

# SCEGLIAMO DI MUOVERCI LEGGERI

GUIDA AI PROGETTI E ALLE OPPORTUNITÀ  
DI MOBILITÀ SOSTENIBILE  
A BOLOGNA E NELL'AREA METROPOLITANA



# VERSO UNA MOBILITÀ PIÙ SOSTENIBILE, EFFICIENTE E SICURA

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), approvati nel 2019 dalla Città metropolitana e dal Comune di Bologna, hanno delineato la visione e le azioni necessarie ad aumentare l'accessibilità e la mobilità sostenibile di persone e cose, tutelare il clima e l'ambiente e ridurre l'incidentalità stradale, diminuendo gli spostamenti con auto e moto e aumentando quelli a piedi, in bicicletta, coi mezzi pubblici e in sharing.

A distanza di cinque anni, ormai a metà strada verso gli obiettivi da raggiungere entro il 2030, molti nuovi progetti, servizi e investimenti, che erano previsti dai due piani per offrire sempre più a cittadinanza e operatori nuove opzioni di mobilità alternative al mezzo privato inquinante e uno spazio pubblico più sicuro e condiviso tra tutti gli utenti della strada, sono effettivamente stati realizzati o sono in corso di realizzazione, come testimoniano i numerosi cantieri aperti.

Questo libretto intende mettere a disposizione della cittadinanza una guida pratica a:

- **i principali progetti attivati o in corso**, ricollegandoli alla visione, alle azioni e agli obiettivi di miglioramento della mobilità, dello spazio pubblico, della sicurezza e dell'ambiente del PUMS e PGTU che stanno contribuendo ad attuare;
- **le più importanti opportunità di mobilità sostenibile**, che già oggi e sempre più renderanno possibile a chi abita a Bologna e nell'area metropolitana di muoversi senza essere costretti a usare l'auto, in modo più efficiente, comodo, sicuro e a zero impatto ambientale.

# MI MUOVO A PIEDI

## PIAZZE SCOLASTICHE

Creare nuove piazze scolastiche è parte del processo di cambiamento in Bologna Città 30: oltre a ridefinire i limiti di velocità, infatti, questa politica prevede anche di trasformare lo spazio urbano per migliorare la vivibilità della città e restituire strade e piazze alle persone.

Le aree vicine alle scuole rappresentano in questo senso dei luoghi molto significativi e diffusi in tutta la città, in cui è molto importante migliorare la sicurezza stradale, in particolare a tutela di bambini e bambine, e introdurre nuovi arredi accoglienti, che invitino a giocare, muoversi, esplorare e stare insieme.

Sono 6 le piazze scolastiche già realizzate: oltre alle sperimentazioni di urbanistica tattica di via Milano, via Procaccini e via Populonia, sono state create piazze scolastiche in forma strutturale alle scuole Tambroni nel quartiere Santo Stefano, alle Federzoni in via Di Vincenzo al quartiere Navile e in via Perti nel quartiere Porto-Saragozza.



# PEDIBUS E BICIBUS



“Bologna a scuola si muove sostenibile” è il progetto nato per diffondere la mobilità scolastica sostenibile e sicura e per ridurre l’uso delle auto in prossimità delle scuole e lungo gli itinerari casa-scuola.

Con questo obiettivo sono attivi pedibus e bicibus già in molte scuole primarie: gruppi di bambine e bambini che vanno a scuola insieme a piedi o in bicicletta, accompagnati da alcuni genitori o persone volontarie di associazioni del territorio, che svolgono la funzione di “autisti”.

Come per uno scuolabus, c’è un percorso con fermate, orari fissi e un regolamento da seguire.

Si tratta di un progetto di comunità rivolto alle scuole primarie (con possibilità di estensione alla scuola dell’infanzia), di cui studenti, famiglie e scuole sono protagonisti.

Pedibus e bicibus nascono per iniziativa della scuola e dei genitori che, con il supporto di operatori del Comune e dei Quartieri, predispongono insieme percorsi, fermate e tutto ciò che si ritiene utile per la sicurezza dei partecipanti.

*Qui la mappa  
e i dettagli*



## PEBA

PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Il PEBA - Piano per l’Eliminazione delle Barriere Architettoniche del Comune di Bologna si basa su un approccio integrato, va cioè di pari passo con alcune delle trasformazioni urbanistiche più rilevanti dei prossimi anni e in particolare la realizzazione della nuova rete tramviaria di trasporto pubblico. L’obiettivo è valorizzare in chiave di accessibilità universale i progetti in corso. La nuova rete di trasporto pubblico avrà un forte impatto sia sulla mobilità che sull’assetto urbano delle aree attraversate e il rifacimento di marciapiedi, percorsi e fermate creerà delle ampie zone pienamente accessibili, dalle quali potrà espandersi una rete di percorsi privi di barriere in connessione con gli edifici pubblici o a valenza pubblica circostanti, con particolare attenzione per gli edifici scolastici e i servizi sociosanitari, nonché con gli spazi verdi e aperti, situati in prossimità della rete tramviaria. Il Comune ha iniziato il percorso di redazione del Piano che porterà a definire anche le priorità di intervento e le risorse necessarie.

# MI MUOVO IN BICICLETTA



## BICIPOLITANA

La **Bicipolitana bolognese** è la prima rete ciclabile d'Italia a livello metropolitano, oltre 1.000 km di percorsi e due reti principali: una per gli spostamenti di tutti i giorni e una per il tempo libero. Un'infrastruttura pensata per stimolare l'uso della bicicletta garantendo percorsi sicuri, continui e riconoscibili, e facilitare così la scelta della mobilità attiva sia per il pendolarismo casa-scuola-lavoro che per il turismo e il tempo libero.

*La Bicipolitana per tutti i giorni*, con le sue 20 linee e le numerose connessioni, costituisce la rete portante per la mobilità in bici di tutta la comunità metropolitana bolognese negli spostamenti quotidiani. **La rete per tutti i giorni è cresciuta in questi anni passando dai 248 km del 2019 ai 422 km attuali nel 2024**, con un incremento di circa il 70% dei km esistenti e in corso di realizzazione, a cui si aggiungono ulteriori 150 km già finanziati, che porteranno entro 2 anni l'esistente a 570 km e cioè circa al 60% della rete totale prevista per la Bicipolitana.

**A Bologna la rete ciclabile ha raggiunto i 240 km.**

*La Bicipolitana per il tempo libero* è attualmente percorribile per circa 200 km e vedrà il raddoppio entro il 2026. Con le sue 16 ciclovie, tra cui la Ciclovie del Sole e quella del Reno, consente di apprezzare il piacere di muoversi nel territorio, di goderne i paesaggi, valorizzarne l'ambiente e il patrimonio storico e culturale grazie alla sinergia tra i diversi Enti per la realizzazione delle infrastrutture.

[bicipolitanabolognese.it](http://bicipolitanabolognese.it)

# SERVIZI

Per incentivare la mobilità ciclistica è necessario affiancare alla realizzazione della rete ciclabile una serie di servizi che aiutino all'atto pratico le molte persone che scelgono la bicicletta per i propri spostamenti.

## NUOVE RASTRELLIERE

Il Comune di Bologna sta progressivamente installando e sostituendo le rastrelliere con un modello più robusto e funzionale di quello utilizzato in precedenza.

Le rastrelliere rimosse sono reimpiegate in contesti urbani e su suolo pubblico, fuori dal centro storico, o utilizzate per le manutenzioni.

L'offerta di sosta ciclabile sull'intero territorio comunale, incluse scuole e aree di pertinenza ferroviaria, a fine 2023, è stimata intorno ai 13.100 stalli bici. [Maggiori informazioni e mappa sono presenti negli Open data del Comune.](#)



La Città metropolitana sta distribuendo 1.900 posti bici sul territorio, a supporto della rete ciclabile Bicipolitana. Si parte dalle scuole superiori con 800 posti bici sicuri, a forma di ruota, con la possibilità di aggancio del telaio, insieme a un sistema di coperture modulari da abbinare dove possibile.

Ai Comuni sono destinati set di rastrelliere modulari componibili per ulteriori 1.100 posti con elevata adattabilità alle esigenze di ciascun contesto e con possibilità di



sfruttamento massimo dello spazio disponibile, con l'obiettivo di garantire una diffusione capillare e una organizzazione ordinata dei posteggi bici sul territorio.

## CICLOSTAZIONI

Le ciclostazioni sono un servizio pensato per garantire un deposito per il ricovero sicuro delle biciclette alle persone che si recano a prendere il treno o il tram con questo mezzo. Attualmente è in funzione la prima ciclostazione del Comune di Bologna presso la stazione Roveri e sono iniziati in via Fioravanti i lavori per realizzare la ciclostazione a servizio della stazione di Bologna Centrale. Si prevede inoltre di realizzare altre quattro strutture analoghe presso le fermate SFM Borgo Panigale, Casteldebole, Mazzini e Zanolini.

La rete delle ciclostazioni verrà ulteriormente implementata nell'ambito dei lavori di realizzazione delle linee tramviarie.

## MARCHIATURA ANTIFURTO

La marchiatura della bicicletta è un valido deterrente contro il furto perché rende più semplice e agevole la sua restituzione al legittimo proprietario in caso di ritrovamento. La marchiatura si realizza incidendo sul telaio della bicicletta un codice identificativo alfanumerico MONDIALMARK®, viene poi rilasciata una certificazione di titolarità del mezzo e i dati verranno trasferiti su un apposito registro online. Il Comune di Bologna rende disponibile la marchiatura al costo calmierato di 6 euro.

La marchiatura è inoltre disponibile a prezzo di mercato in alcuni punti vendita di biciclette.





Guarda il calendario e i luoghi dove richiedere il servizio nel sito L'Altra Babelle.

### STAZIONI DI GONFIAGGIO

A Bologna sono attualmente 9 le stazioni di gonfiaggio gomme con attrezzi per la prima riparazione delle biciclette.

Le persone possono farne uso gratuitamente. Inquadra il qr-code e scopri dove si trovano.

Stazioni di gonfiaggio



[laltrababele.it](http://laltrababele.it)

# LE CODE CI FANNO GIRARE LE RUOTE

**EVITIAMO  
GLI INGORGHI.  
USIAMO  
LA BICIPOLITANA!**

**#BICIPOLITANA**  
RETE CICLABILE BOLOGNA METROPOLITANA



[bicipolitanabolognese.it](http://bicipolitanabolognese.it)



# MI MUOVO CON IL TRASPORTO PUBBLICO



## TRAM

Quello del tram è uno dei progetti strategici del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, verso una città meno trafficata e inquinata.

I vantaggi attesi dalla sua realizzazione sono numerosi.

Maggiore regolarità e puntualità: muovendosi prevalentemente su sede riservata e con priorità semaforica, il tram sarà meno soggetto a ritardi dovuti alle interferenze con il traffico veicolare, rispetto alle attuali linee di autobus; maggiore facilità di accesso: per raggiungere le fermate non si dovranno mai percorrere più di 250 metri e le fermate e l'accesso ai mezzi saranno privi di barriere architettoniche; più persone trasportate: un tram con una lunghezza tra 32 e 36 metri potrà trasportare circa 200/210 passeggeri, mentre un filobus snodato da 18 metri ne trasporta non più di 110/120; maggiore qualità dello spazio urbano: in tutti i quartieri interessati, infatti, sono previsti interventi di riqualificazione urbana.

Rossa, verde, gialla, blu: la nuova rete tranviaria di Bologna è stata organizzata su quattro linee tra loro interconnesse.

Questo è lo stato dell'arte:

### — LINEA ROSSA

Borgo Panigale–Centro–Fiera–Facoltà di Agraria/CAAB:  
in corso di realizzazione, termine lavori 2026

### — LINEA VERDE

ramo nord Centro–Corticella:  
in corso di realizzazione, termine lavori 2026

### — LINEA BLU

ramo ovest Centro–Casalecchio: avviata la progettazione





## — LINEA GIALLA

Rastignano–Casteldebole: pianificata

Come cambierà il volto della città con il progetto Tram?  
Mobilità, ambiente, commercio, parcheggi, percorsi ciclabili:  
sul sito dedicato trovi tutte le risposte alle domande più  
frequenti e informazioni sempre aggiornate sui cantieri in corso.

[trambologna.it](http://trambologna.it)



**Tram**  
**Bologna**  
Cantieri Linea Rossa

**30**  
**BOLOGNA**  
**CITTÀ 30**  
Più spazio alle persone

# La prima linea del tram avanza



Per informazioni  
su cantieri attivi  
e viabilità visita il sito  
[trambologna.it](http://trambologna.it)

Call center  
800078611

 Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU

 Ministero  
delle Infrastrutture  
e dei Trasporti

 Italiadomani  
PIANO NAZIONALE  
DI RIPRESA E RESILIENZA

 Comune  
di Bologna

# SFM — SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO

Nuove corse, meno cambi di treno e risparmio di tempo: il Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese si evolve e si candida a diventare una vera e propria metropolitana di superficie, aumentando l'offerta e collegando più facilmente la zona est a quella ovest della città, il capoluogo alla montagna.

La grande novità del 2024 è SFM1: la prima linea passante che collega Casalecchio di Reno e Pianoro con quattro treni all'ora per senso di marcia di cui due passanti cioè diretti, senza cambio di treno in Stazione Centrale.

Per le linee Vignola-Bazzano-Bologna e Prato-S. Benedetto Val di Sambro-Bologna sono previste fino a due corse all'ora di treni che terminano a Bologna.

I nuovi treni diventano quindi un mezzo di trasporto valido anche per spostarsi in città senza cambi tra le varie stazioni. Per esempio, è ora possibile spostarsi dalla stazione Mazzini a Borgo Panigale, con un treno ogni mezz'ora.



Anche chi vive o lavora fuori Bologna trae vantaggi dal nuovo sistema passante: per esempio da Casalecchio si può ora raggiungere la zona Mazzini direttamente in treno così come chi vive o lavora a Pianoro può arrivare direttamente fino a Borgo Panigale.

[sfmbo.it](https://sfmbo.it)

# PIMBO

PROGETTO INTEGRATO DELLA MOBILITÀ BOLOGNESE

Sostenibilità e intermodalità sono le parole chiave di PIMBO - Progetto Integrato della Mobilità Bolognese, che integrerà il sistema della nuova mobilità della città con una serie di interventi di potenziamento della mobilità pubblica su ferro e su gomma:

- Completamento delle stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano in ambito urbano (soggetto attuatore RFI):
  - realizzazione delle fermate Prati di Caprara e Zanardi
  - completamento delle fermate Borgo Panigale Scala e San Vitale - Rimesse
  - adeguamento delle fermate San Ruffillo e Fiera
- Interramento della tratta urbana della linea SFM2 Bologna-Portomaggiore (soggetto attuatore FER)
- Filoviarizzazione delle linee del trasporto urbano (soggetto attuatore TPER):
  - realizzazione di nuove linee filoviarie 25 e 19 lato ovest
  - realizzazione di 6 punti di ricarica per mezzi elettrici da posizionare ai capolinea delle linee e di 2 punti di ricarica presso i depositi
  - fornitura di nuovi mezzi ad alimentazione elettrica: 70 filobus lmc (in motion charging) e 19 bus elettrici.

## RINNOVO ECOLOGICO DELLA FLOTTA BUS

È in corso la transizione elettrica e a idrogeno della flotta di bus a Bologna, con l'acquisto di nuovi mezzi pubblici a zero emissioni, in linea con la "Missione clima", la sfida del raggiungimento della neutralità carbonica al 2030 a Bologna, tra le prime 100 città in Europa.

## BUS NOTTURNI

Bologna e la città metropolitana sono coperte da un servizio di linee 'notturne' – contrassegnate dalla lettera N davanti alla numerazione – con corse ogni 30 minuti.

Un sistema di collegamenti in grado di assicurare la mobilità durante tutto l'arco della notte, garantendo anche le necessarie interconnessioni: infatti, le linee N che percorrono via dei Mille, fanno la fermata ai minuti 00 e 30 di ogni ora per permettere l'interscambio da una linea all'altra.

Le 8 linee N iniziano il servizio tra le ore 00.30 e l'1.30 e terminano tra le 5.00 e le 5.30 (orari riferiti ai transiti in centro) nelle notti dei T Days, pertanto fra venerdì e sabato, fra sabato e domenica e fra prefestivi e festivi ad eccezione del 4 ottobre.

La rete notturna non copre solo il capoluogo, ma collega anche alcuni comuni della cintura cittadina arrivando a servire Castel Maggiore, Funo di Argelato, San Lazzaro di Savena,



Rastignano, Casalecchio di Reno e Zola Predosa, fino a Ponte Ronca.

È inoltre attiva una sperimentazione di servizi a chiamata in aree montane, nonché un servizio festivo nel comune di Dozza.

## INCENTIVI E INTEGRAZIONI TARIFFARIE

Per promuovere l'utilizzo combinato dei diversi servizi di trasporto pubblico sono disponibili forme di integrazione tariffaria.

— **“Mi muovo anche in città”** è la formula che permette a chi acquista un abbonamento annuale o mensile al servizio ferroviario regionale di viaggiare anche sugli autobus di 13 città dell'Emilia-Romagna tra cui Bologna e Modena.

— **Gli abbonamenti di Tper validi per l'area urbana di Bologna** risultano integrati e permettono l'uso indifferenziato, senza limitazione di corse, anche dei servizi ferroviari regionali all'interno dell'intera area urbana di Bologna.

— **Salta su!** Agevolazioni tariffarie promosse dalla Regione che prevede la gratuità per studenti delle scuole primarie

e secondarie di primo grado e per studenti delle scuole secondarie di secondo grado con ISEE inferiore a 30.000 euro.

— **Sconto famiglia** per le famiglie numerose di Bologna ci sono tariffe agevolate per più abbonamenti in famiglia.

— **Parcheggi di interscambio con il trasporto pubblico** sono attive agevolazioni per la sosta delle auto presso i parcheggi Tanari e Santa Viola e presso le aree di sosta con strisce blu Prati di Caprara e Antistadio.

— **Mobility Management:** il Comune di Bologna coinvolge da tempo numerosi enti e aziende del territorio con accordi che consentono a lavoratori e lavoratrici di usufruire di forti agevolazioni e sconti per l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico (bus e treni), ma anche per i servizi di bike e car sharing.



# MI MUOVO IN SHARING

## BIKE SHARING

Il servizio di bike sharing a Bologna, gestito da Ridemovi, operatore unico in città, nel primo trimestre del 2024 ha raggiunto le 567.356 corse, con un aumento del 37% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Crescono anche la durata complessiva dei noleggi (+43%) e le distanze percorse (+26%).

I dati confermano che il bike sharing si sta sempre più affermando come soluzione di mobilità per gli spostamenti in città e rappresenta un tassello importante nella strategia complessiva dell'Amministrazione per una mobilità sempre più sostenibile.

La flotta attualmente disponibile è di 3.000 e-bike e 650 biciclette tradizionali.

Dal giugno scorso sono inoltre attive nuove proposte di abbonamento e agevolazioni tariffarie, tra cui la possibilità di usare gratuitamente il servizio di bike sharing per gli abbonati al trasporto pubblico nel 2024, fino ad esaurimento fondi. Il servizio di bike sharing, gestito sempre dall'operatore Ridemovi, è attivo anche a Imola.



*Servizio di  
bike sharing*



# CAR SHARING

## CORRENTE

Il car sharing 100% elettrico del gruppo Tper, a cinque anni dal suo debutto, si rilancia valorizzando ancora una volta quelli che da sempre sono i punti di forza di questo servizio di mobilità condivisa, sostenibilità e sicurezza, con una flotta di 335 nuove auto elettriche.

Il servizio è prenotabile tramite app, consente di iniziare il viaggio in una città e terminarlo in un'altra e offre ai propri utilizzatori la massima libertà di movimento, fatto salvo l'obbligo di aprire e chiudere la corsa nell'area di copertura.

Il servizio, oltre al Comune di Bologna, è esteso anche al Comune di Casalecchio di Reno e attivo a Imola.

[corrente.app](#)

## ENJOY

La flotta è composta da 225 mezzi, di cui 165 del tipo Fiat 500 in maggioranza ibride (solo 12 vetture sono alimentate a benzina), 10 furgoni Fiat Doblò alimentati a benzina e 50 XEV YOYO con motore completamente elettrico.

Il servizio è prenotabile tramite app.

I veicoli, disponibili 24 ore su 24, sono parcheggiati all'interno dell'area di copertura del servizio e non esistono postazioni fisse per il prelievo e la riconsegna.

Maggiori info  
su Enjoy



# SCOOTER SHARING

Il servizio Corrente gestito da Tper mette a disposizione anche una flotta di 100 scooter elettrici in condivisione.





# MI MUOVO IN SICUREZZA

## CITTÀ 30

**Città 30** è un piano per la sicurezza stradale e la vivibilità di Bologna: ha l'obiettivo di salvare vite umane riducendo incidenti, morti e feriti, facilitare gli spostamenti a piedi, in bicicletta e coi trasporti pubblici, migliorare l'ambiente e lo spazio pubblico.

### NUOVE REGOLE

Partiamo da tre dati del rapporto annuale di ACI-ISTAT sull'incidentalità stradale:

- il 73% degli incidenti stradali in Italia avviene dentro le città;
- l'80% delle vittime negli incidenti in città sono pedoni, ciclisti e motociclisti;
- la velocità è la prima causa in assoluto degli incidenti più gravi, quelli mortali, in città.

Ecco in sintesi perché abbiamo bisogno della Città 30, cioè di abbassare la velocità massima sulle strade urbane, a tutela prima di tutto degli utenti vulnerabili.

**Meno velocità significa ridurre sia la probabilità che la gravità degli incidenti stradali.**

Andando più piano avvengono prima di tutto **meno incidenti**, perché chi guida ha un campo visuale più ampio sulla strada, ha più tempo per reagire agli imprevisti e lo spazio di frenata è dimezzato.

Anche quando non si riescono ad evitare, comunque andando più piano ci sono **incidenti meno gravi**, perché la velocità più bassa riduce gli effetti dello scontro tra veicoli o dell'investimento di una persona: quello che sarebbe stato mortale diventa un incidente con feriti, quello che avrebbe causato lesioni permanenti diventa un incidente con feriti più lievi, ad esempio.



30

# VAI PIANO SALVA UNA VITA

**30**  
**BOLOGNA  
CITTÀ 30**  
Più spazio alle persone



[bolognacitta30.it](http://bolognacitta30.it)



fondazione  
innovazione urbana



## CONTROLLI

Rispettando le regole, non ci sono sanzioni e si salvano vite umane. I controlli e le eventuali sanzioni servono semplicemente a sensibilizzare le persone e a fare in modo che il nuovo limite di velocità venga applicato e rispettato, per evitare che chi è alla guida di un mezzo metta in pericolo l'incolumità propria e degli altri utenti della strada. Per favorire l'adesione al nuovo limite di velocità sono molto importanti, a parte i controlli, anche il ridisegno progressivo delle strade e le campagne di comunicazione ed educazione.

## SPAZIO PUBBLICO

Città 30 significa **ripensare lo spazio pubblico** con una distribuzione più equa tra i diversi utenti della strada (aumentare lo spazio a disposizione delle persone, riducendo un po' quello destinato al trasporto veicolare privato) e diversificare gli usi dello spazio pubblico per favorire il ritorno della vita della comunità nelle strade (spazi non più solo di circolazione e parcheggio dei veicoli a motore, ma anche di incontro e socialità, cultura, commercio, gioco, attività motoria e sportiva). Gli interventi già realizzati (viale Oriani, piazza Mickiewicz, ponte San Donato) e quelli previsti o in corso (via Toscana, zona Porta Saragozza, Porta Mascarella,...), riguardano l'ampliamento di percorsi e di spazi destinati alla mobilità leggera e all'ambiente: mantenere e allargare i marciapiedi, creare nuove isole pedonali e piazze scolastiche, realizzare piste e corsie ciclabili, desigillare l'asfalto e aumentare il verde.

## COMUNICAZIONE, ASCOLTO E COINVOLGIMENTO

Il progetto è sostenuto da una forte campagna di comunicazione pubblica, tramite materiali stampati, canali digitali e banner in strada, e accompagnato da attività di informazione, ascolto e dialogo con portatori d'interesse ecittadini/e, anche a livello di prossimità nei quartieri.



Negli scorsi mesi è nata anche una comunità di “ambasciatori e ambasciatrici della Città 30”, che sta crescendo: sono già centinaia le persone in tutta la città e in ogni quartiere che si sono attivate per organizzare o partecipare ad attività, individuali e collettive, di racconto dei vantaggi e obiettivi del progetto, ascoltando e interagendo con le altre persone.

Se condividi la visione di Bologna Città 30, puoi partecipare compilando il modulo, sarai contattato per condividere il **“kit di attivazione”** e metterti in relazione con le altre persone attive nel tuo quartiere.

[bolognacitta30.it](http://bolognacitta30.it)



# PIMES

PIANO INTEGRATO METROPOLITANO SICUREZZA STRADALE

Il PIMES - Piano integrato metropolitano sicurezza stradale ha l'obiettivo di dimezzare in 10 anni il numero di incidenti gravi e azzerare le vittime sulla rete delle strade extraurbane attraverso un nuovo approccio per la progettazione degli interventi che si basa su metodi di analisi per valutare la potenziale pericolosità di un tracciato, prima che si verifichino gli incidenti. Alla raccolta e analisi dei dati si affiancano gli interventi concreti sui punti critici già individuati. Un'idea innovativa e globale di prevenzione, che la Città metropolitana vuole condividere e diffondere anche in tutti i Comuni del territorio. Il Piano cerca di tenere in considerazione tanti elementi diversi: pianificazione, progettazione, comunicazione, educazione stradale nelle scuole. Inoltre è stata realizzata l'analisi dei dati dell'incidentalità negli ultimi 5 anni sulle strade provinciali. La lettura dei dati è stata elaborata in ottica preventiva così da intervenire non solo nei punti in cui accadono gli incidenti, ma con metodo predittivo, dove potrebbero accadere. La Città metropolitana sta lavorando sulla progettazione di interventi sulle strade extraurbane di propria competenza affinché la strada stessa induca comportamenti più responsabili, creando ad esempio elementi di moderazione.

[pimesbologna.it](http://pimesbologna.it)

30



**SEGUI AGGIORNAMENTI  
E NOTIZIE SULLA NEWSLETTER  
BOLOGNA METROPOLITANA**



Inquadra il QR  
per iscriverti

[www.comune.bologna.it](http://www.comune.bologna.it)



Aggiornato a settembre 2024

