadino. Si trova tra l'altro in un'area caratterizzata dalla presenza sia dei viali di circonvallazione che del centro storico e della zona Saffi, restando così sensibile, tra i diversi fattori, anche ai possibili effetti della riduzione delle velocità reali su strade regolate tanto a 50 quanto a 30 km/h.

I numeri del piano dei controlli per la sicurezza stradale della Polizia Locale

In totale da gennaio a giugno del 2025 la Polizia locale, nell'ambito del Piano dei controlli per la sicurezza stradale avviato alla partenza della Città 30, ha effettuato 78 giornate di controlli con pattuglie su strada per un totale di 136 turni di servizio, fermato e controllato **6.197 veicoli** ed elevato **812 sanzioni**.

Da gennaio a metà maggio, in continuità con l'anno scorso, il servizio è stato svolto dal lunedì al venerdì con l'impiego di **6 pattuglie per turno** (mattina e pomeriggio), dislocate su tutto il territorio comunale. Successivamente, per innovare e rendere più efficace l'azione di controllo, le pattuglie sono state impiegate di volta in volta su un ambito territoriale più ristretto, disponendo in servizio, 1-2 volte a settimana, **10/12 pattuglie su un unico turno** (o mattina o pomeriggio) concentrate su una delle zone individuate.

Per quel che riguarda le sanzioni per superamento del limite di velocità o per velocità eccessiva se ne sono registrate: 3 per il limite dei 30 km/h e 59 per i 50 km/h (con nessuna patente ritirata).

Gli altri tipi di sanzioni vedono nettamente in testa il mancato uso delle cinture di sicurezza (116) e la mancata revisione del mezzo (110). Seguono: la guida con patente scaduta (21) o senza patente (15), la mancanza di copertura assicurativa (17), l'attraversamento con semaforo rosso (15), l'efficienza veicoli/usura pneumatici (13). Chiudono la "classifica" delle sanzioni più diffuse: la circolazione sulla riga di mezz'ora e il comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni (9 in entrambi i casi), l'uso del cellulare durante la guida (8) e il mancato uso del casco (6). Per quanto riguarda in specifico i veicoli a due ruote, sono state 235 le multe per circolazione delle bici su marciapiede o sotto al portico, e 49 quelle ai conducenti di monopattini per le diverse violazioni previste dal codice.

Lo stato di attuazione del piano di interventi sullo spazio pubblico

Prosegue intanto anche l'attuazione del programma pluriennale di investimenti, che dall'iniziale valore di 24 è cresciuto ad oggi a oltre **35 milioni di euro**, varato insieme alle nuove regole per dare corpo con interventi fisici alla Città 30, rallentando le velocità a tutela della sicurezza di tutti gli utenti della strada e incrementando le infrastrutture per la mobilità attiva. Dal 2022, quando sono state approvate le linee di indirizzo di Bologna Città 30, a metà 2025, circa 13,6 milioni di interventi sono già stati realizzati, 11,8 milioni sono in corso di realizzazione, 7,7 milioni in progettazione e 2,1 da programmare. Il programma prevede progetti di messa in sicurezza di strade, incroci e attraversamenti, creazione di nuove piazze pedonali e scolastiche, ampliamento della rete di percorsi pedonali, di piste e corsie ciclabili e di ciclostazioni. Inoltre lungo tutta la linea del tram i cantieri in corso prevedono numerosi interventi per limitare la velocità e migliorare la sicurezza e lo spazio stradale.

Il commento dell'assessore Michele Campaniello

“I principali indicatori contenuti nel consueto report sulla Città 30 attestano che – anche in questo primo semestre del secondo anno, con variazioni a volte in più e a volte in meno rispetto al primo – la sicurezza stradale globalmente è in miglioramento rispetto agli anni prima della Città 30, confermando in concreto che velocità più basse sono decisive per ridurre la probabilità e la gravità degli scontri stradali. Siamo consapevoli che si tratti di un percorso che prosegue e che nulla è acquisito. Anche per questo abbiamo rafforzato il pacchetto di interventi fisici che più di tutto possono introdurre elementi effettivi di moderazione della velocità in città. E anche la conclusione dei cantieri del tram ci aiuterà in questo, riconsegnandoci strade più adatte alla Città 30. Inoltre ci preoccupa il ritorno di decessi tra i pedoni: su questo occorre alzare l'attenzione sugli attraversamenti pedonali e presenteremo presto una campagna ad hoc. Sono invece segnali molto positivi, di abitudini di mobilità che stanno cambiando verso una maggiore sostenibilità, il calo sempre più importante dei flussi di traffico veicolare e dello smog e l'ulteriore aumento dei flussi di biciclette e dell'uso del bike sharing”.