

1. ABITARE LA CITTÀ	3
1.1 Riqualificazione degli edifici esistenti e nuovi edifici	3
Premessa	3
Direzioni di lavoro e azioni	3
1.1.1 Promuovere campagne di sensibilizzazione e aumentare la consapevolezza	3
1.1.2 Pubblico e privato insieme per la riqualificazione del patrimonio edilizio	4
1.1.3 Individuare forme di incentivo e sostegno	4
1.1.4 Bologna 2030: gli edifici sono a impatto zero	5
1.2 Produzione di energie rinnovabili, autoconsumo energetico individuale e collettivo, comunità energetiche rinnovabili	7
Direzioni di lavoro e azioni	7
1.2.1 La produzione di energia da fonti rinnovabili è più efficiente, diversificata e con minori impatti.	7
1.2.2 La produzione di energia da fonti rinnovabili e lo smaltimento degli impianti dismessi sono più diffusi e distribuiti a livello locale.	8
1.2.3. Le persone sono più consapevoli ed adottano comportamenti più responsabili.	9
1.2.4 Diventa più semplice per cittadini, cittadine, imprese e CER avviare processi di transizione ecologica.	9
2. RINATURALIZZARE LA CITTÀ	10
2.1 Infrastrutture verdi e blu	10
Premessa	10
Direzioni di lavoro e azioni	10
2.1.1 Naturalizzare la città e rendere permeabili i suoli urbani	10
2.1.2 Studio, monitoraggio e interventi mirati per la tutela di fiumi e corsi d'acqua e la prevenzione del rischio idrogeologico	11
2.1.3 Formazione e informazione dei cittadini a partire dalle scuole	12
2.1.4 Amministrazione, esperti* e cittadini* insieme per la città	13
2.2 Agricoltura urbana, km 0 e rifiuti	14
Premessa	14
Direzioni di lavoro e azioni	14
2.2.1 Bologna città con più mercati rionali in Italia	14
2.2.2 Bologna sostiene l'autoproduzione, il recupero, il riciclo e lo scambio	15
2.2.3 Campagne e servizi integrati di educazione alimentare	15
2.2.4 I rifiuti diventano risorsa	16
3. VIVERE E SPOSTARSI NELLO SPAZIO DELLA CITTÀ	17
3.1 Ridisegno dello spazio pubblico: mobilità pedonale, mobilità ciclistica e benessere microclimatico	17
Direzioni di lavoro e azioni	17
3.1.1 A Bologna la popolazione ha cambiato le sue abitudini e il suo stile di vita in chiave più sostenibile	17

3.1.2 A Bologna circolano più biciclette che auto	18
3.1.3 A Bologna “non si perde neanche un..” ciclista. Ridurre gli incidenti a danno di chi usa la bicicletta.	19
3.1.4 Non solo bicicletta: riappropriarsi dello spazio pubblico per restituirgli la sua funzione primaria.	19
3.2 Decarbonizzazione del trasporto pubblico e della mobilità privata	21
Direzioni di lavoro e azioni	21
3.2.1 A Bologna il traffico è diminuito: si guida solo se necessario e con auto a impatto zero.	21
3.2.2 Prendere i mezzi pubblici a Bologna è comodo, conveniente e fruibile. La ‘leggerezza’ del muoversi a Bologna	22
3.2.3 A Bologna si può andare a lavorare e studiare senza inquinare. Il pendolare è felice!	23
3.2.4 Dalle elementari all’università a impatto zero, con uno sguardo anche al nido.	24
3.2.5 Bologna coi piedi per terra: volare non serve più, chiuso l’aeroporto per voli nazionali	25
3.2.6 A Bologna l’accessibilità regna sovrana	25
3.2.7 Chi respira aria a Bologna è sempre informato e consapevole	26

1. ABITARE LA CITTÀ

1.1 Riqualificazione degli edifici esistenti e nuovi edifici

Premessa

Il patrimonio edilizio impatta per il 75% nella produzione di CO₂, rendendo la riqualificazione degli edifici esistenti e dei nuovi edifici tema centrale per mitigare le emissioni e promuovere l'adattamento ai cambiamenti climatici in corso.

Il Comune e gli enti di livello superiore sono già dotati di strumenti amministrativi e strumenti di incentivazione che regolano il settore, da cui è importante partire per facilitare e garantire da una parte la loro effettiva attuazione e dall'altra la possibilità per cittadini e imprese di usufruirne. Strumenti come il Regolamento Edilizio (RE) e il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) già individuano obiettivi di sostenibilità per le nuove edificazioni e gli interventi di ristrutturazione degli edifici esistenti ma per i non addetti ai lavori risulta difficile avere contezza della loro effettiva attuazione e del loro impatto. Rispetto invece ai vari incentivi erogati a livello nazionale, regionale, comunale, cittadini e imprese hanno spesso difficoltà di accesso per la continua evoluzione della normativa, la complessità delle informazioni, la mancanza di garanzie finanziarie.

Dato l'impatto economico degli interventi nel settore edilizio, la sfida delle politiche e delle misure attuate in quest'ambito è trovare soluzioni e meccanismi che permettano di realizzare gli interventi senza impattare su altre voci di spesa del bilancio comunale e prestare particolare attenzione a chi ha maggiori difficoltà economiche.

Direzioni di lavoro e azioni

1.1.1 Promuovere campagne di sensibilizzazione e aumentare la consapevolezza

Il primo passo per rendere concreti gli strumenti nuovi e già vigenti è lavorare su un'importante campagna di sensibilizzazione e comunicazione, che punti a mettere in luce i vantaggi che si ottengono mettendo in atto interventi di riqualificazione e aiuti cittadini e imprese a comprendere le opportunità che ci sono e i successivi passi da compiere.

- **realizzare percorsi formativi rivolti agli amministratori di condominio** e prevedere interventi nelle assemblee di condominio da parte di personale qualificato;
- **sostenere e ampliare esperienze che hanno ottenuto buoni risultati** nell'ambito della sensibilizzazione, come il progetto pilota "[*Condomini solidali*](#)" di ARPAE Emilia-Romagna volto a promuovere la sostenibilità nei condomini;
- **istituire una figura esperta nell'ambito delle riqualificazione**, sull'esempio dell'energy manager;

- **promuovere la partecipazione attiva** dei cittadini nelle politiche di efficientamento energetico;
- **comunicare e istituire/rafforzare sportelli informativi e di consulenza** nell'ambito riqualificazione patrimonio edilizio, sull'esempio dello sportello energia dell'Agenzia per l'Energia e lo Sviluppo Sostenibile (AESS).

1.1.2 Pubblico e privato insieme per la riqualificazione del patrimonio edilizio

Dato l'impatto sulla salute e sul benessere della comunità, l'impronta ecologica degli edifici deve essere considerata bene pubblico e conseguentemente l'attore pubblico deve trovare largo spazio anche all'interno dei processi di riqualificazione dell'edilizia privata.

La regia degli interventi deve vedere sempre più la collaborazione pubblico-privato, dove il pubblico definisce standard e obiettivi, monitora e controlla il loro raggiungimento, indirizza, sostiene e fa da garante per gli interventi, che spesso i privati non intraprendono per timore di fare investimenti che poi non riescono a sostenere/per cui potrebbero avere problemi in itinere.

- **realizzare una mappatura dell'impronta ecologica del patrimonio esistente;**
- **istituire/rafforzare sportelli di consulenza comunale** che possano supportare cittadini e imprese nell'accedere alle informazioni in merito a incentivi e opportunità presenti e supportino nell'iter (*one stop shop*);
- **istituire uffici legali pubblici** che siano garante negli interventi di rigenerazione che intraprendono i privati;
- **introdurre una forma di patto per la riqualificazione fra pubblico e privato**, che definisca impegni e oneri delle parti;
- **definire stringenti criteri di sostenibilità** per la partecipazione a bandi.

1.1.3 Individuare forme di incentivo e sostegno

La riqualificazione del patrimonio per diminuirne l'impronta ecologica richiede interventi spesso molto onerosi per cui l'istituzione di forme di incentivo vengono individuate come la principale leva su cui puntare per sollecitare il settore privato. Dato l'impatto che forme di incentivo economico hanno sui bilanci comunali in questo settore, sicuramente è importante supportare cittadini e imprese nell'accedere agli incentivi economici messi in campo da enti di livello superiore e, d'altra parte, individuare forme di incentivo altre.

- **prevedere forme di incentivo economico** per gli interventi di riqualificazione, con particolare attenzione al settore industriale e artigianale;

- **individuare meccanismi di incentivo urbanistico/edilizio** (ad esempio, concessioni di un aumento delle volumetrie in cambio dell'attuazione di oneri di sostenibilità);
- **definire un sistema che calcoli l'impronta ecologica individuale** e premi comportamenti virtuosi, ad esempio attraverso sconti e agevolazioni per l'uso di servizi (es. il trasporto pubblico, bike sharing etc).

1.1.4 Bologna 2030: gli edifici sono a impatto zero

Per promuovere edifici quanto meno impattanti possibile sarà importante promuovere interventi di coibentazione e climatizzazione, di inserimento di pannelli fotovoltaici e pannelli solari, di uso del verde come misura di adattamento al clima, oltre che interventi che mirino a cambiare le forniture di residenze, servizi e imprese, con particolare attenzione al tipo di materiali utilizzati per le ristrutturazioni.

Il settore pubblico - oltre che importante attore nella regia degli interventi privati - deve essere esempio nei processi di rigenerazione, riqualificando ed efficientando per primo i propri edifici, *in primis* attuando standard e obiettivi già previsti da regolamenti e piani già in essere.

Inoltre, interessante potrebbe essere coinvolgere l'Università di Bologna per promuovere la ricerca e concorsi di idee innovative.

- **aggiornare e prevedere meccanismi di controllo dell'attuazione dei regolamenti e piani già presenti** (RE, PAESC etc) che fissano obiettivi e standard di riduzione dell'impronta ecologica degli edifici;
- **promuovere interventi di riqualificazione ed efficientamento**, quali climatizzazione e coibentazione, l'utilizzo di pannelli fotovoltaici e solare termico, la decementificazione delle pertinenze private, l'uso del verde e la realizzazione di tetti verdi, sistemi di recupero delle acque grigie;
- **rendere obbligatorio l'utilizzo della bioedilizia** negli interventi di riqualificazione e nelle nuove edificazioni;
- **promuovere l'adozione di forniture meno impattanti**, limitando l'uso di lampadine con alti consumi, come quelle a ioduro di sodio ancora ampiamente utilizzate nelle imprese; promuovendo la dismissione delle cucine a gas a favore delle cucine a induzione; regolamentando l'uso dei condizionatori negli esercizi commerciali, definendo fasce orarie definite e accorgimenti per diminuire lo scambio di calore con l'esterno;
- **promuovere interventi di riqualificazione di almeno due edifici piloti per quartiere**;
- **coinvolgere l'Università** per concorsi di idee innovative nell'ambito della progettazione di soluzioni green che diminuiscono l'impronta ecologica degli edifici.

1.1.5 Monitoraggio

- individuare un gruppo che monitori i lavori dopo la conclusione dell'Assemblea dei cittadini

1.2 Produzione di energie rinnovabili, autoconsumo energetico individuale e collettivo, comunità energetiche rinnovabili

Direzioni di lavoro e azioni

1.2.1 La produzione di energia da fonti rinnovabili è più efficiente, diversificata e con minori impatti.

Pur rappresentando una tappa necessaria verso la neutralità climatica, la transizione ecologica non è un processo ad impatto ambientale nullo. La creazione di nuovi impianti, o la riconversione dei vecchi, presuppone la realizzazione di cicli produttivi che, non solo utilizzano materie prime ed energia, ma possono essere anche responsabili per l'emissione nell'atmosfera di Co2 o di altri gas serra e sostanze inquinanti. Oltre a ciò, la dismissione dei vecchi impianti, così come in futuro quella dei nuovi, può causare problemi per lo smaltimento e il riutilizzo.

Al contempo alcune tecnologie, seppur promettenti, sono ancora in una fase embrionale del loro sviluppo e non garantiscono per il momento livelli di efficienza adeguati.

Per far fronte a tutti questi potenziali impatti negativi è necessario aumentare le nostre conoscenze sulla transizione ecologica e sulle tecnologie che consentono la produzione e il consumo di energia in modi sostenibili.

- **Mettere a disposizione della ricerca le risorse finanziarie necessarie.** La ricerca applicata può rappresentare la chiave per superare i limiti delle tecnologie che attualmente vengono impiegate nella produzione e nell'utilizzo di energie rinnovabili. Proprio per questo motivo è importante investire adeguatamente nella ricerca, incentivarla e facilitare l'accesso da parte di imprese, università ed altri enti alle fonti di finanziamento che la sostengono.
- **Informare la cittadinanza sia sui vantaggi che sui costi ambientali e sociali della transizione ecologica,** per aumentare la consapevolezza e consentire alle persone di valutare in modo corretto non solo quali decisioni prendere in materia di fonti energetiche o di produzione di energia, ma anche per quanto riguarda l'adozione di comportamenti e stili di vita che riducono nel complesso il consumo di energia.
- **Sperimentare altre fonti di energia pulita** come ad esempio l'idrogeno, per il quale però le tecnologie necessarie ad un suo impiego anche su piccola scala - riscaldamento domestico o combustibile per automobili - non sono ancora ad un livello di maturità che ne consente un'ampia diffusione.

1.2.2 La produzione di energia da fonti rinnovabili e lo smaltimento degli impianti dismessi sono più diffusi e distribuiti a livello locale.

La nascita di CER in un tessuto urbano come quello di Bologna viene vista possibile solo a patto che ci sia una regia in grado di uniformare e di rendere accessibile questa opportunità. Questa necessità è pensata non solo in funzione degli oneri amministrativi ed autorizzativi di carattere urbanistico per i quali si richiede una facilitazione nell'adempimento, ma anche nella visione di una pianificazione del tessuto urbano in cui sia contemplata la compresenza di impianti di produzione di energia rinnovabile pubblici e privati, con una distribuzione omogenea in grado di interessare tutto il territorio comunale.

I soggetti identificati come più titolati a svolgere questa funzione di regia sono stati il Comune - in ragione della sua competenza nella pianificazione del territorio - e il Quartiere, che rappresenta l'unità amministrativa le cui dimensioni territoriali sono considerate le più sovrapponibili a quelle di una CER in grado di funzionare a livello urbano.

Alla regia pubblica viene, inoltre, riconosciuta la funzione di rendere le CER più accessibili anche per persone e nuclei familiari a basso reddito, identificando per queste forme di aggregazione e autorganizzazione non solo un impatto positivo nella lotta al cambiamento climatico, ma anche un'importante funzione sociale.

- **Comune e quartieri dovrebbero avere un ruolo più significativo nella promozione e nella nascita di CER,** per non lasciare la nascita delle CER alla sola iniziativa privata, rendendola anche il frutto di una pianificazione del territorio che guardi al lungo periodo e che, soprattutto, abbia l'obiettivo di renderne l'accesso più equo.
- **Il Comune potrebbe rendere le CER più accessibili anche a chi non ha la possibilità di fare investimenti nella costruzione di impianti di produzione**, ad esempio svolgendo un ruolo di "garante" nei confronti degli istituti di credito, o mettendo a disposizione risorse per investire nella costruzione di nuovi impianti domestici.
- **Incentrare l'attenzione sull'adesione alle CER da parte delle aziende del territorio** che, oltre ad essere i soggetti con il maggior fabbisogno energetico e maggiormente responsabili per le emissioni di CO₂, dispongono anche di immobili e terreni che possono essere utilizzati per l'installazione di impianti di produzione di energie rinnovabili e, in alcuni casi, di siti produttivi che potrebbero essere riconvertiti alla produzione o allo smaltimento in loco degli impianti stessi.
- **Sfruttare maggiormente le infrastrutture pubbliche per creare impianti di produzione che fungano da nucleo per la nascita di CER,** come ad esempio gli edifici pubblici e le strade di grande viabilità.
- **Creazione di filiere locali per la rigenerazione o lo smaltimento di impianti dismessi,** creando un circuito economico locale che possa anche fungere da volano di sviluppo per il territorio

1.2.3. Le persone sono più consapevoli ed adottano comportamenti più responsabili.

Oltre alla componente “infrastrutturale” che riguarda la produzione di energia, un elemento centrale nelle CER è la disponibilità delle persone che ne fanno parte ad adattare i propri comportamenti per contenerne o efficientarne i consumi.

- **Sensibilizzare le persone sull'adozione di comportamenti virtuosi**, in particolare quelli che riducono i consumi energetici.
- **Introdurre il tema della sostenibilità nei programmi di educazione civica nelle scuole**, con un focus importante sulle tematiche della produzione e del consumo di energia, prevedendo strategie di sensibilizzazione non solo per studenti e studentesse, ma anche per le loro famiglie.
- **Sensibilizzare sul tema della CO2 presente in atmosfera**, concentrando l'attenzione in particolare sui comportamenti che consentono un contenimento della produzione e sulle implicazioni della transizione ecologica nella produzione di CO2.
- **Prevedere meccanismi di disincentivo per i comportamenti non virtuosi**, come ad esempio la previsione di tariffe che crescono in maniera più che proporzionale al crescere del consumo di energia.
- **Sostenere l'acquisto e l'utilizzo di dispositivi più efficienti da un punto di vista energetico**, anche introducendo incentivi alla rottamazione di elettrodomestici e prodotti di vecchia generazione e con classe energetica più bassa.

1.2.4 Diventa più semplice per cittadini, cittadine, imprese e CER avviare processi di transizione ecologica.

La complessità delle procedure per l'installazione di impianti di produzione di energia rinnovabile - sia a livello domestico che di dimensioni più importanti - viene considerata ancora come uno degli ostacoli maggiori alla diffusione di processi di transizione ecologica. Oltre a ciò, risulta non chiaro l'iter da seguire per la costituzione formale di una comunità energetica.

- **Semplificare per privati ed aziende l'iter burocratico per la creazione di impianti di produzione e l'avvio di CER**, in modo particolare per quanto riguarda gli adempimenti necessari all'ottenimento delle autorizzazioni per l'installazione di impianti fotovoltaici.
- **Semplificare la stipula di contratti con il Gestore dei Servizi Energetici (GSE)**

2. RINATURALIZZARE LA CITTÀ

2.1 Infrastrutture verdi e blu

Premessa

La città di Bologna è attraversata da numerosi corsi d'acqua e canali che hanno svolto nel corso dei secoli un importante ruolo nello sviluppo dell'industria della seta, storicamente connessa all'energia idraulica. La rete idrica locale però è in buona parte composta da canali tombati e per questo costituisce un rischio per la città, in quanto attraversa il sottosuolo interferendo con edifici pubblici e privati, spesso senza che i cittadini ne abbiano consapevolezza, creando condizioni favorevoli al verificarsi di potenziali danni in seguito ad eventi climatici estremi, ormai sempre più frequenti. Molte aree di pianura sono classificate come esondabili nella pianificazione. Alla luce di queste considerazioni, appare urgente aggiornare le normative urbanistiche che riguardano gli interventi relativi al rischio idraulico, favorendo l'intervento pubblico parallelamente alle iniziative dei privati per raggiungere più rapidamente risultati soddisfacenti.

Per raggiungere importanti obiettivi quali l'abbassamento delle temperature, l'assorbimento della CO₂, il contenimento delle isole di calore, il favorimento della biodiversità, il raggiungimento della giustizia climatica e quindi, in generale, migliorare la qualità della vita per i suoi residenti, la città di Bologna deve intervenire lavorando su più fronti, di seguito illustrati.

Direzioni di lavoro e azioni

2.1.1 Naturalizzare la città e rendere permeabili i suoli urbani

La de-impermeabilizzazione dei suoli e delle superfici pavimentate urbane è uno dei primi passi da compiere per raggiungere l'obiettivo di rinaturalizzare la città e ridurre i rischi di esondazioni e allagamenti, sempre più frequenti e pericolosi a causa del cambiamento climatico; i suoli devono recuperare la loro funzione ecologica di assorbimento delle acque piovane e redistribuzione nelle falde acquifere del sottosuolo non soltanto nelle aree di campagna ma anche all'interno della città. Parallelamente, per migliorare le condizioni micro-climatiche e riqualificare l'ambiente urbano, deve essere implementato il verde pubblico in città, anche avvalendosi della collaborazione dei cittadini per la sua manutenzione.

- **Avviare pratiche di de-cementificazione;**
- **aumentare la permeabilità dei suoli anche nel centro storico;**
- aggiornare le normative esistenti per **ridurre il consumo di suolo e snellire le procedure di intervento** per opere di permeabilizzazione e naturalizzazione;
- **realizzare micro aree verdi in spazi residuali del tessuto urbano** favorendo il coinvolgimento e la collaborazione della cittadinanza nella gestione e nella manutenzione;

- **realizzare il censimento degli spazi verdi esistenti e degli spazi pubblici in città che possono essere trasformati in aree verdi urbane** attraverso interventi di forestazione e naturalizzazione;
- **rendere più verdi i portici e le piazze principali della città** (come Piazza Maggiore, Piazza San Domenico, Piazza 8 agosto...) attraverso interventi ponderati, che non ne snaturino l'identità ma che contribuiscano ad implementare il verde urbano, ad esempio nei portici attraverso l'inserimento di piante ornamentali per schermare dai raggi solari e raffrescare l'aria;
- **favorire l'architettura verde attraverso incentivi economici pubblici** e supportare i condomini nella realizzazione di orti sui balconi e schermature verdi degli edifici per ridurre l'effetto isola di calore;
- **rendere la progettazione del verde urbano un fattore determinante nei criteri di valutazione dei progetti** all'interno di bandi pubblici e inserirlo come elemento prioritario nella pianificazione urbanistica;
- **incentivare studio, progettazione e realizzazione di interventi di "verde funzionale"**, ovvero utile in termini di contrasto al cambiamento climatico.

2.1.2 Studio, monitoraggio e interventi mirati per la tutela di fiumi e corsi d'acqua e la prevenzione del rischio idrogeologico

L'acqua deve tornare ad essere considerata una risorsa e un "elemento amico", percezione dalla quale ci si è allontanati a causa delle tragedie climatiche avvenute in tempi recenti. Per questo, appare urgente sistematizzare e velocizzare i processi di intervento per la tutela dei fiumi, per la valutazione e prevenzione del rischio idrogeologico e per la limitazione dei danni.

- **Aggiornare la classificazione della pericolosità di alluvioni, esondazioni ed erosioni** alla luce dei cambiamenti climatici;
- **realizzare una mappatura per individuare vulnerabilità ed esposizione di soggetti e realtà in zone a rischio alluvionale;**
- **realizzare un controllo dettagliato dello stato in cui versano i corsi d'acqua tombati** nel sottosuolo del centro abitato per valutare dove e come intervenire in caso di situazioni a rischio;
- **promuovere azioni per la rinaturalizzazione dei corsi d'acqua;**
- **incentivare l'utilizzo degli invasi esistenti per la raccolta delle acque piovane nelle zone collinari e realizzarne di nuovi.** Gli invasi svolgono un ruolo fondamentale per raccogliere l'acqua dei torrenti in caso di forti piogge e contribuiscono ad evitare le esondazioni; inoltre, l'acqua raccolta può essere utilizzata per l'irrigazione. Realizzare

nuovi invasi necessita di spazio, che andrebbe tolto ai terreni agricoli, per questo viene suggerito di realizzare uno studio di pro e contro per valutare come intervenire.

- **velocizzare i processi** di analisi, individuazione del problema, approvazione dell'intervento e realizzazione dello stesso;
- **migliorare la manutenzione e la pulizia dei pozzetti con l'intervento dell'amministrazione;**
- **rendere balneabili i laghi** presenti nei dintorni della città, per offrire luoghi di rifugio ai residenti.

2.1.3 Formazione e informazione dei cittadini a partire dalle scuole

Per rendere efficaci le nuove azioni proposte e gli strumenti già esistenti, è necessario promuovere una campagna di sensibilizzazione e comunicazione in grado di informare i cittadini in merito ai rischi provocati dal cambiamento climatico e condividere gli interventi previsti dall'amministrazione; parallelamente, la campagna di comunicazione deve responsabilizzare la cittadinanza in merito al ruolo che può avere in questo ambito e fornire le informazioni in merito agli strumenti da adottare in prima persona per mitigare gli effetti della crisi climatica. L'informazione e la formazione devono rivolgersi alla società civile tutta, con un focus particolare alle scuole di ogni ordine e grado.

- **Promuovere iniziative di sensibilizzazione attiva nelle scuole** attraverso la realizzazione di attività laboratoriali, pratiche ed esperienziali;
- **realizzare una campagna di sensibilizzazione rivolta alla società civile per incentivare l'adozione di comportamenti virtuosi**, che sia immediata e con una cadenza regolare;
- **istituire una "carta del cittadino" che documenti le buone prassi adottate dal singolo in merito al contrasto al cambiamento climatico**, individuando delle premialità da corrispondere da parte dell'amministrazione;
- **incentivare la stipula di patti di collaborazione con associazioni, istituti scolastici, comitati di quartiere e altre realtà di cittadinanza attiva per l'adozione e la manutenzione di micro spazi verdi in città;**
- **promuovere la cultura della manutenzione del verde esistente da parte della cittadinanza attraverso il coinvolgimento di tutte le fasce di età**, in particolar modo giovani e anziani: i giovani possono essere coinvolti mediante laboratori scolastici o prime esperienze lavorative finanziate dal Comune; esperienze di volontariato e servizio civile svolte da cittadini pensionati e non possono essere canalizzate in attività di questo tipo.

2.1.4 Amministrazione, expert* e cittadin* insieme per la città

Per mettere in pratica azioni efficaci a lungo termine in grado di rinaturalizzare la città, è importante una collaborazione proficua tra Amministrazione, esperti e cittadini. Gli strumenti esistenti devono essere resi noti e accessibili affinché i cittadini abbiano la possibilità di partecipare attivamente al cambiamento, facendo leva su una loro responsabilizzazione. Il ruolo degli esperti in materia risulta fondamentale nel monitoraggio e nel controllo delle azioni messe in campo e le amministrazioni, a livello comunale e regionale, devono intervenire regolamentando la normativa.

- **Regolamentare all'interno degli strumenti urbanistici del Comune la regola 3/30/300**, secondo la quale ognuno dalla propria abitazione dovrebbe poter vedere almeno 3 alberi, ogni quartiere dovrebbe avere il 30% di copertura arborea e il parco più vicino dovrebbe distare al massimo 300 metri dall'abitazione e applicarla ove possibile;
- **istituire un osservatorio di monitoraggio, controllo e promozione** dei progetti di contrasto al cambiamento climatico che possa avvalersi del **supporto di consulenze scientifiche**;
- **favorire la stipula dei contratti di fiume** e degli strumenti amministrativi esistenti in cui i cittadini collaborano attivamente con l'Amministrazione;
- **Creare comitati di cittadini a livello di quartiere, Comune, Provincia, che operino strumenti di controllo e monitoraggio sulle "politiche green"** promosse dall'Amministrazione con il supporto di esperti;
- **istituire a livello regionale un organo che promuova e incentivi la cultura partecipativa riguardo al tema del cambiamento climatico**;
- **realizzare una campagna informativa, online e offline, per rendere noti e accessibili ai cittadini gli strumenti di partecipazione e collaborazione esistenti** (come ad esempio i contratti di fiume, i patti di collaborazione, le commissioni di quartiere...);
- **realizzare un portale web finalizzato alla raccolta di proposte, indicazioni ed idee dei cittadini in merito ad interventi da realizzare in città**. A tal proposito, viene segnalata la piattaforma civica Iperbole, che potrebbe essere ripensata per rispondere a questa esigenza; da capire come potranno essere gestite e accolte queste proposte.

2.2 Agricoltura urbana, km 0 e rifiuti

Premessa

Il quadro delle direzioni di lavoro e delle relative azioni individuate delinea una sorta di percorso che, a partire da azioni di educazione e sensibilizzazione, promuova la consapevolezza su comportamenti sostenibili, in particolare legati al consumo, alla produzione di rifiuti e all'alimentazione, e sostenga concretamente cambiamenti negli stili di vita individuali per farli affermare gradualmente come vere e proprie pratiche di comunità, con impatto positivo sul territorio e benefici sull'ambiente in termini di riduzione delle emissioni ma anche sulla qualità della vita, la salute pubblica e la valorizzazione del territorio.

Direzioni di lavoro e azioni

2.2.1 Bologna città con più mercati rionali in Italia

Per sostenere e aumentare la diffusione dei mercati rionali è importante prevedere azioni che da una parte sostengano direttamente la diffusione di questi spazi di vendita di prodotti a forte connotazione locale sull'intero territorio comunale, specialmente attraverso incentivi economici o fiscali e la facilitazione di accesso agli spazi pubblici; dall'altra puntino su questo tipo di realtà di vendita come elemento distintivo dell'immagine della città da sostenere .

- **prevedere incentivi per i mercati locali presenti che utilizzano meno imballaggi;**
- **incentivare permessi e abbassare costi per utilizzo degli spazi pubblici** per mercati alimentari;
- **sostenere i mercati rionali concedendo spazi pubblici** (piazze e giardini) gratuitamente;
- **fornire sostegni e incentivi fiscali ai produttori locali;**
- **destinare terreni pubblici a reti alimentari contadine** e dell'economia solidale per sostenerne i costi di produzione;
- **determinare un minimo di mercati per abitanti** a metro quadro e frequenza settimanale;
- **limitare la concessione di licenze per la grande distribuzione e le catene;**
- promuovere progetti per sensibilizzare sull'**impatto del consumo nelle grandi distribuzioni;**
- **promuovere percorsi turistici esperienziali** di agricoltura urbana che valorizzino la visita dei mercati rionali in chiave di turismo sostenibile;

- **creare uno strumento di informazione accessibile** anche on line che consenta di consultare mappa, calendario aggiornato e pubblicità dei mercati rionali locali cittadini.

2.2.2 Bologna sostiene l'autoproduzione, il recupero, il riciclo e lo scambio

Una Bologna a impatto zero è una Bologna che limita la propria produzione di rifiuti attraverso una serie di pratiche di consumo sostenibile, promuovendo lo scambio e l'autoproduzione agricola.

- non solo incrementare terreno disponibile per la creazione di nuovi orti urbani ma soprattutto **tutelare gli spazi già attualmente destinati agli orti urbani** anche in termini di inquinamento (si veda in proposito la questione dell'ampliamento della tangenziale in un'area prossima a terreni adibiti a orti urbani);
- **facilitare la creazione di orti condominiali**, aprendo anche alla possibilità di scambio dei prodotti nei rioni;
- **recuperare spazi pubblici e aree dismesse per destinarli a pratiche di scambio e di condivisione** con ricadute positive anche in termini di riqualificazione urbana;
- **incentivare la produzione di compost** sia promuovendo l'installazione di tritarifiuti domestici per i rifiuti organici sia rendendo disponibili tritarifiuti e compostiere in prossimità dei mercati rionali;
- **sostenere la creazione spazi di prestito gratuito** per la condivisione di oggetti e utensili anche promuovendo la diffusione di buone pratiche cittadine di sharing già esistenti in altre zone della città (Leyla-la biblioteca degli oggetti).

2.2.3 Campagne e servizi integrati di educazione alimentare

Promuovere stili alimentari sani e sostenibili è un tassello fondamentale per diminuire il consumo di prodotti che hanno un elevato impatto ambientale. A tal proposito è importante promuovere la consapevolezza sull'origine del cibo con percorsi di educazione e sensibilizzazione, sostenere le realtà che promuovono abitudini di consumo sostenibili e legate ai prodotti locali, diffondere, informare e rendere accessibili scelte alternative, senza esprimersi nei termini di una "battaglia culturale alle tradizioni locali".

- **prevedere la coltivazione di un orto scolastico** tra le attività didattiche delle scuole dell'infanzia e primarie;
- **aumentare le opzioni di piatti vegetariani nelle mense pubbliche**, incoraggiando l'acquisto di prodotti vegetali locali;

- **promuovere l'organizzazione di incontri informativi con le ASL** riguardo l'alimentazione e le malattie derivate dal consumo eccessivo di prodotti di derivazione animale e promuovere e diffondere ricette e prodotti alternativi al consumo di carne;
- **creare incentivi per le aziende che adottano pratiche sostenibili per l'alimentazione dei dipendenti** (impiego di prodotti locali, menù vegetariani nelle mense aziendali, sostituzione dei buoni pasto pasto destinati alla grande distribuzione con alternative sostenibili).

2.2.4 I rifiuti diventano risorsa

Trasformare i rifiuti in risorsa è un obiettivo ambizioso a cui ci si può avvicinare attraverso azioni che possono potenziare l'impatto del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti, con particolare attenzione all'aspetto della corretta informazione e della sensibilizzazione, anche guardando a pratiche di altri paesi europei, come ad esempio il deposito cauzionale degli imballaggi per bevande molto diffuso in Germania.

- **prevedere l'attivazione digitale della tessera per il conferimento dei rifiuti** consegnata ai cittadini;
- **installare eco compattatori** all'interno di strutture pubbliche o private (supermercati, stazioni, autostazioni, scuole o centri commerciali) per il riciclo di plastica e alluminio a fronte di forme di rimborsi (buoni spesa, buoni sconto, ticket trasporti o rimborsi in denaro);
- **replicare pratiche consolidate a livello europeo per promuovere il riuso di contenitori e imballaggi**;
- **applicare sconti sulla Tari** per le realtà produttive a bassa produzione di rifiuti;
- **realizzare campagne di sensibilizzazione** per il corretto conferimenti dei rifiuti, a partire dalle scuole ;
- **ridurre l'utilizzo di carta per stampanti** nelle strutture e negli uffici pubblici.

3. VIVERE E SPOSTARSI NELLO SPAZIO DELLA CITTÀ

3.1 Ridisegno dello spazio pubblico: mobilità pedonale, mobilità ciclistica e benessere microclimatico

Direzioni di lavoro e azioni

3.1.1 A Bologna la popolazione ha cambiato le sue abitudini e il suo stile di vita in chiave più sostenibile

A Bologna tutti sono chiamati a fare la propria parte, grazie a una sempre più diffusa consapevolezza di quanto anche i comportamenti e le abitudini individuali incidano sul raggiungimento degli obiettivi collettivi di mitigazione e adattamento. Questo può essere reso possibile grazie a un lavoro capillare e costante, promosso dal Comune di Bologna attraverso canali e strumenti differenti, capaci di interagire con la cittadinanza direttamente o attraverso le principali istituzioni e agenzie sociali, dalla scuola al mondo associazionistico, senza però tralasciare una particolare “alleanza” con il mondo dell’impresa e del lavoro. Cambiare le abitudini delle persone è una delle sfide più complesse, soprattutto per alcune fasce anagrafiche di popolazione che sono cresciute con certe abitudini, in un mondo pensato e costruito “a misura di auto”. Non basta dunque parlare di sensibilizzazione, ma occorre concepire e sperimentare forme e strumenti in grado di rendere “conveniente” (non solo in termini economici) il cambiamento delle abitudini e l’adozione di un diverso stile di vita, a partire dalla rinuncia all’utilizzo dell’auto in favore di spostamenti a piedi e in bicicletta. Si tratta di azioni che non possono essere realizzate senza una strategia complessiva e senza un Piano d’Azione che si ponga obiettivi, strumenti e tempi di realizzazione, nella consapevolezza che senza una corretta pianificazione e integrazione tra questi strumenti, sarà difficile ottenere un effettivo e radicale cambio di abitudini. In questa sfida un ruolo cruciale è giocato dai Quartieri, la dimensione istituzionale di maggiore prossimità per chi vive a Bologna.

- **Campagna informativa permanente:** l’obiettivo è quello di raggiungere con mezzi diversi tutte le persone e le generazioni che vivono a Bologna. Una campagna permanente che abbia lo scopo di promuovere consapevolezza e cambio di stili di vita, ma al tempo stesso fornisca tutte le informazioni utili a usufruire dei servizi e delle soluzioni messe a disposizione dall’amministrazione per contrastare l’uso dei mezzi privati a motore.
- **Progetti di educazione “ciclabile” con le scuole.** Nelle scuole si fanno già progetti simili, ma occorre potenziare la diffusione di queste azioni, nella consapevolezza che attraverso la scuola si raggiungono le famiglie e si può incidere sugli stili di vita. Si pensa soprattutto a progetti che promuovano l’uso della bicicletta da parte dei bambini, ma anche la mobilità pedonale (es. pedibus). Un messaggio che non deve subire interruzioni lungo il percorso formativo di ragazze e ragazzi: per questo certi progetti

devono poter continuare anche dopo le scuole primarie, coinvolgendo seppur in maniera diversa l'istruzione secondaria fino ad arrivare al mondo dell'Università.

- **Mobility manager di Quartiere e dialogo continuo con la cittadinanza:** data la rilevanza e la centralità del tema, ogni Quartiere dovrebbe dotarsi di uno “sportello per la mobilità” capace di fornire tutte le informazioni necessarie per favorire la diffusione della mobilità ciclabile. L'istituzione della figura del Mobility manager di Quartiere può favorire una pianificazione e un raccordo tra le azioni di sensibilizzazione e quelle di attuazione degli interventi in favore della mobilità ciclabile; inoltre potrebbe rappresentare la figura su cui innestare un “dialogo continuo” tra istituzioni locali e cittadinanza, in modo da costruire occasioni e strumenti di monitoraggio collettivo e implementazione condivisa della strategia.
- **Incentivare le aziende ad adottare politiche di mobilità sostenibile.** La diffusione di stili di vita e abitudini diverse passa inevitabilmente da una “alleanza” con il mondo del lavoro e dell'impresa. Per questo occorre promuovere un maggior coinvolgimento delle aziende nella costruzione di strategie di sensibilizzazione e nell'attuazione di soluzioni che incentivino la mobilità ciclabile da parte di chi vi lavora.

3.1.2 A Bologna circolano più biciclette che auto

Un progressivo abbattimento del traffico automobilistico privato non è sostenibile senza mettere in campo una serie adeguata di azioni che rendano concretamente agevole l'uso della bicicletta in città. Si tratta innanzitutto di una questione quantitativa e strutturale, che richiama lo sforzo di implementare il parco pubblico di bikesharing, la dislocazione spaziale di stazioni e *hub* in prossimità dei principali servizi; ma anche una questione di giustizia sociale, tesa a rendere conveniente e accessibile a tutte e tutti l'uso della bicicletta. Questo si traduce anche in scelte “radicali” a scapito della mobilità privata a motore, quali ad esempio l'eliminazione di un significativo numero di stalli di parcheggio per le auto, in modo da far posto a parcheggi per il bikesharing e più in generale per le biciclette.

- **Migliorare il servizio nelle sue quantità,** aumentando la flotta pubblica di biciclette per il bikesharing, prevedendo nuovi *hub* nelle aree della città non ancora coperte.
- **Piano per dotare tutti i parcheggi di un accesso al bikesharing.** Realizzare parcheggi scambiatori fuori dal centro città dedicati a chi deve percorrere piccole distanze, con la possibilità di parcheggiare l'auto e prendere la bicicletta.
- **Promuovere intermodalità integrando bike sharing e servizi di tpl,** promuovendo biglietti/abbonamenti integrati e a prezzi accessibili. Soluzioni di questo tipo possono essere implementate grazie al dialogo costruttivo tra Comune e Tper, e anche promosse anche alle aziende attraverso convenzioni e incentivi fiscali.

- **Doppio binario: bicicletta e tpl.** Il Piano della mobilità della città di Bologna deve incentrarsi su due assi tra loro interconnessi: mobilità ciclabile e utilizzo del TPL. In quest'ottica devono essere riviste tutte le scelte e le trasformazioni della rete infrastrutturale, dando priorità a questi due assi anche dal punto di vista tecnico (dislocazione stazioni, parcheggi scambiatori, larghezza delle corsie ecc).

3.1.3 A Bologna “non si perde neanche un..” ciclista. Ridurre gli incidenti a danno di chi usa la bicicletta.

Se si vuol raggiungere l'obiettivo di un “sorpasso” delle biciclette sulle auto private non c'è solo da moltiplicare le infrastrutture di accesso alla mobilità ciclabile, ma c'è bisogno anche di mettere in sicurezza chi pedala. Sono ancora troppi infatti gli incidenti che vedono coinvolte le persone che utilizzano la bicicletta in città: un elemento che scoraggia non poco chi per esempio vorrebbe spostarsi con i propri figli al seguito in modo da educarli all'utilizzo di questo mezzo.

- **Aumentare il numero di piste ciclabili.** Occorre implementare la realizzazione di piste ciclabili estendendo la rete a zone ancora non troppo coperte della città e mantenere costantemente quelle esistenti. Se si vuol promuovere la sicurezza occorre evitare di ricorrere alla realizzazione di semplici “corsie” che rappresentano spesso una soluzione promiscua che non mette in sicurezza chi pedala. C'è la consapevolezza che questo significhi intervenire in maniera più strutturale sulla conformazione della rete infrastrutturale esistente: per questo si propone la cancellazione di stalli dedicati al parcheggio delle auto per fare posto alla realizzazione di piste ciclabili e non compromettere la fruibilità delle sedi stradali da parte dei mezzi di soccorso o del trasporto pubblico.
- **Migliorare la segnaletica.** Chi va in bicicletta deve essere messo in condizione di conoscere e di rintracciare facilmente i percorsi che può compiere in sicurezza da un luogo all'altro, da un servizio all'altro della città. Non ci si può perdere in città alla ricerca del percorso più sicuro. Attraversare la città deve diventare più comodo e sicuro che usare l'auto.
- **Migliorare l'illuminazione delle piste ciclabili.** Una città come Bologna non vive solo nelle ore di luce solare. Per questo occorre potenziare l'illuminazione delle piste ciclabili per favorirne l'utilizzo anche in orario serale.

3.1.4 Non solo bicicletta: riappropriarsi dello spazio pubblico per restituirgli la sua funzione primaria.

A Bologna non è facile andare a piedi, soprattutto se si è bambini o anziani. Come molte altre città italiane ed europee, anche Bologna ha visto la progressiva trasformazione dello spazio pubblico da spazio di relazione a spazio a servizio della mobilità a motore. Le piazze sono

diventate parcheggi, le strade di vecchia fattura faticano a sopportare i livelli di traffico attuale, e quelle nuove sono sempre più larghe per permettere contemporaneamente il transito e la sosta delle auto. La città è pensata sempre di più a misura di auto e non di cittadino. Occorre invertire la tendenza, tornando a occuparsi dello spazio pubblico come spazio in primis di relazione - restituendolo alla sua funzione originaria - ma anche come luogo capace di contribuire al miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente attraverso le sue dotazioni.

- **Riqualificazione della pavimentazione** con soluzioni orientate alla ripermeabilizzazione del suolo (lastroni, autobloccanti ecc), in primis nel centro storico, ma anche nel resto del territorio urbanizzato, secondo un piano che preveda il progressivo rifacimento di pavimentazione, marciapiedi e corsie.
- **Potenziamento delle strategie di forestazione urbana.** Bologna è una città dove il verde non manca, ma si ritiene debba essere implementato lo sforzo a renderla ancora più verde, studiando le soluzioni che rendano compatibile l'inserimento di piantumazioni anche in zone di vecchia urbanizzazione, per contrastare le isole di calore. Riconosciuta l'importanza del verde urbano nelle strategie di contrasto alle isole di calore, si ritiene che nella costruzione di nuovi piani di forestazione urbana si possa ricorrere anche in questo caso alla cancellazione di stalli oggi destinati al parcheggio delle auto per fare posto a piantumazione di alberi.
- **Realizzazione di "rifugi climatici" in ogni quartiere.** Occorre porsi il problema anche in chiave di giustizia sociale, e non ce la si può cavare invitando le persone a frequentare le grandi strutture commerciali. Ci sono persone che non possono permettersi adeguate soluzioni per contrastare nelle proprie abitazioni l'innalzamento delle temperature. Occorre pensare in prospettiva alla realizzazione di "rifugi climatici" dove le fasce più fragili della popolazione possano passare la maggior parte della giornata. Spazi con caratteristiche simili esistono già in alcuni quartieri, ma occorre pensare a una diffusione più capillare su tutto il territorio cittadino.
- **Coinvolgimento della cittadinanza e del Terzo Settore nella cura del patrimonio verde.** Un piano per moltiplicare le dotazioni verdi della città implica uno sforzo maggiore per la sua cura e manutenzione. Occorre per questo motivo coinvolgere anche le comunità e i quartieri intensificando il ricorso a strumenti di cura collaborativa del patrimonio verde.

3.2 Decarbonizzazione del trasporto pubblico e della mobilità privata

Direzioni di lavoro e azioni

3.2.1 A Bologna il traffico è diminuito: si guida solo se necessario e con auto a impatto zero.

Una Bologna con meno auto è una Bologna per i pedoni, dove le persone sono libere di vivere nelle strade e riprendersi lo spazio urbano. Per questo è importante che il Comune di Bologna si dedichi contemporaneamente all'abbattimento del traffico automobilistico ad uso privato e all'abbattimento delle emissioni connesse a questo. Su questo fronte è importante sottolineare come le due direzioni di lavoro siano inscindibili. Secondo l'assemblea infatti non è accettabile puntare esclusivamente sugli incentivi per auto elettriche, se questo vuol dire trascurare il generale abbattimento del traffico privato. Promuovere l'uso di automobili sostenibili e impedire l'uso dell'automobile in generale può apparire come una contraddizione in termini. Secondo l'assemblea si tratta in realtà di obiettivi che possono coesistere su un orizzonte temporale diverso: un obiettivo di breve periodo (promuovere automobili elettriche) e un obiettivo di lungo periodo (abbattere il traffico automobilistico). Resta ancora da chiarire quali siano le fattispecie in cui il ricorso all'automobile si riconosce come davvero "necessario", e a quali organismi competa la risposta a questa domanda.

- **Incentivare il ricorso ad auto a idrogeno verde.** Questa tipologia di auto, molto promettente dal punto di vista dell'efficientamento energetico, è ancora poco diffusa in Italia. Occorrerebbe quindi consolidare una rete di stazioni a idrogeno e incentivarne l'acquisto con iniziative dedicate, come già avviene per quelle elettriche.
- **Incentivare il ricorso ad auto elettriche, riconoscendole come soluzione 'di transizione'.** Le auto elettriche (come quelle a idrogeno) vengono riconosciute come un'ottima alternativa alle auto con motore a idrocarburi, e quindi come una buona soluzione a breve termine per abbattere le emissioni legate a spostamenti privati. Resta importante però continuare a riconoscerne e affrontare i limiti e le controindicazioni legate a un impiego di questi mezzi. Ad esempio, le auto elettriche non sono del tutto a impatto zero e un loro ricorso massiccio avrebbe comunque controindicazioni in termini di sicurezza stradale e vivibilità della città.
- **Rendere davvero sostenibile l'auto elettrica,** ad esempio interrogandosi su come venga prodotta l'energia che le alimenta e sul ciclo di vita del prodotto. Soluzioni possono essere l'installazione di impianti fotovoltaici dedicati alla produzione di energia per le macchine elettriche, ma anche la promozione di circuiti che permettano il riutilizzo delle batterie esauste per altri usi.

ultimo esempio di auto è rimasto finora relegato

- **Promuovere interventi volti a disincentivare l'auto privata.** Un importante incentivo su questo fronte potrebbe essere costruire parcheggi "scambiatori" fuori dal centro città dedicati a chi deve percorrere piccole distanze, con la possibilità di prendere navetta e altri mezzi pubblici con un unico biglietto per il trasporto integrato (vedi obiettivo 2). Si propone anche di incentivare il car sharing, o di ricorrere a disincentivi come l'aumento di autovelox in aree urbane.

3.2.2 Prendere i mezzi pubblici a Bologna è comodo, conveniente e fruibile. La 'leggerezza' del muoversi a Bologna

Un progressivo abbattimento del traffico automobilistico privato non è sostenibile senza garantire in parallelo un trasporto pubblico efficace e di qualità. Secondo l'assemblea offrire un trasporto pubblico di qualità non significa soltanto garantire un adeguato numero di tratte e corse frequenti, ma anche favorire la piena accessibilità e fruibilità di tutte e tutti ai servizi. Oltre la sola fattibilità, muoversi con i mezzi pubblici deve essere quindi un'esperienza economicamente conveniente e "comoda". In questo modo, il ricorso all'automobile potrebbe diventare un'opzione obsoleta e poco conveniente. Con riferimento al tema del trasporto pubblico, l'Assemblea non ha toccato il tema dell'abbattimento delle emissioni di Co2, riconoscendo come già validi gli sforzi e gli obiettivi prefissati dal Comune di Bologna in altri documenti programmatici (come spiegato nel Dossier).

- **Migliorare il servizio nelle sue quantità,** aumentando la flotta pubblica, il numero di linee e la frequenza delle tratte del servizio pubblico.
- **Guardare alle disuguaglianze di movimento,** migliorando il servizio di trasporto pubblico anche fuori dal centro per connettendo la città alle periferie e ai comuni limitrofi, ma anche continuando ad abbattere quanto più possibile abbonamenti e tariffe.
- **Promuovere il trasporto integrato di bus tram e bike sharing** ad esempio attraverso biglietti/abbonamenti economicamente accessibili. Soluzioni di questo tipo possono essere implementate grazie al dialogo costruttivo tra Comune e Tper, e anche promosse anche alle aziende attraverso convenzioni e incentivi fiscali.
- **Promuovere lo spostamento condiviso tra privati,** ad esempio con un bla bla car bolognese o con navette dedicate al trasporto scolastico.

3.2.3 A Bologna si può andare a lavorare e studiare senza inquinare. Il pendolare è felice!

A Bologna molte persone ricorrono al pendolarismo per ragioni di studio e lavoro, ma continuano a ricorrere all'uso dell'auto. Per questo è importante promuovere soluzioni di mobilità sostenibile a misura di pendolare, che permettano alle persone di raggiungere il Comune di Bologna in modo comodo preferendo il trasporto pubblico all'uso dell'auto.

- **Incentivare il ricorso di lavoratori dipendenti a soluzioni sostenibili,** puntando primariamente sull'impiego di mezzi pubblici ma anche sulla mobilità privata sostenibile. Per quanto riguarda il trasporto pubblico, si consiglia di aumentare numero e frequenza delle corse notturne ed estive, con particolare riferimento alle corse che connettono la città alle periferie e ai comuni limitrofi. Un'altra proposta prevede di implementare strategie di decongestionamento del centro città che durino tutta la settimana. Per quanto riguarda la mobilità privata, il consiglio è di mettere maggiori colonnine di ricarica per auto elettriche a disposizione dei lavoratori del settore pubblico e più in generale di tutta la cittadinanza (vedi obiettivo 1).
- **Incentivare le aziende ad adottare politiche di mobilità sostenibile.** In particolare si propone di promuovere una maggiore adesione delle aziende alla convenzione di Mobility Management già disponibile. Su questo fronte si propone di ampliare la platea di persone che possono partecipare alla convenzione, ad esempio abbattendo la soglia minima di 100 dipendenti. Le aziende potrebbero anche essere incentivate a inserire nei parcheggi dedicati ai dipendenti delle colonnine di ricarica con produzione di energia fotovoltaica.

In generale il dialogo con le aziende viene riconosciuto come il primo strumento amministrativo su cui puntare. Qualora dialogo e convenzioni non fossero sufficienti, viene riconosciuto come legittimo anche il ricorso a strumenti amministrativi più aggressivi e tendenti all'obbligatorietà.

- **Promuovere il ricorso allo smart working dove possibile,** ad esempio incentivando aziende e uffici pubblici a fare ricorso allo smart working flessibile, ma anche contribuendo a garantire l'effettivo rispetto delle ore di lavoro agile già contrattualizzate.

Cos'è il Mobility Manager?

Ad oggi gli enti pubblici e le imprese con più di 100 dipendenti per sede devono individuare un responsabile della mobilità del personale: il Mobility Manager di azienda, con una funzione ha l'incarico di ottimizzare gli spostamenti sistematici dei dipendenti, con l'obiettivo di ridurre l'uso dell'auto privata. Può adottare, tra l'altro,

strumenti come il Piano spostamenti casa-lavoro (PscL), con cui si favoriscono soluzioni di trasporto alternativo a ridotto impatto ambientale (car pooling, car sharing, bike sharing, trasporto a chiamata, navette, ecc.)

- **Facilitare l'efficientamento energetico delle postazioni di lavoro**

Secondo l'assemblea è importante abbattere non solo le emissioni di Co2 connesse alla mobilità casa-lavoro, ma anche contrastare le emissioni prodotte nelle ore lavorative. Su questo fronte si propone ad esempio di promuovere sforzi di riorganizzazione delle postazioni di lavoro delle aziende verso un maggiore efficientamento energetico. Si propone anche di incoraggiare la riallocazione del lavoro di dipendenti e liberi professionisti fuori città nei periodi estivi, come strategia per evitare il ricorso agli impianti di climatizzazione di grandi edifici.

3.2.4 Dalle elementari all'università a impatto zero, con uno sguardo anche al nido.

Bologna, come molte altre città europee, non è un posto in cui un bambino di 8 anni può scegliere facilmente di andare a scuola a piedi da solo. Dall'asilo nido fino all'Università, è importante che l'accesso all'istruzione dell'obbligo e volontaria possa essere a emissioni zero, sviluppando soluzioni dedicate alla decarbonizzazione della mobilità annessa al sistema scolastico.

- **Qualificare ulteriormente le piste ciclabili**, rendendole generalmente più sicure e inaugurando un circuito che connetta tutte le scuole elementari e medie. In questo modo si permetterebbe ai bambini di andare a scuola da soli se abbastanza grandi, o anche di ideare dei pedibus in bicicletta.
- **Potenziamento dei sistemi di parcheggio bici** davanti alle scuole, ampliando anche numero e qualità delle rastrelliere.
- **Qualificare maggiormente il servizio pedibus nelle scuole**. Il Comune potrebbe incentivare il ricorso delle famiglie al servizio pedibus, ad esempio prevedendo un bonus di spesa per i libri di testo per le famiglie che scelgono di avvalersene. Il servizio pedibus dovrebbe essere offerto anche a chi si avvale di prescuola e doposcuola, attraverso bandi finanziati dal Comune.
- **Istituire una flotta di "scuolabus"** pubblici e green, dedicati al trasporto scolastico.
- **Sensibilizzare le scuole come alleate nello sviluppo e attuazione di nuove soluzioni**. Un contributo della scuola potrebbe essere ad esempio ridurre il carico di libri da portare nello zaino per rendere più agevole il tragitto a piedi casa-scuola. Lo strumento amministrativo in questo caso è la stipula di convenzioni con i diversi Istituti

Comprensivi.

- **Ideare un servizio i BlaBlaCar dei genitori**, che possano accompagnare a turno i bambini a scuola. Questo servizio potrebbe essere sviluppato con il supporto dell'istituto scolastico.
- **Incoraggiare l'istituzione di poli scolastici fuori dal centro città**, come modo di abbattere le percorrenze di persone che vivono in altri quartieri.

3.2.5 Bologna coi piedi per terra: volare non serve più, chiuso l'aeroporto per voli nazionali

Non è certo un segreto il fatto che l'aereo sia il mezzo di trasporto più impattante in termini di Co2 e polveri sottili emesse nell'aria. Per questo, per una città a emissioni zero che voglia promuovere la giustizia climatica e la salute dei bolognesi è fondamentale limitare il più possibile il traffico aereo in generale e quello privato in particolare, in ogni modo possibile.

Quello della mobilità aerea è un tema che non è di competenza comunale, su cui il Comune di Bologna può difficilmente legiferare in modo diretto. Nonostante questo, per l'Assemblea resta comunque importante capire quale ruolo possa giocare l'amministrazione per contribuire al progressivo abbandono di cittadini e consumatori dei voli pubblici e privati. L'obiettivo è quello di trovare nel 2030 l'aeroporto definitivamente chiuso a tutti i voli nazionali, come risultato ultimo della scarsissima popolarità di questo mezzo di trasporto tra chi prima se ne avvaleva.

- **Disincentivare e/o vietare il ricorso ai voli privati in ogni modo possibile**, ad esempio attraverso specifiche tassazioni. Si segnala a tale proposito che le tassazioni monetarie potrebbero non essere un deterrente commisurato al patrimonio degli utilizzatori di voli privati. Un'altra soluzione prevede lo scollegamento dal sito aeroportuale delle aziende che propongono/gestiscono voli privati, o l'aumento delle tariffe per servizi offerti a voli e compagnie private (es. servizi di rifornimento).
- **Promuovere la conoscenza delle opportunità ferroviarie** di Bologna. La città di Bologna può vantare un'elevata connessione ferroviaria rispetto ad altri capoluoghi di regione. Comunicarne i vantaggi a cittadini e turisti potrebbe rendere l'opzione più appetibile rispetto a voli interni.
- **Vietare la pubblicità di voli e compagnie aeree** sul territorio comunale
- **Acquisire nuove strategie aderendo a reti esistenti sul tema**, ad esempio entrando nella rete globale dei sindaci uniti per affrontare la crisi climatica "C40"

3.2.6 A Bologna l'accessibilità regna sovrana

Lo spostamento è un diritto, e va riconosciuto come tale a tutte le persone che vivono Bologna. Per questo ogni misura deve sempre essere sviluppata e realizzata avendo cura di garantirne la

piena accessibilità a persone con un diverso funzionamento fisico, cognitivo e sensoriale. Lo sguardo del Comune dev'essere all'accessibilità delle strade, ma anche a quello dei servizi.

- **Garantire marciapiedi accessibili**, per permettere alle persone di scegliere di attraversare lo spazio pubblico come pedoni invece che dover ricorrere all'automobile o altri mezzi.
- **Abbattere la mobilità individuale per adempimenti burocratici**, agendo direttamente sulla localizzazione e sulla modalità di erogazione dei servizi pubblici. Numerose le possibilità riconosciute all'ente pubblico su questo fronte. Aiuterebbe ad esempio garantire punti di accesso ai servizi diffusi capillarmente su tutto il territorio comunale così da permettere di accedere ai servizi pubblici con brevi tratte percorribili a piedi. Anche puntare sulla burocrazia digitale potrebbe rendere ancor meno necessario il movimento, a patto però di garantirne l'accessibilità a tutte le persone a prescindere dall'età (es. affiancamento di persone anziane).

3.2.7 Chi respira aria a Bologna è sempre informato e consapevole

Perché le iniziative di cui ai punti precedenti possano ottenere l'adesione di tutti e tutte e avere pieno effetto, è importante che le diverse misure e opportunità siano comunicate con efficacia. Una città verde è una città in cui tutte le persone che la attraversano sanno come fare a mantenerla pulita e sostenibile.

“Chi respira aria a Bologna” non è soltanto una bella immagine. Secondo l'assemblea, le informazioni devono raggiungere correttamente non solo i cittadini residenti, ma anche persone con domicilio temporaneo, persone pendolari e city-users, persone senza cittadinanza italiana e persone senza dimora. Chiunque attraversi il territorio di Bologna e respiri la sua aria, fa parte di quelle persone che possono tutelarne la qualità - se prima gli si danno i giusti strumenti per farlo.

- **Promuovere campagne informative e di sensibilizzazione dirette alla cittadinanza** per conoscere vantaggi e opportunità del trasporto pubblico e incentivare la mobilità sostenibile.
- **Favorire la conoscenza del funzionamento dei mezzi pubblici**, per facilitarne l'utilizzo da parte dei cittadini.