



Kyoto Club

CleanCities



Zone a Transizione Limitata

I gap di mobilità sostenibile a

Bologna





RAPPORTO ZTL

Zone a Transizione Limitata

Bologna

Analisi territoriale della mobilità sostenibile per CAP

Autori

Marco Talluri – Kyoto Club

Claudio Magliulo – Clean Cities Campaign Italia

Antonio Cittadino - Università di Torino

Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - Edizione 2025

INDICE

Introduzione	4
Misurare la mobilità sostenibile nelle città: Rapporto PUMS e Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile	6
Metodologia	8
Zonizzazione CAP.....	8
Tematiche trattate e indicatori utilizzati.....	8
Le percorrenze dei veicoli per kmq.....	9
Un indicatore sintetico di mobilità sostenibile.....	10
Bologna	11
CAP per le principali zone di Bologna.....	11
Reddito.....	13
Densità abitativa.....	14
Ciclabilità.....	15
Pedonalità.....	17
Diffusione del trasporto pubblico.....	18
Intensità dell'offerta di trasporto pubblico.....	19
Motorizzazione privata.....	21
Motorizzazione privata più inquinante.....	23
Percorrenze motorizzazione privata.....	24
Mobilità condivisa.....	25
Indicatore sintetico di Mobilità Sostenibile.....	26
L'espansione online del rapporto	28
Le fonti	29
Dati di base (popolazione, reddito, territorio).....	29
Mobilità attiva (piste ciclabili e aree pedonali).....	29
Mobilità condivisa.....	29
Mobilità privata (motorizzazione).....	29
Trasporto pubblico.....	29
Ringraziamenti	30
Appendice statistica: dati	31

Introduzione

di Claudio Magliulo, Coordinatore nazionale Clean Cities Campaign

Bologna è una città che sta costruendo la propria transizione ecologica con metodo, continuità e coraggio. È la prima grande città italiana ad aver dotato il proprio Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2020–2030) di obiettivi chiari di riduzione dell'uso dell'auto, di crescita del trasporto pubblico e di incremento della mobilità attiva. Ma è anche una città che mostra, nei dati, forti disuguaglianze territoriali: l'accessibilità sostenibile non è distribuita in modo uniforme, e la sfida ora è colmare queste distanze.

L'analisi per zone CAP mostra con chiarezza come le aree centrali e semicentrali – dal 40121 al 40125 – si distinguano per livelli elevati di mobilità sostenibile: densità pedonale e ciclabile elevate, buona accessibilità al TPL, tassi di motorizzazione più bassi.

Al contrario, le zone periferiche e collinari – come 40132, 40133, 40141 – presentano ancora una forte dipendenza dall'auto privata, con indicatori di utilizzo del trasporto pubblico inferiori alla media comunale e minore presenza di infrastrutture ciclabili continue.

Nel complesso, il rapporto mostra un gradiente netto centro-periferia: nelle aree più accessibili e servite si concentra la popolazione con redditi medi più alti, mentre le zone più vulnerabili dal punto di vista socio-economico coincidono spesso con quelle più penalizzate dal punto di vista della mobilità sostenibile.

Questa asimmetria territoriale conferma che la transizione non è neutrale. Senza una regia politica orientata all'equità, il rischio è che la sostenibilità diventi un privilegio di prossimità, accessibile solo a chi vive nel cuore della città.

I numeri della transizione: tra avanzamenti e criticità

Dai dati emerge un quadro di forte potenzialità ma anche di sfida strutturale:

- la motorizzazione media si attesta intorno a 49 auto ogni 100 abitanti, con valori che scendono sotto 40 nelle aree centrali ma superano 55 in alcune zone periferiche;
- TPL capillare e buoni livelli minimi di frequenza in tutti i CAP, ma con una forte concentrazione nel centro storico;
- la rete ciclabile è cresciuta costantemente negli ultimi anni, ma la continuità e la sicurezza restano disomogenee, soprattutto nelle aree di espansione residenziale;
- le emissioni da traffico e i livelli di NO₂ e PM10 risultano inferiori alla media nazionale ma ancora superiori ai valori guida OMS nelle zone a maggior traffico, in particolare lungo i viali di circonvallazione.

Sono dati che testimoniano un percorso di trasformazione già avviato, ma anche una transizione ancora incompleta, che deve diventare più giusta, capillare e partecipata.

Dalla pianificazione alla giustizia climatica urbana

Bologna si distingue per la coerenza tra obiettivi strategici e azioni concrete: la realizzazione delle linee tramviarie Rossa e Verde, il potenziamento dei parcheggi di interscambio, la creazione di Zone 30, la progressiva estensione della ZTL ambientale, la riduzione dei limiti di velocità e l'incremento delle aree pedonali.

Tuttavia, questi interventi devono essere accompagnati da politiche di riequilibrio territoriale: servono più collegamenti rapidi tra periferia e centro, percorsi sicuri per la mobilità attiva, politiche tariffarie e abbonamenti sociali che rendano accessibile il TPL a tutte le fasce di reddito.

Per Kyoto Club e Clean Cities Campaign, la giustizia climatica urbana non è uno slogan, ma una metrica politica: misura quanto una città riesca a ridurre simultaneamente emissioni, costi e disuguaglianze.

Bologna, in questo senso, ha scelto la strada giusta: trasformare la “cura del ferro” e la “città dei quindici minuti” in strumenti di coesione sociale e territoriale.

Una città laboratorio per l'Italia

Con i suoi oltre 390.000 abitanti e una vasta area metropolitana di oltre un milione di persone, Bologna può diventare un laboratorio nazionale della transizione equa.

I dati di questo rapporto forniscono una base scientifica per orientare le politiche locali verso tre priorità:

1. Ridurre il divario di accessibilità tra centro e periferia, integrando tram, bus e ciclabilità;
2. Promuovere la mobilità attiva e condivisa come diritto universale, non solo come scelta individuale;
3. Restituire spazio pubblico alle persone, alla salute, alla socialità.

La Bologna che emerge da questi dati è una città che si muove nella direzione giusta, ma che deve ancora rendere la sostenibilità una forma concreta di giustizia.

Il suo percorso non riguarda solo Bologna: è un messaggio per tutte le città italiane. La transizione ecologica sarà davvero compiuta solo quando sarà una transizione sociale, che metta al centro le persone, non le tecnologie.

Misurare la mobilità sostenibile nelle città: Rapporto PUMS e Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile

Questo studio costituisce in qualche modo la prosecuzione di un ampio lavoro iniziato nel 2022 con l'analisi e sintesi dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) di sei città: Bologna, Milano, Napoli, Palermo, Roma e Torino e del successivo lavoro di confronto, utilizzando la metodologia DPSIR, dei dati relativi alla mobilità in queste città e negli altri otto comuni capoluogo di città metropolitana. Lavoro che è confluito nell'edizione 2023 del rapporto Mobilitaria, insieme ad una nuova modalità di analisi e rappresentazione di quei dati, sotto forma di "Divario" rispetto a target di mobilità sostenibile e decarbonizzazione indicati per ciascuna componente della mobilità, verso il traguardo del 2030.

Nel 2023, poi, è stata continuata l'analisi e sintesi dei PUMS anche per le altre città metropolitane (Bari, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Reggio Calabria, Venezia) nonché per i quattro comuni (Bergamo, Padova, Parma, Prato) – insieme a Bologna, Firenze, Milano, Roma e Torino – che partecipano alla "Missione: 100 città climaticamente neutre e intelligenti entro il 2030" della Commissione Europea..

Questo impegno è continuato con la pubblicazione nell'agosto 2023 dell'Osservatorio sulla Mobilità Urbana Sostenibile, dedicato a queste 18 città italiane, una risorsa a disposizione di amministratori, giornalisti e società civile.

Nelle pagine dell'Osservatorio, oltre ai rapporti sopra citati, sono disponibili oltre 600 grafici - disponibili anche in versione interattiva con la possibilità di scaricare i relativi dati in formato aperto - nei quali sono presentati i principali indici che rappresentano la situazione della mobilità in queste realtà: Mobilità privata, Mobilità attiva, Mobilità condivisa e elettrica, Trasporto pubblico, Ripartizione modale, Previsioni PUMS, Emissioni CO2, Impatto sulla salute, Incidenti stradali, Qualità dell'aria, Traffico.

Gli indici sono presentati in modo comparativo per le 18 città e per ciascuna di esse poi sono evidenziati i trend nel tempo e sono aggiornati tempestivamente, appena le informazioni sono rese disponibili dalle fonti utilizzate.

I dati presentati nei grafici fanno riferimento a fonti ufficiali, in particolare ISTAT, ma anche ISPRA ed EEA (Agenzia Europea per l'Ambiente). Per alcuni temi specifici sono riportati anche i dati più recenti resi disponibili da fonti attendibili quali l'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility, ISFORT, ecc. ovvero elaborazioni a cura dell'Istituto Inquinamento Atmosferico del CNR (IIA-CNR) sulla qualità dell'aria e di Kyoto Club sui PUMS e sul divario delle città rispetto ad obiettivi di mobilità sostenibile al 2030. Dall' Urban PM2.5 Atlas, Air Quality in European Cities del JRC (Centro di Ricerche Comuni dell'Unione Europea) sono tratte le schede sulla quantificazione delle fonti emissive di PM2,5. Da GO-Mobility i dati relativi all'analisi degli spostamenti delle auto sulla base dei dati delle "scatole nere". Dal Tom Tom Traffic Index relativo alle città europee, i dati relativi ai tempi di spostamento ed alla velocità media che indicano la situazione del traffico cittadino.

Come si può capire, un quadro di riferimento sulla situazione della mobilità di questi 18 comuni che ben difficilmente è possibile trovare altrove.

Al contempo, sempre per le stesse realtà trattati nella parte “statistica” viene effettuato quotidianamente uno screening delle notizie che appaiono sui media e/o diffuse da parte delle realtà istituzionali e associative, riportando notizie su quanto avviene su questi temi. Nel primo anno di attività sono state pubblicate oltre 1.800 notizie.

Anche in questo caso si tratta di uno spazio informativo che può costituire davvero un riferimento utile per tutti coloro che, a vario titolo, sono interessati a sapere cosa succede nel campo della mobilità urbana in queste grandi e medie città italiane.

Con questo studio andiamo a “leggere” la situazione della mobilità che abbiamo visto a livello comunale, utilizzando sostanzialmente gli stessi indicatori, “scendendo” però ad una dimensione ancora più di dettaglio, quella delle zone CAP per quanto riguarda Bologna.

Analoghi studi sono stati realizzati o sono in corso di realizzazione per Bari, Firenze, Milano, Napoli, Palermo e Torino. In futuro saranno realizzati anche per le altre città monitorate dall'Osservatorio.

Un tentativo che riteniamo costituisca un interessante approfondimento delle conoscenze su queste tematiche, che potremo in futuro replicare per alcune altre città trattate nell'Osservatorio.

Metodologia

Essendo l'intento del rapporto quello di analizzare la situazione delle città scendendo ad un livello territoriale maggiormente di dettaglio rispetto all'ambito comunale, è stato necessario individuare una articolazione sub-comunale che potesse avere le caratteristiche di reperibilità, significatività per i fenomeni indagati, coerenza fra le varie realtà e replicabilità per future analisi in altre città.

Trattando questioni legate alla mobilità abbiamo ritenuto di non utilizzare zonizzazione di dimensioni troppo ridotte (come le sezioni di censimento) o come le circoscrizioni comunali, adottate con criteri specifici da parte di ogni Amministrazione comunale.

Zonizzazione CAP

La scelta è quindi caduta sulle zonizzazioni dei Codici di Avviamento Postale (CAP) adottati con criteri uniformi in tutte le città italiane.

Tutte le grandi e medie città hanno più CAP, che identificano caseggiati, quartieri, aree cittadine, il criterio che sta alla base di queste suddivisioni è principalmente logistico, ma tenendo conto dei dati che genera una singola porzione di territorio, come ad esempio volumi di traffico postale, dovuto ad una maggiore o minore presenza antropica, e, quindi, anche una qualche correlazione con i determinanti di mobilità.

I CAP a livello territoriale hanno subito dei cambiamenti non solo di assegnazione numerica dei nuovi territori creati nel tempo, ad esempio nuove province, ma hanno anche un legame sullo sviluppo o abbandono di aree urbane o periferiche, come succede per le sezioni di censimento e le zone statistiche con finalità e scopi di raccolta dati a livello censuario, e quindi assicurano una significatività che si mantiene anche nel tempo.

Tematiche trattate e indicatori utilizzati

Così come nei rapporti precedenti (cfr. Misurare la mobilità sostenibile nelle città: Rapporto PUMS e Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile) di cui questo studio rappresenta la naturale prosecuzione, le tematiche prese in considerazione sono state quelle della mobilità privata, mobilità attiva, trasporto pubblico e mobilità condivisa.

Queste componenti della mobilità sono state analizzate utilizzando opportuni indicatori

- Tasso di motorizzazione
- Composizione del parco veicolare per classe emissiva Euro
- Estensione piste ciclabili
- Estensione aree pedonali
- Diffusione sul territorio (n.fermate) del trasporto pubblico locale
- Intensità (n.corse) del servizio di trasporto pubblico locale
- Utilizzo mezzi messi a disposizione dalla sharing mobility

Al fine di rendere confrontabile la situazione nelle varie zone CAP tutti questi indicatori sono stati rapportati a due dimensioni che in qualche modo "contestualizzano" il dato e cioè l'estensione territoriale della zona CAP (kmq) e la popolazione residente (n. abitanti). Gli indicatori così costruiti

hanno carattere in qualche modo “complementare”, in quanto vediamo che alcune zone sono estese e hanno pochi abitanti e viceversa altre zone sono di dimensioni più ridotte e con maggior numero di abitanti; naturalmente questo ha riflessi importanti sulla mobilità, sia in termini di domanda che di offerta.

Per evidenziare lo scostamento fra le varie zone cittadine per ogni indicatore è stato calcolato il rapporto fra il dato della singola zona CAP ed il dato medio cittadino.

Sono stati quindi costruiti INDICI SINTETICI normalizzati (0-100) per le principali dimensioni prese in considerazione:

- Ciclabilità
- Pedonalità
- Motorizzazione privata
- Motorizzazione privata più inquinante
- Diffusione del trasporto pubblico
- Intensità del trasporto pubblico
- Mobilità Condivisa

Questi indici sintetici, quindi, evidenziano le zone CAP con una migliore situazione complessiva di ciclabilità, pedonalità, ecc. (=100) e per i valori inferiori a 1 la “distanza” delle altre zone CAP rispetto a questa “eccellenza”.

Al fine di interpretare il significato degli indici così prodotti abbiamo considerato fondamentalmente tre elementi di valutazione per individuare le differenze più significative fra le diverse zone CAP:

- la dimensione centro / periferia, facilmente individuabile rappresentando tutti gli indici elaborati su mappe;
- la densità urbana (abitanti per kmq);
- il reddito medio.

Le percorrenze dei veicoli per kmq

La densità di percorrenze esprime i km complessivi percorsi giornalmente in auto sulla rete stradale di una data area, ottenuti grazie ai dati prodotti dalle scatole nere installate nelle auto.

L'indicatore ha lo scopo di indagare la tendenza nei diversi CAP a produrre traffico.

Per questa ragione, considerando che la distanza media dei viaggi in auto in molti casi è maggiore dell'estensione dei CAP in esame, il dato di ogni CAP è stato ponderato sulla base di quanto accade in un raggio di 2km, in modo da restituire un'informazione più veritiera e rappresentativa del ruolo di quel CAP nella produzione di traffico (es. considerando i viaggi che partono da un CAP ma che producono traffico in quelli limitrofi).

Questo è stato ottenuto da GO-Mobility facendo una media pesata del dato delle percorrenze del CAP in questione con quelle degli eventuali CAP intercettati in un raggio di 2km, rapportato all'area complessiva dei CAP considerati.

Un indicatore sintetico di mobilità sostenibile

Al fine di mettere a disposizione di tutti una valutazione riassuntiva della situazione, ed in particolare dello scostamento esistente fra le varie zone CAP delle singole città prese in esame, abbiamo selezionato dodici indicatori, considerando il loro rapporto con il dato medio cittadino:

- ciclabilità ($\text{km_ciclab} / 10000 \text{ abitanti}$)
- ciclabilità ($\text{km_ciclab} / \text{kmq}$)
- pedonalità ($\text{mq aree pedonali} / 100 \text{ abitanti}$)
- pedonalità ($\text{mq aree pedonali} / \text{kmq}$)
- motorizzazione privata ($\text{auto} / 1000 \text{ abitanti}$)
- motorizzazione privata (auto / kmq)
- motorizzazione privata più inquinante ($\text{auto} + \text{inquinanti} / 1000 \text{ abitanti}$)
- motorizzazione privata più inquinante ($\text{auto} + \text{inquinanti} / \text{kmq}$)
- diffusione tpl ($\text{fermate} / 1000 \text{ abitanti}$)
- diffusione tpl ($\text{fermate} / \text{kmq}$)
- Intensità tpl ($\text{n.corse feriali} / 1000 \text{ abitanti}$)
- Intensità tpl ($\text{n.corse feriali} / \text{kmq}$)

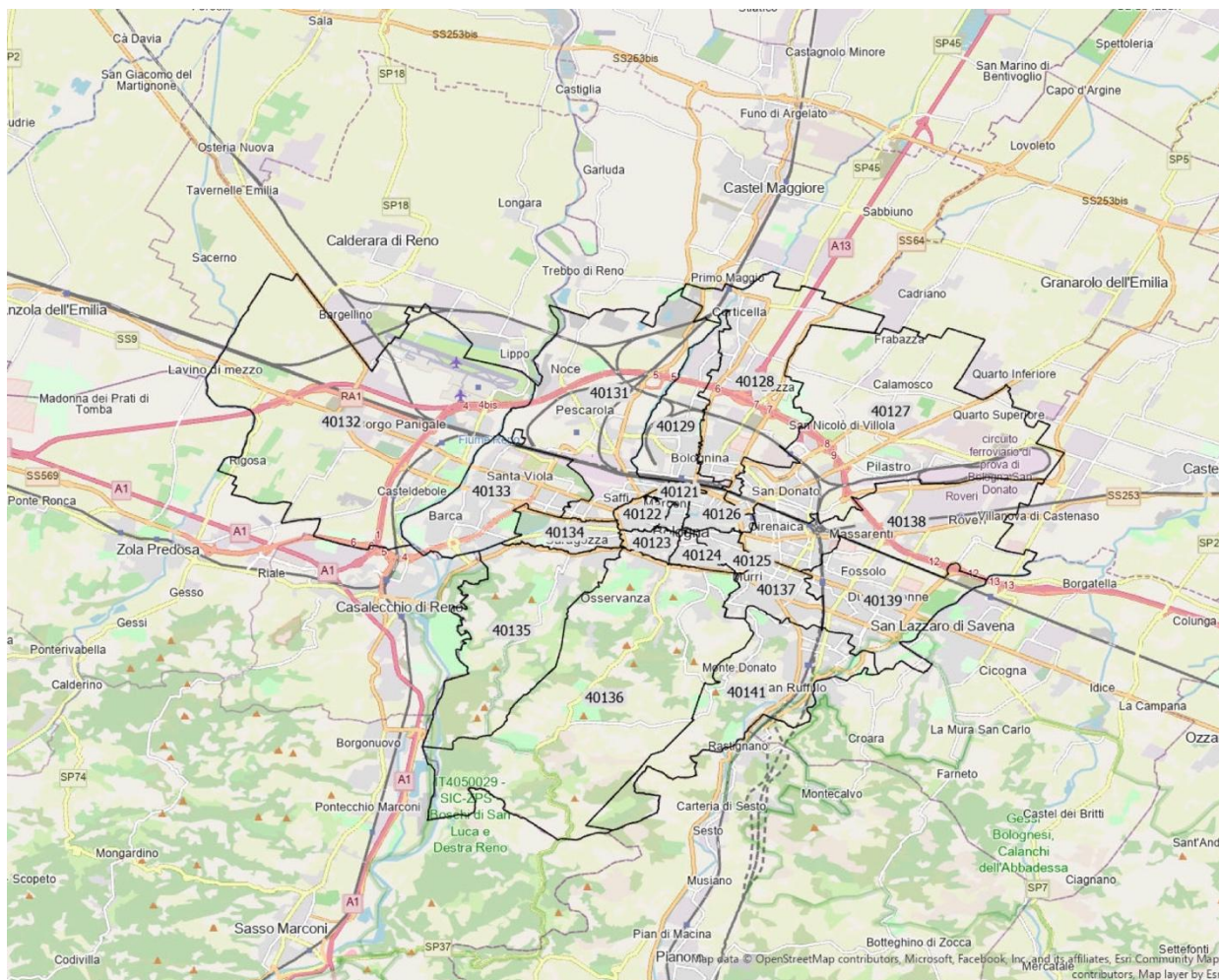
Successivamente la sommatoria del risultato di ciascun indicatore è stata normalizzata 0-100, producendo un **“Indicatore sintetico di mobilità sostenibile”**.

Proprio in relazione alla denominazione di questo indicatore, gli indici relativi alla motorizzazione privata sono stati considerati come un fattore negativo e quindi con il segno “-” nella sommatoria algebrica operata.

Questo indicatore, quindi, evidenzia le zone CAP con una migliore situazione complessiva di mobilità sostenibile (=100) e per i valori inferiori a 100 la “distanza” delle altre zone CAP rispetto a questa “eccellenza”.

Bologna

CAP per le principali zone di Bologna



CAP 40121 (Centro Storico - Piazza Maggiore)

Zona centrale con edifici storici, uffici e negozi. Forte presenza turistica.

CAP 40122 (Università)

Area caratterizzata da un mix di residenziale e attività legate all'università. Frequentata da studenti e turisti.

CAP 40123 (Santo Stefano)

Quartiere residenziale con villette e palazzi storici.

CAP 40124 (San Vitale)

Zona mista residenziale e commerciale..

CAP 40125 (Murri)

Quartiere residenziale con villette e condomini moderni.

CAP 40126 (San Donato)

Zona residenziale e universitaria, con un mix di condomini e strutture accademiche.

CAP 40127 (Fiera)

Distretto commerciale e fieristico, con hotel e uffici. Frequentata da professionisti e turisti durante gli eventi fieristici, ma con poche abitazioni residenziali.

CAP 40128 (Bolognina)

Quartiere popolare con condomini e attività commerciali locali.

CAP 40129 (Navile)

Zona periferica residenziale con condomini e villette.

CAP 40131 (Lame)

Area residenziale con complessi abitativi e poche attività commerciali.

CAP 40132 (Corticella)

Quartiere residenziale con villette e condomini.

CAP 40133 (San Lazzaro di Savena)

Zona residenziale caratterizzata da ampi spazi verdi e villette.

CAP 40134 (Saragozza)

Quartiere residenziale con villette e condomini.

CAP 40135 (Costa-Saragozza)

Area residenziale con villette e condomini. Pochi negozi e attività commerciali.

CAP 40136 (Colli)

Zona residenziale caratterizzata da ampie ville e spazi verdi.

CAP 40137 (Borgo Panigale)

Quartiere periferico e industriale, con un mix di residenziale e attività produttive.

CAP 40138 (Santa Viola)

Zona residenziale con condomini e attività commerciali locali.

CAP 40139 (Reno)

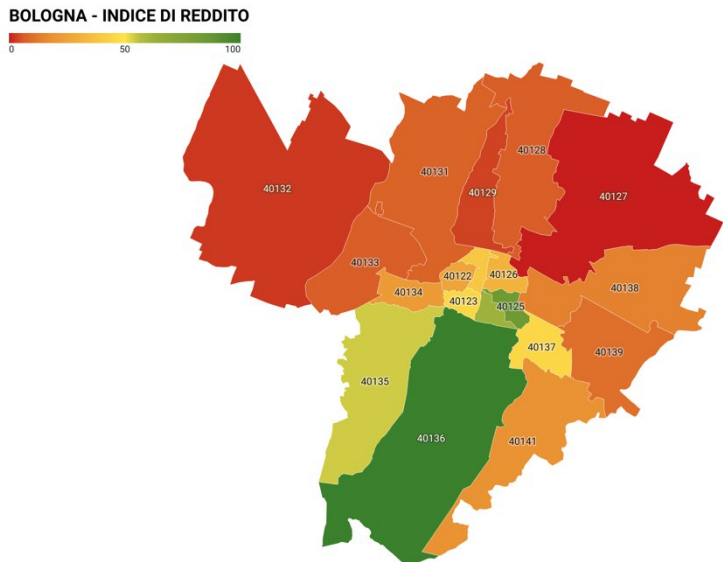
Area residenziale con condomini moderni e villette. Poca presenza turistica.

CAP 40141 (Pilastro)

Quartiere periferico, caratterizzato da edilizia popolare e ampie aree verdi.

Reddito

A Bologna la zona a più elevato reddito medio si trova sulle colline, nella zona 40136 di Colli Paderno, seguita ad una certa distanza da un'area centrale, 40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale) e, di nuovo, dalla zona collinare di 40135 - Colli Casaglia. Tutte le aree a nord ed est registrano un reddito medio decisamente minore.



Mappa: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, Comune Bologna, Sim, Tper. • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: https://www.datawrapper.de/_/2g5KC/

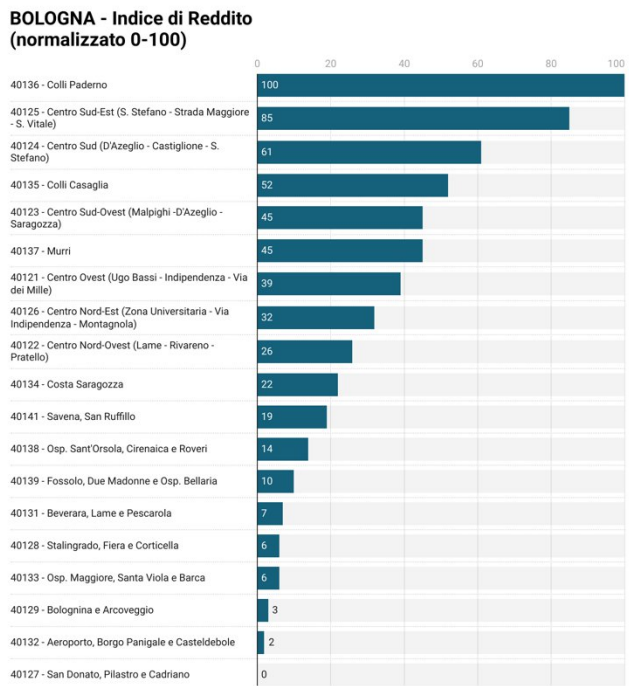
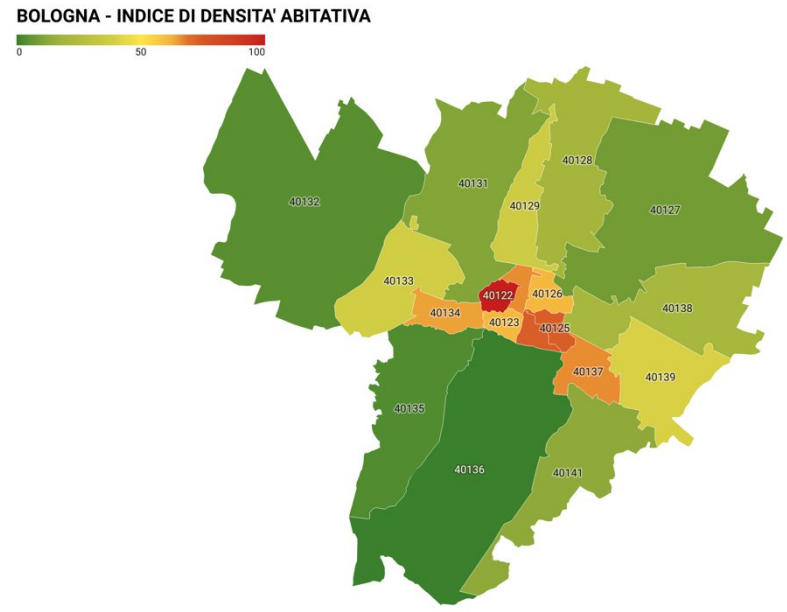


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico https://www.datawrapper.de/_/tSovM/

Densità abitativa

40136 - Colli Paderno è anche la zona con minore densità abitativa, seguita a ruota da 40135 - Colli Casaglia. Viceversa le zone più densamente popolate sono tutte quelle del centro storico, con due propaggini: a ovest 40134 - Costa Saragozza e a sud-est 40137 - Murri.



Mapa: Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Fonte: Elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACL, Comune Bologna, Srm, Tper. - Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: https://www.datawrapper.de/_/j0YHr/

BOLOGNA - Indice di Densità abitativa (normalizzato 0-100)

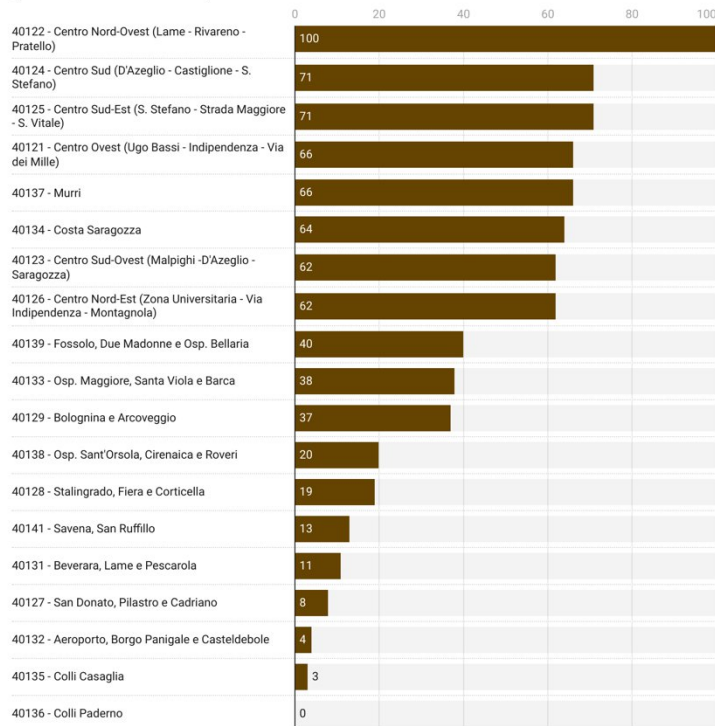


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico: https://www.datawrapper.de/_/vCqzQ/

Ciclabilità

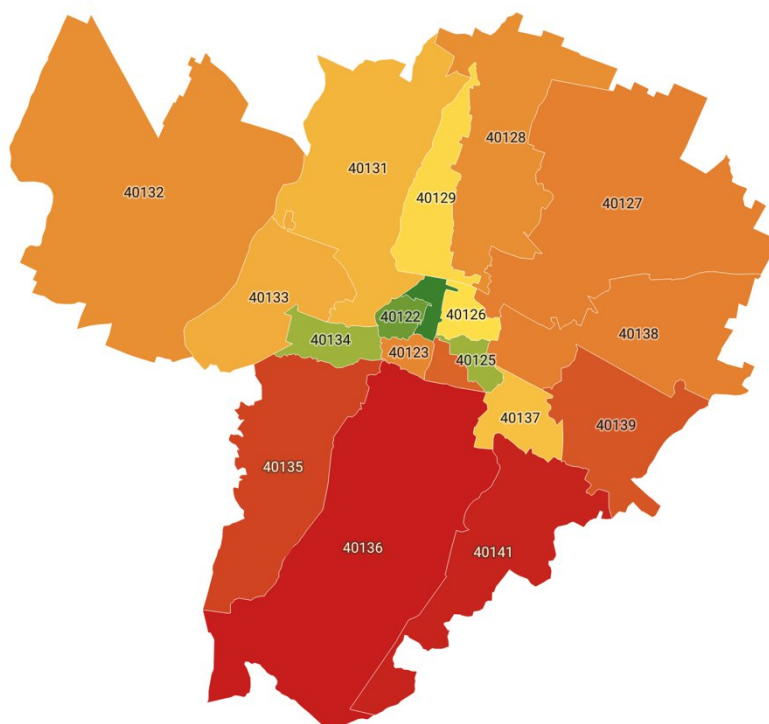
Per quanto riguarda il comune di Bologna nel 2022 (dati ISTAT) risultano complessivamente 171 km di ciclabili, pari 4,4 km / 10.000 abitanti, ben distanti dall'obiettivo "europeo" di 15 km / 10.000 abitanti ma che collocano il capoluogo emiliano al secondo posto, dopo Venezia, fra i comuni capoluogo di città metropolitana per densità di ciclabili per abitante.

La zona la zona 40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille) è quella con una situazione migliore in termini di ciclabilità secondo l'indicatore adottato - che tiene conto sia del rapporto con gli abitanti che con la superficie territoriale - rispetto alle altre zone CAP, con un 32% in più rispetto alla media.

Le altre aree con una ciclabilità migliore si segnalano le zone 40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello), 40134 (Costa Saragozza) e 40125 (Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale).

Confrontando la situazione delle diverse zone CAP con il target individuato al 2030 da Kyoto Club e Clean Cities nel rapporto "Non è un Paese per bici" e nei rapporti Mobilitaria 2023 e 2024 - 15 km di ciclabili / 10.000 abitanti si osserva che nessuna di queste zone si avvicina a questo obiettivo "europeo".

BOLOGNA - INDICE DI CICLABILITA'



Mappa: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, Comune Bologna, Srm, Tper. • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: https://www.datawrapper.de/_/pjK16/

BOLOGNA - Indice di Ciclabilità
(normalizzato 0-100)

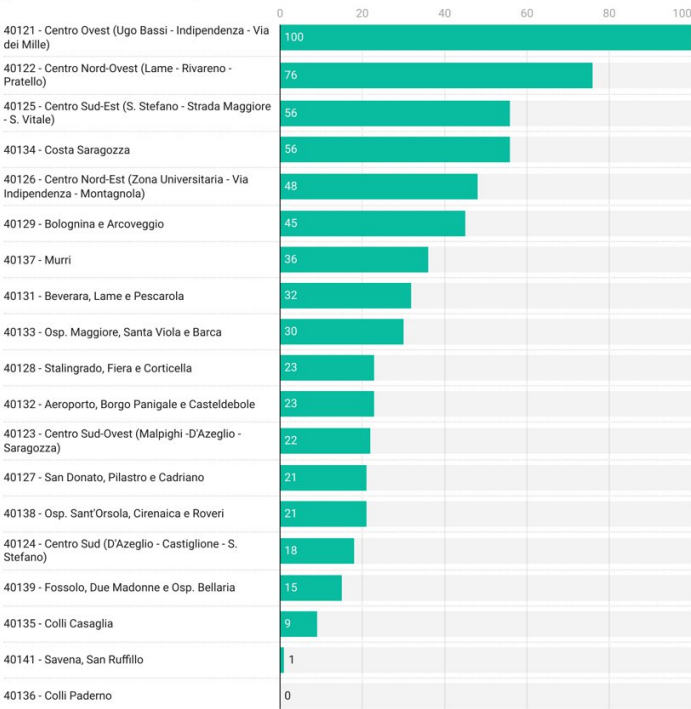


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico: https://www.datawrapper.de/_/pHzuL/

BOLOGNA - Confronto con target 2030 ciclabili / 10.000 abitanti

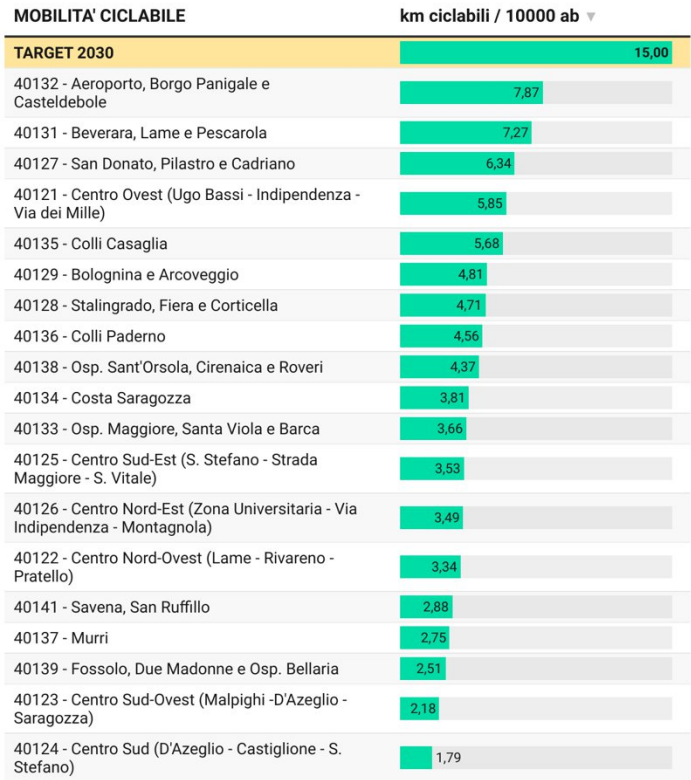


Tabella: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico: https://www.datawrapper.de/_/Q7iHs/

Pedonalità

Per quanto riguarda la pedonalità le aree interdette alla circolazione veicolare sono presenti esclusivamente nella zona centrale della città, come risulta evidente dalla mappa a fianco.

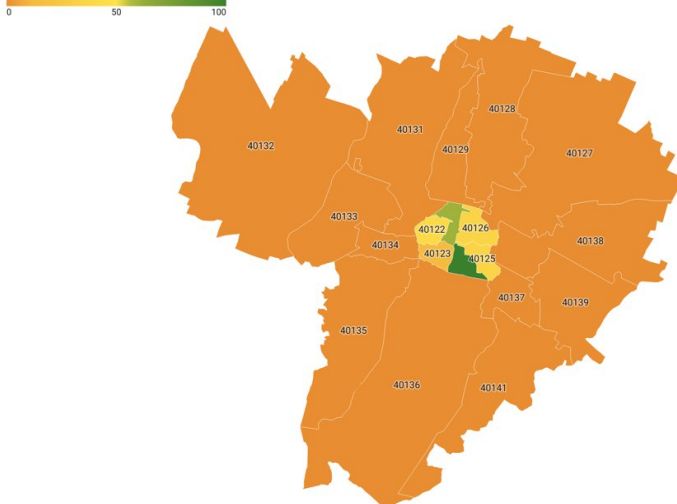
Peraltro ci sono differenze sostanziali anche fra le sei zone CAP centrali.

La zona più pedonalizzata è la 40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano) con oltre 35mila mq pari a 4,6 mq per abitante. Segue la 40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille) con 20mila mq pari a 2,8 per abitante.

Vicversa la zona con una minore estensione in termini assoluti e relativi di aree pedonali è la 40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi - D'Azeglio - Saragozza) con meno di 5mila mq e una densità per abitante di 0,7.

Non molto diversa la situazione se si rapporta l'estensione delle aree pedonali alla superficie territoriale.

BOLOGNA - INDICE DI PEDONALITA'



Mapa: Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Fonte: Elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, Comune Bologna, Smn, Tper - Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: https://www.datawrapper.de/_/z1l4m/

BOLOGNA - Indice di Pedonalità
(normalizzato 0-100)

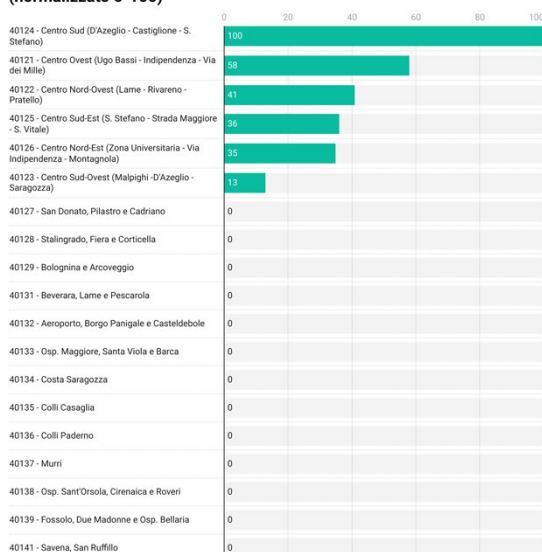
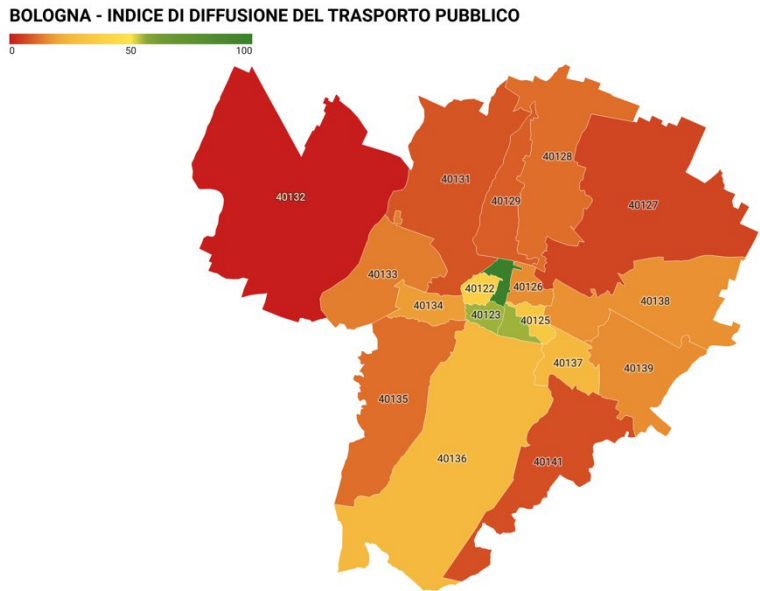


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico: https://www.datawrapper.de/_/WvFBK/

Diffusione del trasporto pubblico

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, l'indice di diffusione sul territorio in termini di fermate del trasporto pubblico, vediamo che rileva una presenza del tpl prevalentemente nelle zone centrali, con in testa la 40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille) seguita dalle 40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale) e 40123 (Centro Sud-Ovest (Malpighi - D'Azeglio - Saragozza). Una situazione più critica sembra interessare tutta la parte nord del comune.



Mapa: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, Comune Bologna, Srm, Tper • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: https://www.datawrapper.de/_/2Xyi2/

BOLOGNA - Indice di Diffusione del trasporto pubblico (normalizzato 0-100)

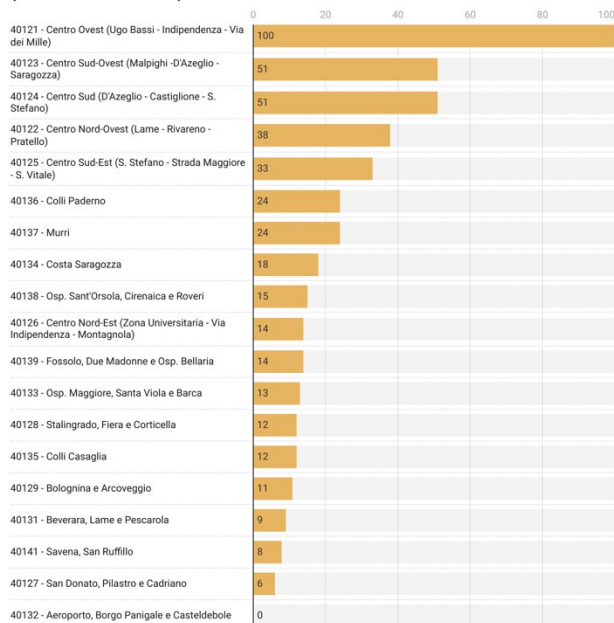


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico: https://www.datawrapper.de/_/uUVON/

Intensità dell'offerta di trasporto pubblico

La situazione si riflette anche in termini di intensità del servizio, infatti, che conferma la realtà "centripeta" del trasporto pubblico.

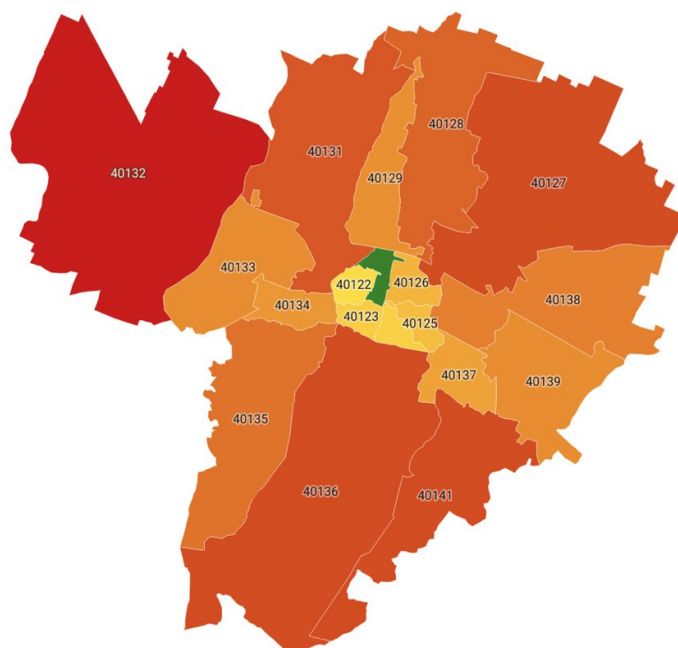
Il divario tra i CAP del centro storico, e segnatamente il 40121, quello compreso tra via Indipendenza e via Marconi e che include l'area di via dei Mille, e i CAP delle principali periferie cittadine resta comunque ragguardevole. Se il 40121 offre in media 1,5 corse al giorno per abitante, in tutte le periferie, siano esse ad est, ovest o nord del centro storico, il rapporto è di cinque volte inferiore: circa una corsa per ogni tre abitanti.

L'area di Costa Saragozza ha il più basso numero di corse feriali per abitante della città, e anche se la geografia già collinare del CAP contribuisce a dare conto di questo valore, colpisce che gli abitanti del 40134 possano fare affidamento su appena la metà delle corse di TPL disponibili ai residenti del CAP confinante e interamente collinare di Colli Casaglia, il 40135.

Complessivamente, considerando la disponibilità di corse c'è un solo chiaro vincitore, ovvero il CAP 40121, con oltre il doppio delle corse rispetto al secondo classificato, il CAP 40123 - Malpighi - D'Azeglio - Saragozza.

Difficile invece individuare dei veri e propri hotspot negativi, dal momento che sui 19 CAP in cui è suddivisa la città di Bologna, ben 11 hanno in media meno di una corsa per ogni due abitanti. Questo, se da un lato è il segnale di una certa omogeneità dal punto di vista dell'offerta di servizi, indica a nostro parere una generale difficoltà di accesso al TPL proprio per gli abitanti dei quartieri meno abbienti e più distanti dal centro e dalle sue opportunità economiche e attrattive socio-culturali, un gap che le nuove linee del tram e gli altri interventi di miglioramento e irrobustimento della rete previsti dal PUMS dovrebbero contribuire a colmare, ma che va monitorato e tenuto in considerazione nel momento in cui si elaboreranno ulteriori e future politiche di mobilità urbana.

BOLOGNA - INDICE DI INTENSITA' DELL' OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO



Mapa: Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Fonte: Elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACL, Comune Bologna, Srm, Tper. - Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: https://www.datawrapper.de/_/nTbQf/

BOLOGNA - Indice di Intensità del trasporto pubblico (normalizzato 0-100)

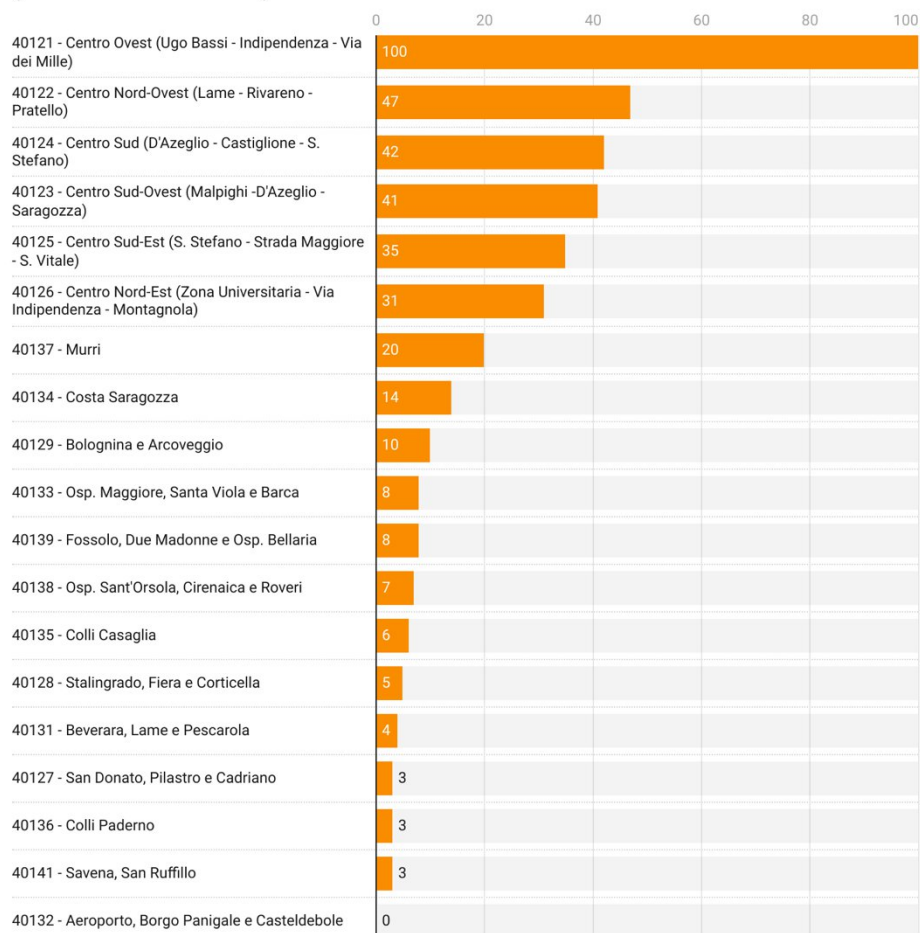


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: https://www.datawrapper.de/_/ErnfZ/

Motorizzazione privata

Per quanto riguarda l'indice di motorizzazione privata abbiamo scelto di invertire la scala di colori, proprio per evidenziare come questo aspetto abbia una connotazione "negativa". Più auto ci sono in circolazione, ed a maggior ragione se sono maggiormente inquinanti, e meno la mobilità è sostenibile.

Purtroppo le statistiche ISTAT più aggiornate pubblicate nell'Osservatorio ci dicono che, invece, il tasso di motorizzazione nel 2022 ha continuato a crescere in tutti i comuni capoluogo di città metropolitana.

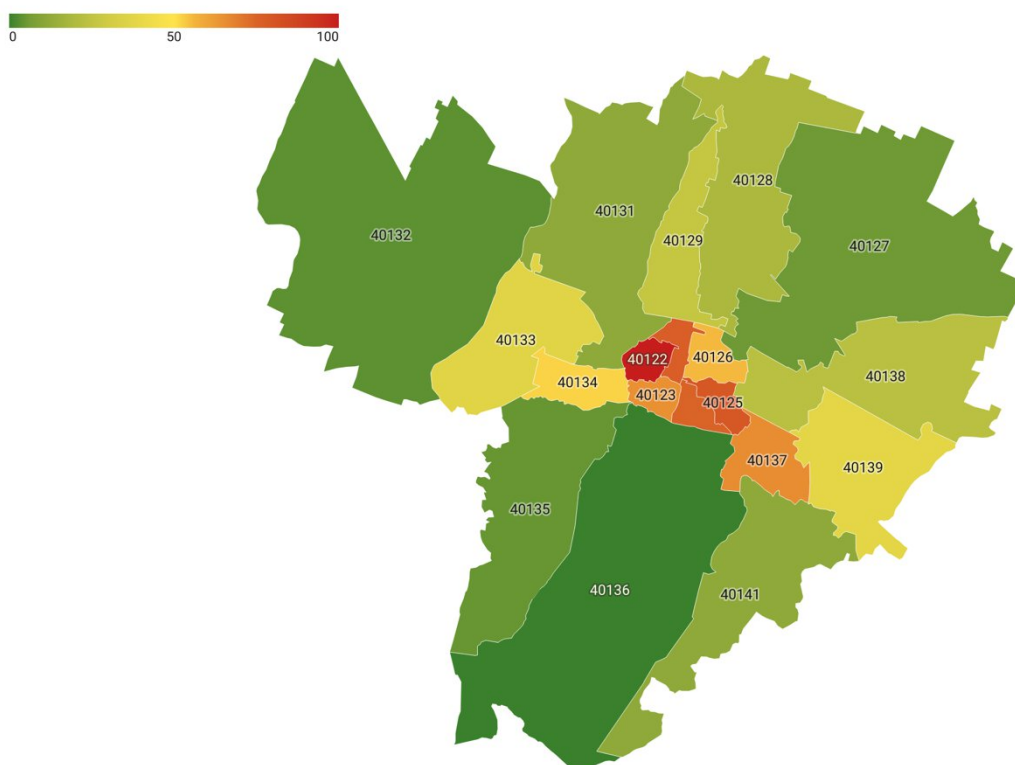
Neppure il capoluogo felsineo fa eccezione, fra l 2017 ed il 2022 le auto per 1000 abitanti sono passate aumentate da 539 a 550.

In ambito cittadino vediamo differenze sensibili. La densità minore si registra nella zona 40129 - Bolognina e Arcoveggio, con 435 auto per 1000 abitanti. Solamente altre due zone si collocano al di sotto della soglia di 500 auto / 1000 abitanti: 40134 - Costa Saragozza (453) e 40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola) con 485.

Va detto che anche le situazioni in cui troviamo una densità maggiore, come nella zona 40135 - Colli Casaglia, l'indice supera di poco le 600 auto, un valore decisamente più contenuto rispetto alla maggior parte dei comuni capoluogo di città metropolitana.

Se poi rapportiamo il numero di auto alla superficie territoriale, risulta evidente che la situazione più critica riguarda la parte centrale della città.

BOLOGNA - INDICE DI MOTORIZZAZIONE PRIVATA



Mappa: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, Comune Bologna, Srm, Tper. • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: https://www.datawrapper.de/_/1RfZs/

BOLOGNA - Indice di Mobilità privata (normalizzato 0-100)

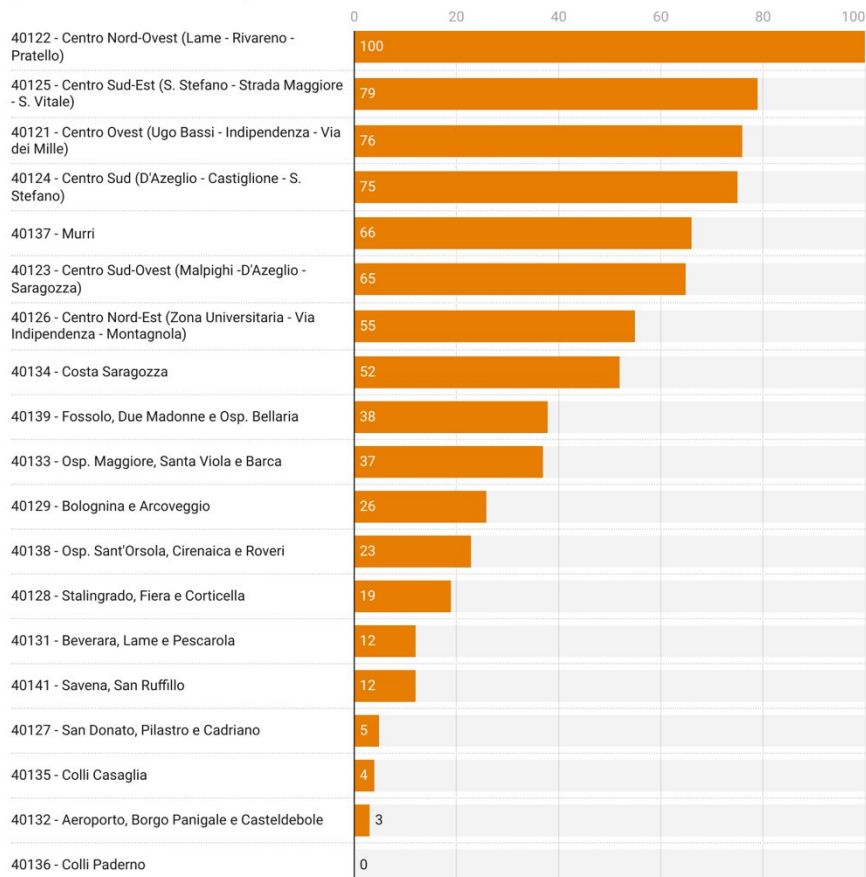
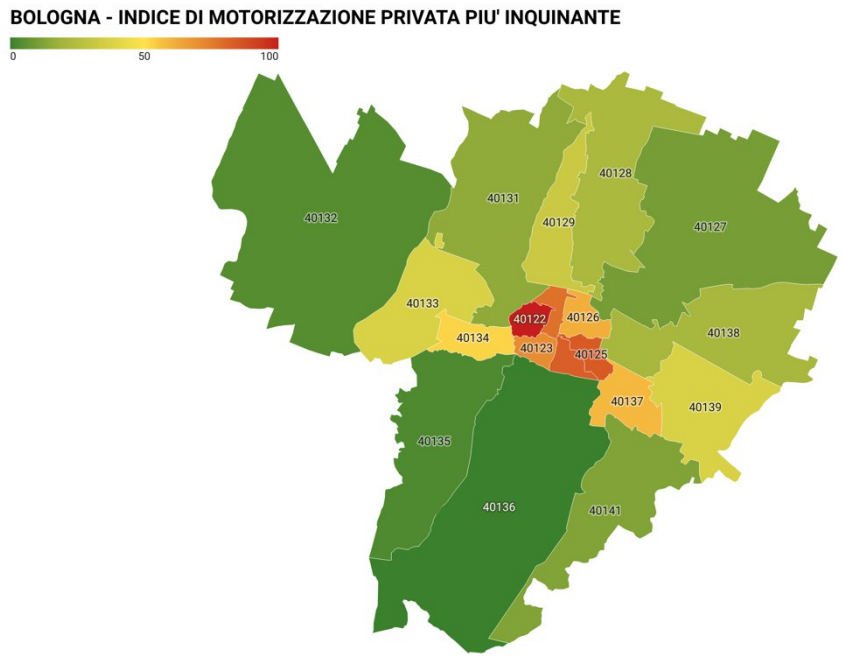


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: https://www.datawrapper.de/_/VeAH0/

Motorizzazione privata più inquinante

Per quanto riguarda la percentuale di auto più inquinanti (fino a Euro 4) la situazione è abbastanza buona, ed in effetti a livello comunale Bologna risulta il comune fra i capoluogo di città metropolitana, con la minore incidenza di questi mezzi (circa il 37%).



Mapa: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACL, Comune Bologna, Srm, Tper. • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: https://www.datawrapper.de/_/x8luL/

BOLOGNA - Indice di Mobilità privata più inquinante (normalizzato 0-100)

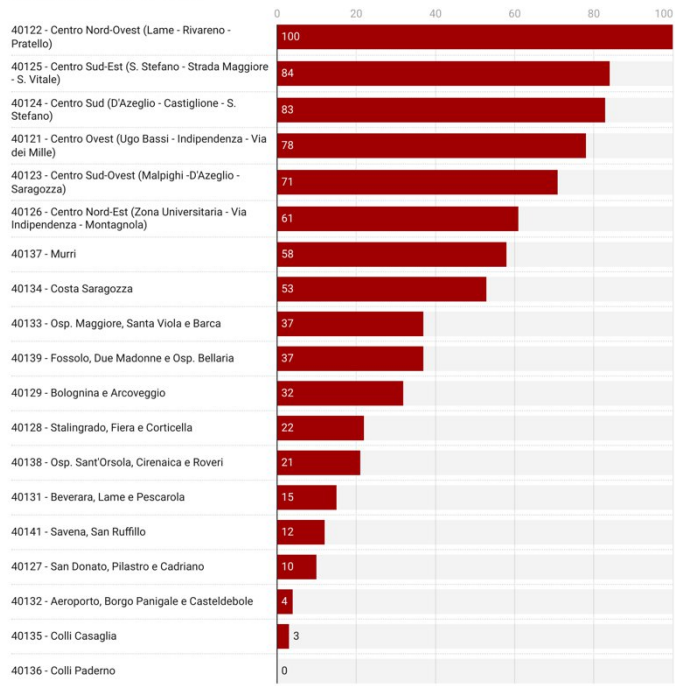


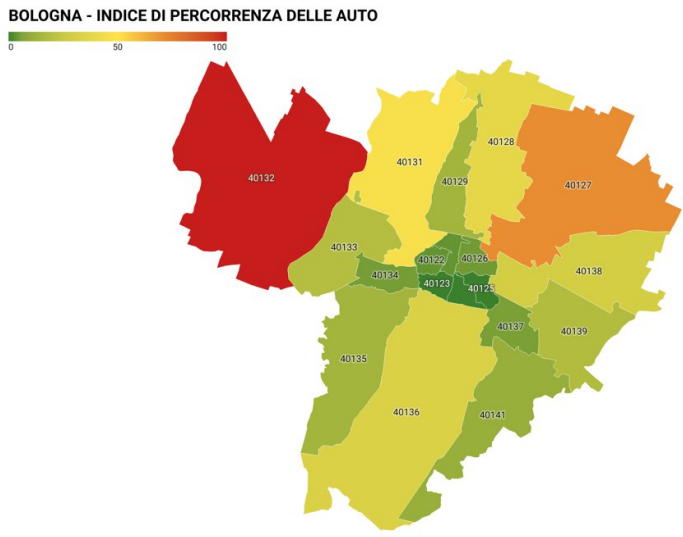
Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: https://www.datawrapper.de/_/pid5d/

Percorrenze motorizzazione privata

Tutta la fascia nord del comune, interessata dall'attraversamento dell'autostrada, è quella con una maggiore percorrenza giornaliera da parte delle auto in relazione alla superficie delle zone CAP. La situazione peggiore, con quasi 81mila chilometri percorsi quotidianamente per ciascuno dei 3,6 kmq di territorio della zona 40129 - Bolognina e Arcoveggio, ma le altre non stanno molto meglio, visto che la minore intensità di percorrenze si ha nella zona 40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole con 72.494 km / kmq.

Sulle colline, invece, l'indice registra i suoi numeri più bassi con poco meno di 28.000 nella zona 40136 – Colli Paderno.



Mappe: Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Fonte: Elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, Comune Bologna, Sirm, Tptec - Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: https://www.datawrapper.de/_/XT007/

BOLOGNA - Indice di Percorrenza delle auto private (normalizzato 0-100)

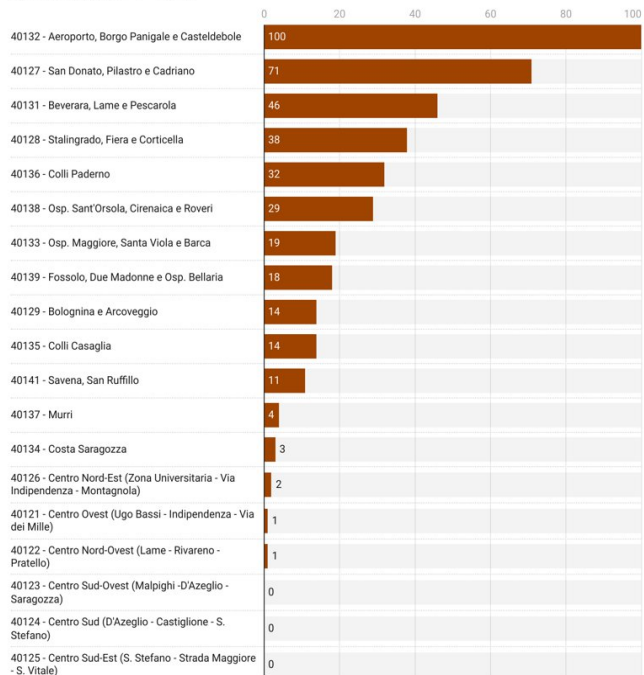


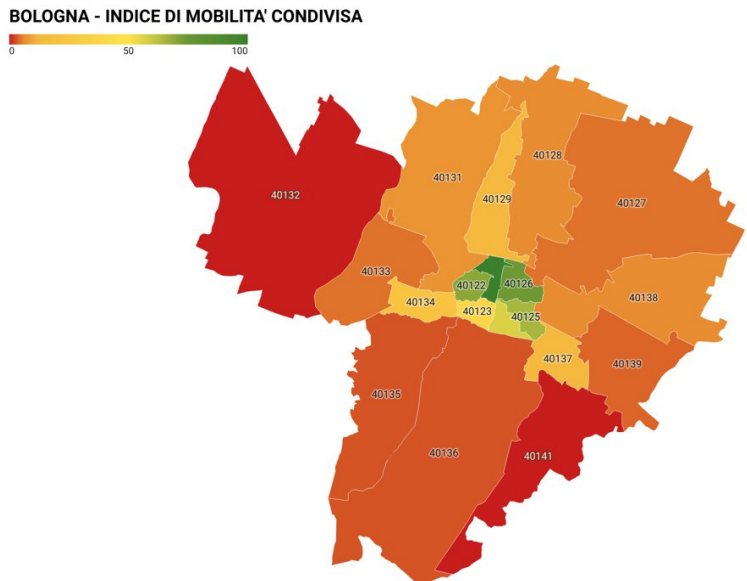
Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: https://www.datawrapper.de/_/1ZZLK/

Mobilità condivisa

A Bologna i servizi di mobilità condivisa sono limitati alle biciclette ed alle auto. Non sono presenti i monopattini che altrove hanno conquistato una larga fetta del mercato della sharing mobility. Le aree operative della maggior parte dei servizi in sharing escludono diversi quartieri periferici di Bologna.

L' "istantanea" della distribuzione delle diverse tipologie di veicoli condivisi sul territorio in alcuni giorni tipici, per quanto riguarda la città delle due torri riflette questa situazione e mostra che i mezzi utilizzati sono sostanzialmente concentrati nelle zone del centro storico.



Mapa: Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Fonte: Elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, AUL, Comune Bologna, Srm, Tper. - Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: https://www.datawrapper.de/_/GBor/

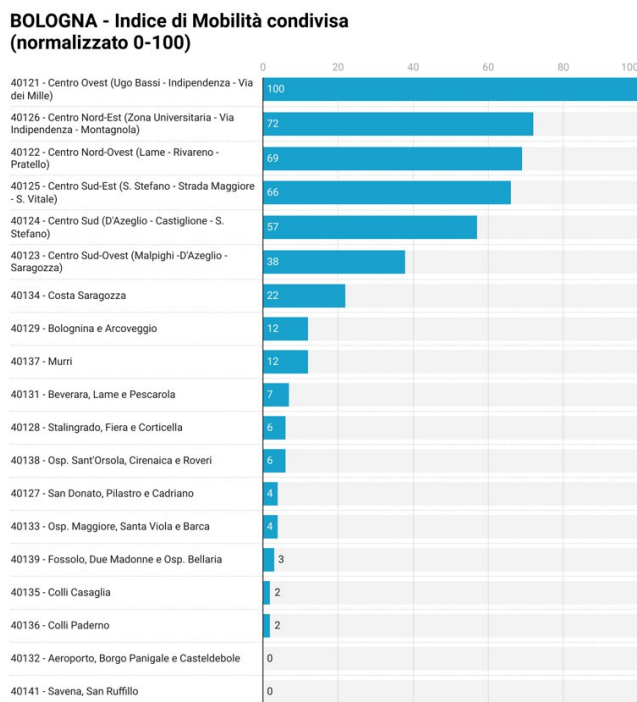


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: https://www.datawrapper.de/_/z1S49/

Indicatore sintetico di Mobilità Sostenibile

La mappa che presenta l'Indice Sintetico di Mobilità Sostenibile per Bologna mostra eclatante che la zona 40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano) è quella con il valore massimo (1,000) seguita con 0,82 dalla 40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille).

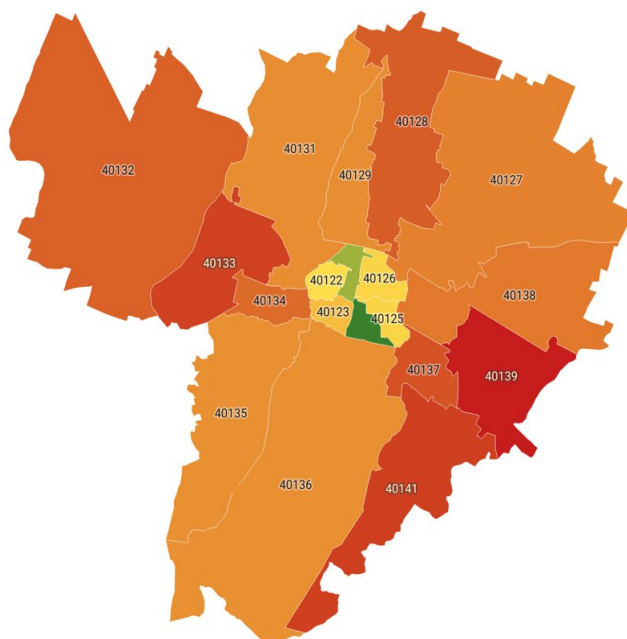
Quello che colpisce è la distanza di tutte le altre (ben evidenziata dalla colorazione della mappa che non presenta nessuna sfumatura di verde. L'indice più vicino è quello relativo alla zona 40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello) con 0,44, seguono 40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola) con 0,38 e 40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola) con 0,37.

Per non parlare delle aree periferiche soprattutto nella zona nord del comune, dove lo 0,00 è attribuito alla zona 40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria, a 0,01 tre zone: la 40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca, la 40141 - Savena, San Ruffillo e la 40137 - Murri.

BOLOGNA - INDICE DI SINTESI DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (normalizzato 0-100)

+ mobilità attiva + trasporto pubblico
- motorizzazione privata

0 50 100



Mappa: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, Comune Bologna, Srm, Tper. • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: https://www.datawrapper.de/_UCRyV/

**BOLOGNA - Indice sintetico di mobilità sostenibile
(normalizzato 0-100)**

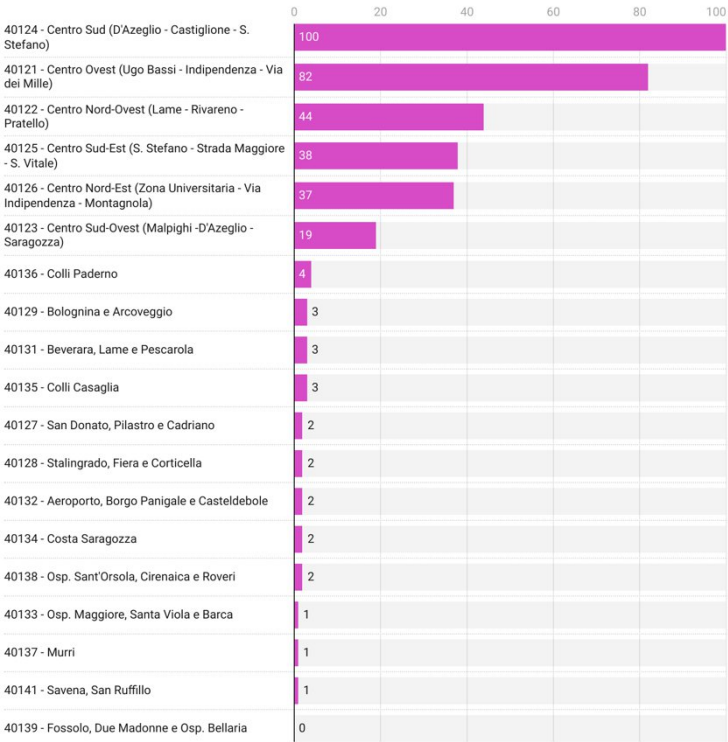
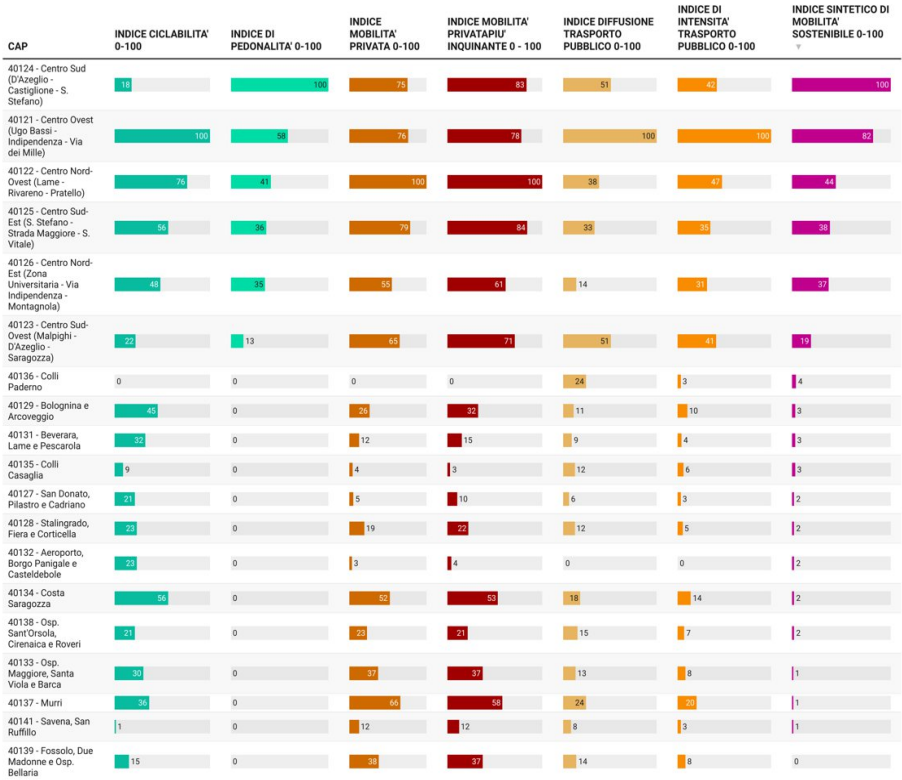


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: https://www.datawrapper.de/_yZkWI/

**BOLOGNA - INDICI DI MOBILITA'
normalizzati 0-100**



Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: https://www.datawrapper.de/_qMHm8/

L'espansione online del rapporto

Considerata la notevole quantità di dati raccolti ed elaborati, di cui solamente una parte è stata inserita in questo rapporto, abbiamo pensato di renderli disponibili tutti on line in versione interattiva (è cioè possibile visualizzare in dettaglio i dati che determinano la formazione delle diverse mappe, ecc.), inoltre tutti i dati che contribuiscono a formare grafici e mappe sono scaricabili in formato aperto.

- Abitanti: https://www.datawrapper.de/_/MGODF/
- Estensione territorio (kmq): https://www.datawrapper.de/_/eqSvl/
- Densità abitativa (abitanti / kmq): https://www.datawrapper.de/_/UgVxa/
- Reddito medio: https://www.datawrapper.de/_/W8xDo/
- km ciclabili: https://www.datawrapper.de/_/1dtwk/
- km ciclabili / 10.000 abitanti: https://www.datawrapper.de/_/siR4z/
- km ciclabili / kmq: https://www.datawrapper.de/_/Olc38/
- mq aree pedonali: https://www.datawrapper.de/_/PzDah/
- mq aree pedonali / 100 abitanti: https://www.datawrapper.de/_/5sFS7/
- mq aree pedonali / kmq: https://www.datawrapper.de/_/82wKX/
- auto circolanti: https://www.datawrapper.de/_/82wKX/
- auto circolanti / 1.000 abitanti: https://www.datawrapper.de/_/Ms35k/
- auto circolanti / kmq: https://www.datawrapper.de/_/VRgla/
- percorrenze auto / kmq: https://www.datawrapper.de/_/uY5u8/
- auto per classi emissive Euro: https://www.datawrapper.de/_/eNUkh/
- % auto più inquinanti (fino euro 4 compreso): https://www.datawrapper.de/_/UnXqq/
- auto più inquinanti / 10.000 abitanti: https://www.datawrapper.de/_/hwos1/
- auto più inquinanti / kmq: https://www.datawrapper.de/_/2HMNh/
- n. fermate tpl: https://www.datawrapper.de/_/XL1Rn/
- n. fermate tpl / 10.000 abitanti: https://www.datawrapper.de/_/yAD8j/
- n. fermate tpl / kmq: https://www.datawrapper.de/_/l9Zs6/
- n. corse feriali tpl: https://www.datawrapper.de/_/v73ir/
- n. corse tpl / 10.000 abitanti: https://www.datawrapper.de/_/6xgTt/
- n. corse tpl / kmq: https://www.datawrapper.de/_/PhEcr/
- n. veicoli sharing: https://www.datawrapper.de/_/5bCWO/
- n. veicoli sharing / 10.000 abitanti: https://www.datawrapper.de/_/HAWVR/
- n. veicoli sharing / kmq: https://www.datawrapper.de/_/suW3G/
- indice sintetico di mobilità sostenibile: https://www.datawrapper.de/_/yZkWI/
- indici di mobilità: https://www.datawrapper.de/_/qMHm8/

Le fonti

Dati di base (popolazione, reddito, territorio)

I dati relativi alla popolazione ed al territorio utilizzati come termini di confronto rispetto a quelli sulla mobilità, sono quelli diffusi da ISTAT, quelli relativi al reddito sono diffusi dalla Agenzia delle Entrate.

Mobilità attiva (piste ciclabili e aree pedonali)

I dati relativi all'estensione delle piste ciclabili e delle aree pedonali sono stati ricavati dal portale open data del [comune di Bologna](#).

Mobilità condivisa

I dati relativi all'utilizzo dei servizi di mobilità condivisa (auto, bici, scooter e monopattini in sharing) sono stati forniti dalla agenzia per la mobilità della città: SRM.

Mobilità privata (motorizzazione)

I dati sulla motorizzazione sono stati forniti dall'Ufficio Statistica ACI.

I dati relativi alle percorrenze effettuate dalle auto private sono stati forniti da [GO-Mobility](#) e costituiscono un'analisi degli spostamenti delle auto sulla base dei dati delle "scatole nere" possono essere installate sui veicoli per scopi assicurativi. Si tratta di dispositivi dotati di GPS in grado di registrare la posizione del veicolo. I coefficienti di espansione all'universo del campione monitorato sono stati ottenuti, per ogni ambito territoriale, dal rapporto tra parco veicolare circolante e campione monitorato "residente". La residenza di un veicolo è determinata sulla base della quota di sosta notturna all'interno dei diversi comuni.

Trasporto pubblico

Per il trasporto pubblico sono stati utilizzati i file in formato [GTFS](#) (*General Transit Feed Specification*) che è uno standard aperto utilizzato dalle aziende di trasporto pubblico e dalle amministrazioni locali per condividere i dati sui servizi erogati. I dati sono pubblicati sul portale open data del [comune di Bologna](#), Tper ha comunque collaborato per la corretta interpretazione ed utilizzo delle informazioni contenute in quei file.

Ringraziamenti

Si ringraziano gli enti/aziende che hanno comunque contribuito al reperimento delle informazioni necessarie per la stesura del rapporto: Ufficio Statistica ACI; l'agenzia per la mobilità SRM; l'azienda di trasporto pubblico TPER; Comune di Bologna; ISTAT, GO-Mobility.

La maggior parte dei dati reperiti sono stati forniti in formato geografico e spazialmente georeferenziati, rispetto a singoli punti sul territorio o sviluppi lineari (piste ciclabili) o areali (zone pedonali). E' stato quindi necessario attribuire tramite procedure di geoprocessing ogni informazione al livello di singola zona CAP. Tutta questa attività, davvero complessa e impegnativa, è stata svolta da **Antonio Cittadino** (Dipartimento interateneo di scienze progetto e politiche del territorio - Università degli studi e Politecnico di Torino), senza il cui prezioso contributo questo rapporto non sarebbe potuto essere realizzato. A lui quindi un ringraziamento davvero caloroso, con l'augurio di poter continuare anche in futuro una collaborazione così feconda.

Un ringraziamento particolare, poi, alle persone con le quali siamo entrati in contatto e che hanno collaborato attivamente al reperimento delle informazioni necessarie:

- Tommaso Bonino (SRM)
- Paolo Mezzetti (Tper)
- Elena Colli, Daniele Mancuso e Daniele Di Antonio di Go-Mobility
-

Per il contributo alla revisione del rapporto si ringrazia

- Daniele Grillo (Pillole di tram)

Appendice statistica: dati

DATI DI BASE	KM2	abitanti (2021)	reddito / medio	Abitanti / kmq
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	0,651	7.069	40.676	10863
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	0,742	12.125	35.816	16335
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi -D'Azeglio - Saragozza)	0,703	7.261	42.624	10335
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	0,660	7.736	48.465	11725
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	0,758	8.847	57.094	11667
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	1,085	11.104	37.908	10235
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	18,651	30.560	26.316	1639
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	9,644	33.365	28.631	3460
40129 - Bolognina e Arcoveggio	3,580	22.622	27.480	6318
40131 - Beverara, Lame e Pescarola	12,204	25.595	28.999	2097
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	26,200	26.356	26.960	1006
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	6,019	38.822	28.416	6450
40134 - Costa Saragozza	1,675	17.876	34.480	10670
40135 - Colli Casaglia	9,706	8.395	45.386	865
40136 - Colli Paderno	22,779	9.143	62.739	401
40137 - Murri	2,191	23.922	42.616	10921
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	9,180	33.668	31.489	3667
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	6,169	42.090	30.057	6823
40141 - Savena, San Ruffillo	8,409	20.619	33.336	2452

rapporto rispetto media città	reddito medio	Abitanti / kmq	INDICE REDDITO	INDICE DENSITA'
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	1,23	3,96	0,394	0,657
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	1,08	5,95	0,261	1,000
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi -D'Azeglio - Saragozza)	1,28	3,76	0,448	0,623
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	1,46	4,27	0,608	0,711
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	1,72	4,25	0,845	0,707
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	1,14	3,73	0,318	0,617
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	0,79	0,60	0,000	0,078
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	0,86	1,26	0,064	0,192
40129 - Bolognina e Arcoveggio	0,83	2,30	0,032	0,371
40131 - Beverara, Lame e Pescarola	0,87	0,76	0,074	0,106
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	0,81	0,37	0,018	0,038
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	0,86	2,35	0,058	0,380
40134 - Costa Saragozza	1,04	3,89	0,224	0,644
40135 - Colli Casaglia	1,37	0,31	0,524	0,029
40136 - Colli Paderno	1,89	0,15	1,000	0,000
40137 - Murri	1,28	3,98	0,448	0,660
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	0,95	1,34	0,142	0,205
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	0,91	2,48	0,103	0,403
40141 - Savena, San Ruffillo	1,00	0,89	0,193	0,129

MOBILITA' CICLABILE	km ciclabili	km ciclabili / 10000 ab	km ciclabili / kmq
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	4,13	5,85	6,35
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	4,05	3,34	5,46
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi -D'Azeglio - Saragozza)	1,58	2,18	2,25
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	1,39	1,79	2,10
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	3,13	3,53	4,12
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	3,88	3,49	3,58
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	19,38	6,34	1,04
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	15,72	4,71	1,63
40129 - Bolognina e Arcoveggio	10,89	4,81	3,04
40131 - Beverara, Lame e Pescaraola	18,61	7,27	1,53
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	20,73	7,87	0,79
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	14,21	3,66	2,36
40134 - Costa Saragozza	6,81	3,81	4,06
40135 - Colli Casaglia	4,77	5,68	0,49
40136 - Colli Paderno	4,17	4,56	0,18
40137 - Murri	6,57	2,75	3,00
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	14,72	4,37	1,60
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	10,55	2,51	1,71
40141 - Savena, San Ruffillo	5,93	2,88	0,71

rapporto rispetto media città	km ciclabili / 10000 ab	km ciclabili / kmq	sommatoria	INDICE CICLABILITA'
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	1,32	5,23	6,55	1,000
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	0,76	4,50	5,25	0,758
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi -D'Azeglio - Saragozza)	0,49	1,85	2,34	0,216
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	0,41	1,73	2,14	0,178
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	0,80	3,40	4,19	0,561
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	0,79	2,95	3,74	0,475
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	1,43	0,86	2,29	0,206
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	1,07	1,34	2,41	0,228
40129 - Bolognina e Arcoveggio	1,09	2,50	3,59	0,449
40131 - Beverara, Lame e Pescaraola	1,64	1,26	2,90	0,320
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	1,78	0,65	2,43	0,233
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	0,83	1,94	2,77	0,296
40134 - Costa Saragozza	0,86	3,35	4,21	0,563
40135 - Colli Casaglia	1,28	0,40	1,69	0,094
40136 - Colli Paderno	1,03	0,15	1,18	0,000
40137 - Murri	0,62	2,47	3,09	0,355
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	0,99	1,32	2,31	0,210
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	0,57	1,41	1,98	0,148
40141 - Savena, San Ruffillo	0,65	0,58	1,23	0,009

MOBILITA' PEDONALE	mq aree pedonali	mq aree pedonali / 100 ab	mq aree pedonali / kmq
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	20.145	285	30956
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	17.187	142	23155
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi - D'Azeglio - Saragozza)	4.793	66	6822
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	35.489	459	53787
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	14.532	164	19165
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	19.834	179	18282
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano		0	0
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella		0	0
40129 - Bolognina e Arcoveggio		0	0
40131 - Beverara, Lame e Pescaraola		0	0
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole		0	0
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca		0	0
40134 - Costa Saragozza		0	0
40135 - Colli Casaglia		0	0
40136 - Colli Paderno		0	0
40137 - Murri		0	0
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri		0	0
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria		0	0
40141 - Savena, San Ruffillo		0	0

rapporto rispetto media città	mq aree pedonali / 100 ab	mq aree pedonali / kmq	sommatoria	INDICE PEDONALITA'
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	9,85	38,98	48,83	0,584
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	4,90	29,16	34,06	0,407
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi - D'Azeglio - Saragozza)	2,28	8,59	10,87	0,130
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	15,86	67,73	83,59	1,000
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	5,68	24,13	29,81	0,357
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	6,18	23,02	29,20	0,349
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	0,00	0,00	0,00	0,000
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	0,00	0,00	0,00	0,000
40129 - Bolognina e Arcoveggio	0,00	0,00	0,00	0,000
40131 - Beverara, Lame e Pescaraola	0,00	0,00	0,00	0,000
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	0,00	0,00	0,00	0,000
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	0,00	0,00	0,00	0,000
40134 - Costa Saragozza	0,00	0,00	0,00	0,000
40135 - Colli Casaglia	0,00	0,00	0,00	0,000
40136 - Colli Paderno	0,00	0,00	0,00	0,000
40137 - Murri	0,00	0,00	0,00	0,000
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	0,00	0,00	0,00	0,000
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	0,00	0,00	0,00	0,000
40141 - Savena, San Ruffillo	0,00	0,00	0,00	0,000

MOBILITA' PRIVATA	auto	auto / 1000 ab	auto / kmq
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	4.143	586	6366
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	6.310	520	8501
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi -D'Azeglio - Saragozza)	3.932	542	5597
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	4.232	547	6414
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	5.058	572	6670
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	5.385	485	4964
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	15.848	519	850
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	18.431	552	1911
40129 - Bolognina e Arcoveggio	9.841	435	2749
40131 - Beverara, Lame e Pescaraola	14.760	577	1209
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	14.914	566	569
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	20.467	527	3400
40134 - Costa Saragozza	8.095	453	4832
40135 - Colli Casaglia	5.093	607	525
40136 - Colli Paderno	5.410	592	237
40137 - Murri	12.518	523	5715
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	19.449	578	2119
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	21.544	512	3492
40141 - Savena, San Ruffillo	11.122	539	1323

rapporto rispetto media città	auto / 1000 ab	auto / kmq	sommatoria	INDICE MOBILITA' PRIVATA
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	1,10	4,35	5,44	0,758
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	0,98	5,80	6,78	1,000
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi -D'Azeglio - Saragozza)	1,02	3,82	4,84	0,647
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	1,03	4,38	5,40	0,750
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	1,07	4,55	5,63	0,791
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	0,91	3,39	4,30	0,549
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	0,97	0,58	1,55	0,051
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	1,04	1,30	2,34	0,194
40129 - Bolognina e Arcoveggio	0,82	1,88	2,69	0,258
40131 - Beverara, Lame e Pescaraola	1,08	0,83	1,91	0,115
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	1,06	0,39	1,45	0,032
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	0,99	2,32	3,31	0,370
40134 - Costa Saragozza	0,85	3,30	4,15	0,522
40135 - Colli Casaglia	1,14	0,36	1,50	0,041
40136 - Colli Paderno	1,11	0,16	1,27	0,000
40137 - Murri	0,98	3,90	4,88	0,656
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	1,08	1,45	2,53	0,228
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	0,96	2,38	3,34	0,376
40141 - Savena, San Ruffillo	1,01	0,90	1,91	0,117

MOBILITA' PRIVATA PIU' INQUINANTE	auto fino a euro 4 compreso	auto / 1000 ab	auto / kmq
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	1.581	224	2429
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	2.365	195	3186
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi - D'Azeglio - Saragozza)	1.579	217	2247
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	1.705	220	2584
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	1.989	225	2623
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	2.157	194	1988
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	6.785	222	364
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	7.190	215	746
40129 - Bolognina e Arcoveggio	4.126	182	1152
40131 - Beverara, Lame e Pescarola	5.945	232	487
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	5.552	211	212
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	7.626	196	1267
40134 - Costa Saragozza	3.050	171	1821
40135 - Colli Casaglia	1.742	208	179
40136 - Colli Paderno	1.918	210	84
40137 - Murri	4.242	177	1937
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	6.819	203	743
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	7.837	186	1270
40141 - Savena, San Ruffillo	4.085	198	486

rapporto rispetto media città	auto / 1000 ab	auto / kmq	sommatoria	INDICE MOBILITA' PRIVATAPIU' INQUINANTE
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	1,11	4,38	5,48	0,779
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	0,96	5,74	6,70	1,000
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi - D'Azeglio - Saragozza)	1,08	4,05	5,12	0,714
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	1,09	4,65	5,74	0,826
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	1,11	4,72	5,84	0,843
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	0,96	3,58	4,54	0,608
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	1,10	0,66	1,75	0,102
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	1,07	1,34	2,41	0,221
40129 - Bolognina e Arcoveggio	0,90	2,08	2,98	0,324
40131 - Beverara, Lame e Pescarola	1,15	0,88	2,03	0,152
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	1,04	0,38	1,42	0,043
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	0,97	2,28	3,25	0,374
40134 - Costa Saragozza	0,84	3,28	4,12	0,532
40135 - Colli Casaglia	1,03	0,32	1,35	0,029
40136 - Colli Paderno	1,04	0,15	1,19	0,000
40137 - Murri	0,88	3,49	4,36	0,576
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	1,00	1,34	2,34	0,209
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	0,92	2,29	3,21	0,366
40141 - Savena, San Ruffillo	0,98	0,87	1,85	0,121

cap	PERCORRENZE AUTO	percordanze auto	percordanze auto / kmq
40121	40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	42.315	65024
40122	40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	44.965	60576
40123	40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi - D'Azeglio - Saragozza)	34.816	49555
40124	40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	32.839	49770
40125	40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	41.891	55246
40126	40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	71.502	65906
40127	40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	1.356.593	72735
40128	40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	740.279	76761
40129	40129 - Bolognina e Arcoveggio	289.547	80868
40131	40131 - Beverara, Lame e Pescaraola	898.036	73586
40132	40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	1.899.331	72494
40133	40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	388.619	64563
40134	40134 - Costa Saragozza	88.653	52917
40135	40135 - Colli Casaglia	297.394	30640
40136	40136 - Colli Paderno	636.480	27941
40137	40137 - Murri	102.759	46911
40138	40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	576.104	62755
40139	40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	368.448	59726
40141	40141 - Savena, San Ruffillo	241.464	28716

	rapporto rispetto media città	percordanze / kmq	INDICE PERCORNENZA AUTO
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)		0,73	0,005
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)		0,78	0,006
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi - D'Azeglio - Saragozza)		0,60	0,001
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)		0,57	0,000
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)		0,72	0,005
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)		1,24	0,021
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano		23,47	0,709
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella		12,80	0,379
40129 - Bolognina e Arcoveggio		5,01	0,138
40131 - Beverara, Lame e Pescaraola		15,53	0,464
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole		32,85	1,000
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca		6,72	0,191
40134 - Costa Saragozza		1,53	0,030
40135 - Colli Casaglia		5,14	0,142
40136 - Colli Paderno		11,01	0,323
40137 - Murri		1,78	0,037
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri		9,96	0,291
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria		6,37	0,180
40141 - Savena, San Ruffillo		4,18	0,112

TRASPORTO PUBBLICO - DIFFUSIONE

	n. fermate	n.fermate / 1000 ab	n.fermate / kmq
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	45	6	69
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	26	2	35
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi -D'Azeglio - Saragozza)	28	4	40
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	27	3	41
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	23	3	30
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	20	2	18
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	124	4	7
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	118	4	12
40129 - Bolognina e Arcoveggio	53	2	15
40131 - Beverara, Lame e Pescaraola	105	4	9
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	94	4	4
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	98	3	16
40134 - Costa Saragozza	35	2	21
40135 - Colli Casaglia	52	6	5
40136 - Colli Paderno	91	10	4
40137 - Murri	54	2	25
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	129	4	14
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	105	2	17
40141 - Savena, San Ruffillo	76	4	9

rapporto rispetto media città

	n.fermate / 1000 ab	n.fermate / kmq	sommatoria	INDICE DIFFUSIONE TRASPORTO PUBBLICO
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	1,89	7,48	9,37	1,000
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	0,64	3,79	4,43	0,376
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi -D'Azeglio - Saragozza)	1,15	4,31	5,46	0,506
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	1,04	4,43	5,47	0,507
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	0,77	3,28	4,05	0,329
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	0,54	1,99	2,53	0,137
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	1,21	0,72	1,93	0,060
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	1,05	1,32	2,37	0,117
40129 - Bolognina e Arcoveggio	0,70	1,60	2,30	0,107
40131 - Beverara, Lame e Pescaraola	1,22	0,93	2,15	0,089
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	1,06	0,39	1,45	0,000
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	0,75	1,76	2,51	0,134
40134 - Costa Saragozza	0,58	2,26	2,84	0,176
40135 - Colli Casaglia	1,84	0,58	2,42	0,123
40136 - Colli Paderno	2,96	0,43	3,39	0,245
40137 - Murri	0,67	2,67	3,34	0,238
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	1,14	1,52	2,66	0,153
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	0,74	1,84	2,58	0,143
40141 - Savena, San Ruffillo	1,10	0,98	2,07	0,079

TRASPORTO PUBBLICO - INTENSITA'	n.corse feriali	n.corse / 1000 ab	n.corse / kmq
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	11.209	1586	17225
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	6.877	567	9265
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi -D'Azeglio - Saragozza)	5.255	724	7480
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	5.236	677	7936
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	5.160	583	6805
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	6.490	584	5982
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	13.454	440	721
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	12.352	370	1281
40129 - Bolognina e Arcoveggio	8.003	354	2235
40131 - Beverara, Lame e Pescaraola	11.098	434	909
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	8.567	325	327
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	12.364	318	2054
40134 - Costa Saragozza	5.381	301	3212
40135 - Colli Casaglia	5.871	699	605
40136 - Colli Paderno	5.205	569	228
40137 - Murri	9.274	388	4234
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	14.331	426	1561
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	12.742	303	2065
40141 - Savena, San Ruffillo	7.516	365	894

rapporto rispetto media città	n.corse / 1000 ab	n.corse / kmq	sommatoria	INDICE INTENSITA' TRASPORTO PUBBLICO
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	3,69	14,60	18,29	1,000
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	1,32	7,85	9,17	0,472
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi -D'Azeglio - Saragozza)	1,68	6,34	8,02	0,405
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	1,57	6,73	8,30	0,421
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	1,36	5,77	7,12	0,353
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	1,36	5,07	6,43	0,313
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	1,02	0,61	1,64	0,035
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	0,86	1,09	1,95	0,053
40129 - Bolognina e Arcoveggio	0,82	1,89	2,72	0,098
40131 - Beverara, Lame e Pescaraola	1,01	0,77	1,78	0,043
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	0,76	0,28	1,03	0,000
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	0,74	1,74	2,48	0,084
40134 - Costa Saragozza	0,70	2,72	3,42	0,138
40135 - Colli Casaglia	1,63	0,51	2,14	0,064
40136 - Colli Paderno	1,32	0,19	1,52	0,028
40137 - Murri	0,90	3,59	4,49	0,200
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	0,99	1,32	2,31	0,074
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	0,70	1,75	2,45	0,082
40141 - Savena, San Ruffillo	0,85	0,76	1,61	0,033

MOBILITA' CONDIVISA	veicoli in condivisione	veicoli / 1000 ab	veicoli / kmq
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	951	135	1461
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	811	67	1092
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi -D'Azeglio - Saragozza)	386	53	549
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	561	73	850
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	746	84	983
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	1.136	102	1047
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	550	18	29
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	646	19	67
40129 - Bolognina e Arcoveggio	569	25	159
40131 - Beverara, Lame e Pescaraola	700	27	57
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	108	4	4
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	385	10	64
40134 - Costa Saragozza	543	30	324
40135 - Colli Casaglia	104	12	11
40136 - Colli Paderno	148	16	6
40137 - Murri	393	16	179
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	624	19	68
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	265	6	43
40141 - Savena, San Ruffillo	47	2	6

rapporto rispetto media città	n.veicoli / 1000 ab	n.veicoli / kmq	sommatoria	INDICE MOBILITA' CONDIVISA
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	5,39	21,31	26,70	1,000
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	2,68	15,93	18,60	0,695
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi -D'Azeglio - Saragozza)	2,13	8,01	10,14	0,376
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	2,90	12,40	15,30	0,570
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	3,37	14,34	17,71	0,661
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	4,10	15,27	19,37	0,724
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	0,72	0,43	1,15	0,037
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	0,77	0,98	1,75	0,060
40129 - Bolognina e Arcoveggio	1,01	2,32	3,33	0,119
40131 - Beverara, Lame e Pescaraola	1,09	0,84	1,93	0,066
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	0,16	0,06	0,22	0,002
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	0,40	0,93	1,33	0,044
40134 - Costa Saragozza	1,22	4,72	5,94	0,217
40135 - Colli Casaglia	0,50	0,16	0,65	0,018
40136 - Colli Paderno	0,65	0,09	0,74	0,021
40137 - Murri	0,66	2,61	3,27	0,117
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	0,74	0,99	1,73	0,059
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	0,25	0,63	0,88	0,027
40141 - Savena, San Ruffillo	0,09	0,08	0,17	0,000

rapporto rispetto media città	km ciclabili / 10000 ab	km ciclabili / kmq	mq aree pedonali / 100 ab	mq aree pedonali / kmq	auto / 1000 ab	auto / kmq	auto fino euro 4 / 1000 ab	auto fino euro 4 / kmq	n.fermate / 1000 ab	n.fermate / kmq	n.corse / 1000 ab	n.corse / kmq	sommatoria	INDICE SINTETICO DI MOBILITA' SOSTENIBILE
40121 - Centro Ovest (Ugo Bassi - Indipendenza - Via dei Mille)	1,32	5,23	9,853	38,980	-1,10	-4,35	-1,11	-4,38	1,89	7,48	3,69	14,60	72,122	0,815
40122 - Centro Nord-Ovest (Lame - Rivareno - Pratello)	0,76	4,50	4,901	29,157	-0,98	-5,80	-0,96	-5,74	0,64	3,79	1,32	7,85	39,428	0,443
40123 - Centro Sud-Ovest (Malpighi -D'Azeglio - Saragozza)	0,49	1,85	2,282	8,590	-1,02	-3,82	-1,08	-4,05	1,15	4,31	1,68	6,34	16,739	0,185
40124 - Centro Sud (D'Azeglio - Castiglione - S. Stefano)	0,41	1,73	15,862	67,729	-1,03	-4,38	-1,09	-4,65	1,04	4,43	1,57	6,73	88,344	1,000
40125 - Centro Sud-Est (S. Stefano - Strada Maggiore - S. Vitale)	0,80	3,40	5,679	24,132	-1,07	-4,55	-1,11	-4,72	0,77	3,28	1,36	5,77	33,724	0,378
40126 - Centro Nord-Est (Zona Universitaria - Via Indipendenza - Montagnola)	0,79	2,95	6,176	23,021	-0,91	-3,39	-0,96	-3,58	0,54	1,99	1,36	5,07	33,053	0,371
40127 - San Donato, Pilastro e Cadriano	1,43	0,86	0,000	0,000	-0,97	-0,58	-1,10	-0,66	1,21	0,72	1,02	0,61	2,545	0,024
40128 - Stalingrado, Fiera e Corticella	1,07	1,34	0,000	0,000	-1,04	-1,30	-1,07	-1,34	1,05	1,32	0,86	1,09	1,981	0,017
40129 - Bolognina e Arcoveggio	1,09	2,50	0,000	0,000	-0,82	-1,88	-0,90	-2,08	0,70	1,60	0,82	1,89	2,939	0,028
40131 - Beverara, Lame e Pescaraola	1,64	1,26	0,000	0,000	-1,08	-0,83	-1,15	-0,88	1,22	0,93	1,01	0,77	2,898	0,028
40132 - Aeroporto, Borgo Panigale e Casteldebole	1,78	0,65	0,000	0,000	-1,06	-0,39	-1,04	-0,38	1,06	0,39	0,76	0,28	2,039	0,018
40133 - Osp. Maggiore, Santa Viola e Barca	0,83	1,94	0,000	0,000	-0,99	-2,32	-0,97	-2,28	0,75	1,76	0,74	1,74	1,204	0,008
40134 - Costa Saragozza	0,86	3,35	0,000	0,000	-0,85	-3,30	-0,84	-3,28	0,58	2,26	0,70	2,72	2,202	0,020
40135 - Colli Casaglia	1,28	0,40	0,000	0,000	-1,14	-0,36	-1,03	-0,32	1,84	0,58	1,63	0,51	3,404	0,033
40136 - Colli Paderno	1,03	0,15	0,000	0,000	-1,11	-0,16	-1,04	-0,15	2,96	0,43	1,32	0,19	3,629	0,036
40137 - Murri	0,62	2,47	0,000	0,000	-0,98	-3,90	-0,88	-3,49	0,67	2,67	0,90	3,59	1,671	0,014
40138 - Osp. Sant'Orsola, Cirenaica e Roveri	0,99	1,32	0,000	0,000	-1,08	-1,45	-1,00	-1,34	1,14	1,52	0,99	1,32	2,413	0,022
40139 - Fossolo, Due Madonne e Osp. Bellaria	0,57	1,41	0,000	0,000	-0,96	-2,38	-0,92	-2,29	0,74	1,84	0,70	1,75	0,462	0,000
40141 - Savena, San Ruffillo	0,65	0,58	0,000	0,000	-1,01	-0,90	-0,98	-0,87	1,10	0,98	0,85	0,76	1,142	0,008