RACCOMANDAZIONE 1

“Bologna neutrale è ...”

Il patrimonio edilizio impatta per il 75% nella produzione di CO_2 a Bologna, 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~~ cittadinanza e imprese hanno spesso difficoltà di accesso per la continua evoluzione della normativa, la complessità delle informazioni, e 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.

Per superare la sfida e raggiungere quanto detto, si raccomanda di promuovere campagne di sensibilizzazione e aumentare la consapevolezza; di promuovere una collaborazione tra pubblico e privato per la riqualificazione del patrimonio edilizio; di individuare forme di incentivo e di promuovere gli edifici a impatto zero.

PROPOSTA 1.a Promuovere campagne di sensibilizzazione e aumentare la consapevolezza

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. Il primo passo per rendere concreti gli strumenti nuovi e già vigenti è avorare 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~~ la cittadinanza e le **imprese a comprendere le opportunità che ci sono e i successivi passi da compiere.**

A tal proposito, si propone di realizzare percorsi formativi per gli amministratori di condominio, sostenere e ampliare le esperienze che hanno ottenuto buoni risultati, istituire una figura esperta nell’ambito della riqualificazione energetica, promuovere la partecipazione attiva nelle politiche di efficientamento energetico, comunicare e rafforzare gli sportelli informativi e di consulenza nell’ambito della riqualificazione del patrimonio edilizio e realizzare uno strumento di quartiere per l’informazione e la sensibilizzazione di comportamenti e scelte sostenibili.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Realizzazione di realizzare percorsi formativi rivolti agli amministratori di condominio** ~~e prevedere interventi nelle assemblee di condominio da parte di personale qualificato~~. Gli amministratori di condominio vengono infatti individuati come attori fondamentali da coinvolgere, anello strategico nell’informare i residenti circa agevolazioni e opportunità esistenti e gli interventi di mitigazione e adattamento che potrebbero da una parte migliorare l’impronta ecologica dell’edificio e allo stesso tempo avere dei vantaggi sul lungo termine in termini di consumi e di comfort dell’abitare. Data la difficoltà nel coinvolgere la categoria degli amministratori in attività di formazione e poi di diffusione presso i propri condomini, è importante individuare forme di incentivo, quale l’ottenimento di crediti formativi, l’individuazione di un titolo di riconoscimento che identifichi amministratori formati su questi temi. D’altra parte, promuovere campagne di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza potrebbe portare gli stessi abitanti a richiedere ai propri amministratori una preparazione maggiore su questi temi e la possibilità di realizzare interventi.
2. **Ampliamento di ~~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;
3. **Istituzione di istituire una figura esperta nell’ambito delle riqualificazione** che faccia consulenza ai privati, sull’esempio dell’energy manager;
4. **Promozione della promuovere la partecipazione attiva** ~~dei cittadini~~ della cittadinanza nelle politiche di efficientamento energetico;
5. **Rafforzamento e comunicazione degli ~~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). Leggere/integrare con la seguente proposta di azione del 1.b.: **istituire/rafforzare sportelli tecnici di consulenza comunale** che possano supportare ~~cittadini~~ cittadinanza e imprese nell’accedere alle informazioni in merito a incentivi e opportunità presenti e supportino nell’iter (one stop shop).
6. **Realizzazione di realizzare uno strumento di informazione e di sensibilizzazione di quartiere ~~di informazione e sensibilizzazione~~** (ad esempio un giornalino di quartiere) che riguardi comportamenti e scelte sostenibili, focalizzandosi su esigenze e bisogni prevalenti in una certa zona della città.

PROPOSTA 1.b Promuovere la collaborazione tra 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.

Per realizzare questa collaborazione più stretta tra il settore pubblico e quello privato si propone di realizzare una mappatura dell’impronta ecologica del patrimonio pubblico e privato esistente; istituire e rafforzare sportelli tecnici di consulenza comunale per supportare la cittadinanza e le imprese; attivare fondi di garanzia comunali per consentire interventi di efficientamento energetico anche alle persone a minor reddito; introdurre una forma di patto per la riqualificazione tra il pubblico e il privato e definire criteri stringenti di sostenibilità.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Realizzazione di realizzare una mappatura dell’impronta ecologica del patrimonio esistente** che definisca lo stato dell’arte del patrimonio edilizio pubblico e privato del Comune di Bologna, attraverso l’individuazione di parametri tecnici che definiscano un “edificio modello” con cui comparare il patrimonio esistente. Tale azione viene reputata importante al fine di comprendere al meglio il punto di partenza, poter indirizzare le azioni del Comune e promuovere l’efficientamento degli edifici.
2. **~~istituire/rafforzare sportelli tecnici 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).~~ Si suggerisce di non inserire questa proposta di azione in quanto molto simile a quelle della proposta 1.a
3. **Attivazione di attivare fondi di garanzia comunali** per consentire interventi di efficientamento anche alle persone con minori disponibilità finanziarie;
4. **Introduzione di introdurre una forma di patto per la riqualificazione fra pubblico e privato**, che definisca impegni e oneri delle parti e in cui gli uffici tecnici comunali siano coinvolti nella garanzia del patto tra pubblico e privato nei processi di rigenerazione. Il Comune potrebbe inoltre promuovere accordi quadro tra multiutility e cittadini/e (ad esempio promuovendo un accordo fra HERA e cittadinanza ~~cittadini~~, per cui la prima si fa carico del cambio della caldaia e i secondi si impegnano a stipulare con questa il contratto)
5. **Definizione di definire stringenti criteri di sostenibilità** per la partecipazione a bandi.
6. Si suggerisce di inserire qui la proposta di azione del 6.c. **Promozione dell’ Facilitare ~~l’~~efficientamento energetico delle postazioni di lavoro.** ~~Secondo l’assemblea~~ E’ importante abbattere non solo le emissioni di CO_2 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, prevedendo anche controlli periodici nei luoghi di lavoro con annesse sanzioni. Si propone anche di incoraggiare la riallocazione del lavoro di e delle dipendenti e liberi/e professionisti/e fuori città nei periodi estivi, come strategia per evitare il ricorso agli impianti di climatizzazione di grandi edifici.

PROPOSTA 1.c 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 la cittadinanza e le imprese ~~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. Oltre a prevedere forme di incentivo economico per gli interventi di riqualificazione, si propone di individuare meccanismi di incentivo edilizio e urbanistico; definire un sistema per il calcolo dell’impronta ecologica individuale e premi i comportamenti virtuosi; attrarre risorse da destinare ad interventi di riqualificazione ed efficientamento e incentivare gli interventi che aumentano la classe energetica di un edificio.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Previsione di prevedere forme di incentivo economico** per gli interventi di riqualificazione, con particolare attenzione al settore industriale e artigianale;
2. **Individuazione di individuare meccanismi di incentivo urbanistico/edilizio** (ad esempio, concessioni di un aumento delle volumetrie in cambio dell’attuazione di oneri di sostenibilità);
3. **Definizione di 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).
4. **Individuazione di individuare meccanismi per attrarre risorse da destinare a interventi di riqualificazione ed efficientamento, ad esempio:**
   - tramite ANCI avviare un’interlocuzione per destinare i crediti che lo Stato cumula per finanziare misure di riqualificazione;
   - definire forme di contributo a fondo semi perduto, che prevedano che il Comune reperisca risorse (ad esempio dallo Stato) che possa concedere come contributi a chi realizza interventi di riqualificazione. Nel momento in cui l’immobile viene venduto, il surplus di valore acquisita grazie agli interventi fatti viene resa al Comune.
5. **Incentivazione di ~~incentivare la realizzazione~~ di interventi che aumentino la classe energetica di un edificio,** prevedendo sgravi fiscali e la possibilità di avere la certificazione di passaggio di classe energetica gratuitamente, altrimenti realizzata unicamente nel caso di vendita dell’abitazione per il calcolo del valore dell’immobile.

~~PROPOSTA 1.d~~ Promuovere gli edifici a impatto zero ~~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 primi 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.

Per raggiungere l’obiettivo della proposta, si propone di aggiornare e prevedere meccanismi di controllo dell’attuazione dei regolamenti e piani già presenti; promuovere una serie di interventi di riqualificazione ed efficientamento; rendere obbligatorio l’utilizzo della bioedilizia; promuovere l’adozione di forniture meno impattanti; avviare una riflessione ed una sperimentazione sulla casa passiva; promuovere l’utilizzo di sistemi domotici per gestire l meglio i sistemi di riscaldamento e raffreddamento e promuovere gli interventi di riqualificazione di almeno due edifici piloti per quartiere utilizzando la bioedilizia.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Aggiornamento dei ~~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;
2. **Promozione di ~~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.
3. **Obbligo di ~~rendere obbligatorio~~ l’utilizzo della bioedilizia** negli interventi di riqualificazione e nelle nuove edificazioni.
4. **Promozione di ~~promuovere l’adozione~~ di forniture meno impattanti:**
   - obbligando l’uso di lampadine a led a discapito di lampadine maggiormente energivore, 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
5. **Promozione di ~~promuovere l’utilizzo di~~** sistemi domotici che permettano di meglio gestire i sistemi di riscaldamento e raffreddamento e controllino il rispetto delle normative per quanto riguarda la temperatura
6. **Avvio di avviare una riflessione sulla casa passiva e avvio di avviare una sperimentazione** coinvolgendo l’università
7. **Promozione di promuovere interventi di riqualificazione di almeno due edifici piloti per quartiere** utilizzando la bioedilizia

~~PROPOSTA 1.e Monitoraggio dell’Assemblea~~

Si propone di non inserire questa proposta in quanto già prevista nel Regolamento dell’Assemblea e dunque obbligatoria dopo la conclusione dell’Assemblea.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **~~individuare un gruppo che monitori i lavori dopo la conclusione dell’Assemblea dei cittadini~~**

RACCOMANDAZIONE 2

“Bologna neutrale è ...”

Nel percorso verso il raggiungimento della neutralità climatica uno snodo fondamentale è rappresentato dall’energia e da come essa viene utilizzata e prodotta a livello locale.

La sfida per la città nei prossimi anni sarà pertanto da una parte quella di aumentare la consapevolezza della comunità locale su queste tematiche, dall’altra il consolidamento di meccanismi che facilitino la creazione di impianti di produzione e distribuzione locale, così come l’adesione della cittadinanza, di organizzazioni e istituzioni a forme di produzione e consumo collettivo dell’energia.

Si raccomanda dunque di promuovere la produzione di energia da fonti rinnovabili in modo più efficiente, diversificato e con minori impatti; promuovere le comunità energetiche rinnovabili, la condivisione dell’energia e lo smaltimento degli impianti dismessi; rendere le persone più consapevoli e responsabili e snellire i processi di transizione ecologica.

PROPOSTA 2.a Promuovere la produzione di energia da fonti rinnovabili in modo ~~è~~ più efficiente, diversificatao 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 dell’emissione in atmosfera di CO_2 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.

A tal proposito, si propone di mettere a disposizione della ricerca le risorse finanziarie necessarie a superare i limiti delle tecnologie attualmente impiegate nella produzione e utilizzo di energie rinnovabili; informare la cittadinanza sui vantaggi e sui costi ambientali e sociali della transizione ecologica e sperimentare altre fonti di energia pulita.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Messa 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. Laddove esistono già partnership orientate alla ricerca applicata tra queste realtà, queste iniziative vanno supportare e ulteriormente sviluppate, ad esempio promuovendo corsi di formazione per la creazione a livello locale di figure professionali.
2. **Informazione 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. In tal senso andrebbe maggiormente pubblicizzato e promosso lo Sportello energia del Comune, anche in un’ottica di integrazione con quanto previsto ~~per i punti 1.1.1 e 1.1.2.~~ nelle proposte 1.a e 1.b
3. **Sperimentazione di Sperimentare altre fonti di energia pulita come ad esempio l’idrogeno**, per le quale i limiti tecnologici per un impiego anche su piccola scala - riscaldamento domestico o combustibile per automobili - sono già oggetto di sperimentazioni interessanti, come quella di TPER che sta sviluppando un sistema per la distribuzione dell’idrogeno e che potrebbe essere implementato anche a Bologna per l’accesso alle auto private.
4. Si suggerisce di inserire la seguente proposta d’azione della proposta 6.a.: **Rendere davvero sostenibile l’auto elettrica producendo energia rinnovabile,** 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. In materia di produzione di energia solare, si chiede di abrogare la normativa che impedisce ai residenti del centro storico di installare impianti fotovoltaici sui tetti - ma anche di promuovere defiscalizzazione e remunerazione a cittadini/e che producono energia.

PROPOSTA 2.b Promuovere le CER, la condivisione ~~produzione~~ di energia da fonti rinnovabili e lo smaltimento degli impianti dismessi ~~sono più diffusi e distribuiti a livello locale~~

La nascita di Comunità energetiche rinnovabili (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.

Al fine di incentivare la diffusione delle CER a livello urbano si propone di dare un ruolo più significativo, al Comune e ai Quartieri, nella promozione e nascita delle CER e di forme meno strutturate di condivisione dell’energia; rendere le CER maggiormente accessibili anche a chi non ha la possibilità di affrontare l’investimento per la costruzione dell’impianto; incentrare l’attenzione sull’adesione alle CER da parte delle aziende del territorio; sfruttare maggiormente le infrastrutture pubbliche per la creazione di impianti di produzione che fungano da nucleo per la nascita delle CER e creare filieri locali per la rigenerazione o lo smaltimento degli impianti dismessi.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Promozione da parte del Comune e dei quartieri delle ~~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. Per rendere questo percorso graduale, potrebbe essere opportuno inizialmente promuovere e dare supporto alla nascita di forme di condivisione dell’energia meno strutturate delle CER, come l’autoconsumo collettivo.
2. **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.
3. **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 CO_2, 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.
4. **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, le strade di grande viabilità e gli energy park su terreni o aree di proprietà comunale.
5. **Creazione di filiere locali per la rigenerazione o lo smaltimento di impianti dismessi**, anche tramite l’individuazione di aree del territorio comunale da destinare ad impianti di smaltimento e il supporto del Comune alla creazione degli stessi, di modo da creare un circuito economico locale che possa anche fungere da volano di sviluppo per il territorio.

PROPOSTA 2.c Rendere 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 contenere o efficientare i consumi.

Per questo motivo si propone di sensibilizzare le persone sull’adozione di comportamenti virtuosi anche nei luoghi più frequentati dalla cittadinanza; introdurre il tema della sostenibilità nei programmi di educazione civica nelle scuole (anche promuovendo visite didattiche); sensibilizzare sul tema della CO_2 presente in atmosfera e sui comportamenti virtuosi; prevedere meccanismi di disincentivo per i comportamenti non virtuosi e sostenere l’acquisto e l’utilizzo di dispositivi più energeticamente efficienti.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Sensibilizzazione delle ~~Sensibilizzare le~~ persone sull’adozione di comportamenti virtuosi, in particolare quelli che riducono i consumi energetici.** Oltre ad essere maggiormente pubblicizzato per farlo conoscere alle persone (vedi sopra), lo Sportello Energia potrebbe anche essere dotato di un punto mobile che si sposta nel territorio comunale ed arriva a portare le informazioni più vicino alla cittadinanza. È importante però immaginare azioni di sensibilizzazione anche nei luoghi maggiormente frequentati dai cittadini come i luoghi di lavoro, tramite accordi con le aziende, e le abitazioni, tramite accordi con gli amministratori condominiali.
2. **Introduzione ~~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. Il Comune può ad esempio promuovere visite e uscite didattiche presso lo Showroom Energia e Ambiente.
3. **Sensibilizzazione ~~Sensibilizzare~~ sul tema della CO_2 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 CO_2.
4. **Promozione di 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, o come forme di monitoraggio/controllo comunitario (peer to peer) sui comportamenti individuali e sui consumi.
5. **Supporto all’acquisto e all’utilizzo di ~~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. Si potrebbe adottare questa misura in maniera graduale, partendo dalla sostituzione di prodotti più accessibili, come le lampadine.

PROPOSTA 2.d Snellire i processi di transizione ecologica ~~Diventa più semplice per cittadini, 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.

Per semplificare e snellire questa burocrazia si propone di rendere più semplice l’iter burocratico, per privati e aziende, per la creazione di impianti di produzione di energia rinnovabile e di avvio delle CER e di semplificare la stipula di contratti con il Gestore dei Servizi Energetici.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Semplificazione dell’iter ~~Semplificare per privati ed aziende l’iter~~ burocratico per la creazione di impianti di produzione e l’avvio di CER per i privati e per le aziende,** in modo particolare per quanto riguarda gli adempimenti necessari all’ottenimento delle autorizzazioni per l’installazione di impianti fotovoltaici. Lo Sportello Energia potrebbe svolgere anche un ruolo di consulenza e supporto per la gestione degli adempimenti necessari all’installazione di impianti e alla costituzione di CER.
2. **Semplificazione della ~~Semplificare la~~ stipula di contratti con il Gestore dei Servizi Energetici (GSE)**

Bologna Missione Clima

ASSEMBLEA CITTADINA PER IL CLIMA DI BOLOGNA

Comune di Bologna

fondazione innovazione urbana

Con il supporto metodologico di Sociolab

RACCOMANDAZIONE 3

“Bologna neutrale è ...”

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~~ la cittadinanza ne abbia 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 CO_2, il contenimento delle isole di calore, la preservazione 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.

In coerenza con il raggiungimento degli obiettivi sopraelencati, si raccomanda di naturalizzare la città e rendere permeabili i suoli urbani; studiare, monitorare e tutelare i fiumi e i corsi d’acqua e la prevenzione del rischio idrogeologico; formare e informare la cittadinanza partendo dalle scuole e promuovere la collaborazione tra esperti ed esperte, la cittadinanza e l’Amministrazione.

PROPOSTA 3.a Naturalizzare la città e rendere permeabili i suoli urbani

La de-impermeabilizzazione dei suoli e delle superfici urbane pavimentate ~~urbane~~ è uno dei primi passi da compiere per raggiungere l’obiettivo di rinaturalizzare la città e ridurre i rischi di esondazioni e di 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 della cittadinanza ~~dei cittadini~~ per la sua manutenzione.

Per attuare questa proposta si propone di aumentare la permeabilità dei suoli; realizzare delle aree verdi favorendo la collaborazione della cittadinanza; fare un censimento degli spazi verdi e di quelli pubblici che possono prestarsi ad una trasformazione in aree verdi urbane; supportare l’architettura verde e rinverdire portici e piazze principali; valorizzare la componente qualitativa nei criteri delle gare per i lavori sul verde; aggiornare il Regolamento del Verde più frequentemente e realizzare fontanelle pubbliche per disincentivare l’acquisto di bottiglie in plastica.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Aumento della ~~aumentare la~~ permeabilità dei suoli** sia nel centro storico che nelle periferie attraverso: l’avvio di pratiche di de-cementificazione; l’individuazione di una percentuale minima di suolo da rendere permeabile; lo snellimento delle procedure di intervento per opere di permeabilizzazione e naturalizzazione; l’investimento in interventi pubblici e la regolamentazione e l’incentivo di interventi privati.
2. **Realizzazione di ~~realizzare~~ micro aree verdi in spazi residuali del tessuto urbano favorendo il coinvolgimento e la collaborazione della cittadinanza** nella gestione e nella manutenzione
3. **Realizzazione del ~~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;
4. **Rinverdimento dei portici e delle piazze principali ~~il 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;
5. **Supporto all’ ~~favorire l’~~architettura verde attraverso incentivi economici pubblici**; supportare i condomini nella realizzazione di orti sui balconi e schermature verdi degli edifici per ridurre l’effetto isola di calore e incentivare la coltivazione di piante che assorbono sostanze inquinanti;
6. **Valorizzazione della ~~valorizzare la~~ componente qualitativa nei criteri di aggiudicazione delle gare per i lavori sul verde;**
7. **Aggiornamento del ~~Aggiornare il~~ Regolamento del Verde con maggiore frequenza rispetto ai termini attuali per stare al passo con il cambiamento climatico;**
8. **Realizzazione di ~~realizzare~~ fontanelle pubbliche per agevolare l’utilizzo della borraccia e disincentivare l’acquisto di bottiglie in plastica;**

PROPOSTA 3.b Studiare, monitorare e tutelare i ~~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 e il Comune dovrà svolgere un’azione di coordinamento e sensibilizzazione con i diversi enti competenti.

A tal fine, si propone di aggiornare con più frequenza la classificazione della pericolosità di alluvioni, esondazioni ed erosioni; realizzare un controllo approfondito dello situazione dei corsi d’acqua tombati e dei paleoalvei nel sottosuolo; rinaturalizzare i corsi d’acqua e scarichi; migliorare la manutenzione e pulizia dei pozzetti e incentivare l’utilizzo degli invasi esistenti e la realizzazione di biolaghetti per la fitodepurazione e la raccolta delle acque piovane.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Aumento della ~~aumentare la~~ frequenza di aggiornamento della classificazione della pericolosità di alluvioni, esondazioni ed erosioni** e della mappatura per individuare vulnerabilità ed esposizione di soggetti e realtà in zone a rischio alluvionale;
2. **Realizzazione di ~~realizzare~~ un controllo dettagliato dello stato in cui versano i corsi d’acqua tombati e dei paleoalvei nel sottosuolo** del centro abitato per valutare dove e come intervenire in caso di situazioni a rischio e controllare la qualità delle acque che vi vengono scaricate;
3. **Promozione di promuovere azioni per la rinaturalizzazione dei corsi d’acqua** e degli scarichi, per esempio attraverso la **fitodepurazione**;
4. **Incentivazione del ~~incentivare l’~~utilizzo degli invasi esistenti e la realizzazione di biolaghetti per la fitodepurazione e per la raccolta delle acque piovane nelle zone collinari**. 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.
5. **Miglioramento della ~~migliorare la~~ manutenzione e la pulizia dei pozzetti** ~~con l’intervento dell’amministrazione;~~

PROPOSTA 3.c Formare e informare la cittadinanza ~~cittadini e cittadine~~ 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.

Per dar seguito a tutto ciò, si propone di promuovere iniziative di sensibilizzazione attiva nelle scuole e agevolare la comunicazione e la formazione tra scuole e Showroom Energia e Ambiente; realizzare una campagna di sensibilizzazione, a cadenza costante, rivolta alla società civile per incentivare i comportamenti virtuosi; istituire una “carta del cittadino/a” per documentare le buone prassi adottate per contrastare il cambiamento climatico; promuovere la cultura della manutenzione del verde esistente da parte della cittadinanza coinvolgendo le diverse fasce d’età e incentivare i patti di collaborazione per l’adozione e la manutenzione di micro spazi verdi in città.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Promozione di ~~aumentare la~~ Promuovere iniziative di sensibilizzazione attiva nelle scuole attraverso la realizzazione di attività laboratoriali**, pratiche ed esperienziali**, rafforzamento della ~~agevolare la~~ comunicazione tra scuole e Showroom Energia e Ambiente** rendendola ~~rendere~~ obbligatoria per gli studenti e le studentesse ~~la formazione che l’ente propone~~; **e sperimentazione nelle scuole di ~~sperimentare e attivare nelle scuole~~ buone pratiche di rispetto ed educazione ambientale** (come ad esempio la raccolta differenziata, la pulizia condivisa di aree comuni o altro).
2. **Realizzazione di ~~realizzare una~~ campagna di sensibilizzazione** rivolta alla società civile per incentivare l’adozione di comportamenti virtuosi, che sia immediata e con una cadenza regolare; un esempio potrebbe essere quello di promuovere “dieci buone prassi”, ovvero condividere con la cittadinanza dieci operazioni concrete da realizzare individualmente.
3. **Istituzione della ~~Istituire una~~ “carta del cittadino/a” che documenti le buone prassi adottate dal singolo in merito al contrasto al cambiamento climatico** (per esempio in relazione al consumo energetico), individuando delle premialità da corrispondere da parte dell’amministrazione;
4. **Incentivo dei ~~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;
5. **Promozione della ~~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/e, e stipulando convenzioni con associazioni e scuole. Ad esempio, i/le giovani possono essere coinvolti mediante laboratori scolastici o prime esperienze lavorative finanziate dal Comune; esperienze di volontariato e servizio civile svolte da cittadini/e pensionati/e e non possono essere canalizzate in attività di questo tipo.

PROPOSTA 3.d Promuovere la collaborazione tra esperti ed esperte, la cittadinanza e l’Amministrazione ~~Amministrazione, espert* 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 e cittadini/e. Gli strumenti esistenti devono essere resi noti e accessibili affinché ~~i cittadini~~ la cittadinanza abbiano la possibilità di partecipare attivamente al cambiamento, facendo leva su una loro responsabilizzazione. Il ruolo degli esperti e delle esperte 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.

Al fine di realizzare questa collaborazione proficua, si propone di inserire negli strumenti urbanistici la regola 3-30-300; istituire un osservatorio di monitoraggio, controllo e promozione del contrasto al cambiamento climatico supportato da consulenze scientifiche; favorire la stipula dei contratti di fiume; creare dei comitati della cittadinanza per il controllo e monitoraggio delle “politiche green”; realizzare un portale web per rendere accessibili e conosciuti gli strumenti di partecipazione e collaborazione esistenti e per raccogliere proposte e indicazioni dalla cittadinanza sugli interventi da realizzare in città.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Regolamentazione ~~Regolamentare~~ all’interno degli strumenti urbanistici del Comune la regola 3/30/300**, secondo la quale ogni persona ~~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;
2. **Istituzione di ~~istituire un~~ osservatorio di monitoraggio, controllo e promozione dei progetti di contrasto al cambiamento climatico** che possa avvalersi del supporto di consulenze scientifiche;
3. **Promozione dei ~~favorire la stipula dei~~ contratti di fiume e degli strumenti amministrativi esistenti in cui la cittadinanza collabora** ~~i cittadini collaborano~~ attivamente con l’Amministrazione;
4. **Creazione di ~~Creare~~ comitati di cittadini/e a livello di quartiere, Comune, Provincia, che operino strumenti di controllo e monitoraggio sulle “politiche green”** promosse dall’Amministrazione con il supporto di esperti ed esperte;
5. **Realizzazione di ~~realizzare~~ un portale web per rendere noti e accessibili gli strumenti di partecipazione e collaborazione esistenti** (come ad esempio i contratti di fiume, i patti di collaborazione, le commissioni di quartiere…) **e per raccogliere proposte, indicazioni e idee** della cittadinanza ~~dei cittadini~~ in merito a 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.

RACCOMANDAZIONE 4

“Bologna neutrale è ...”

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.

In particolare, si raccomanda di sostenere la diffusione dei mercati rionali locali; promuovere gli orti urbani e l’autoproduzione; promuovere campagne e attività di educazione alla sostenibilità e limitare la produzione dei rifiuti e trasformarli in risorsa.

PROPOSTA 4.a Rendere Bologna la città con più mercati locali 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. Tuttavia, se non si prevedono opportuni strumenti di garanzia e di controllo di qualità, il supporto alla diffusione di questi mercati può generare una sorta di “effetto proliferazione” di prodotti e produttori “finto contadino” e “finto bio”.

In coerenza con quanto detto, si propone di sostenere la diffusione dei mercati rionali locali concedendo gli spazi pubblici gratuitamente e snellendo la burocrazia per le procedure di accesso agli spazi pubblici; destinare terreni pubblici a reti alimentari contadine; valorizzare la produzione locale anche attraverso il turismo sostenibile e limitare la concessione di licenze per la grande distribuzione e le catene.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Regolamentazione dei ~~Sostenere la diffusione di~~ mercati rionali locali concedendo spazi pubblici (piazze e giardini) gratuitamente; snellire la burocrazia e semplificare le procedure per accesso agli spazi pubblici per i produttori contadini con requisiti di garanzia locale e bio (adesione ad associazioni come “Campi aperti”, autocertificazioni con responsabilità personale).** Al riguardo si dovrebbe introdurre il “numero di mercati locali a frequenza settimanale per abitante e metro quadro” come indicatore di sostenibilità ambientale e qualità della vita, da elaborare con il supporto di tecnici e tecniche ed esperti ed esperte.
2. **Destinazione di ~~Destinare~~ terreni pubblici a reti alimentari contadine e dell’economia solidale** per sostenerne i costi di produzione; Si veda in proposito l’esperienza positiva della cooperativa Arvaia, a cui è stato consentito di coltivare un’area all’interno di una zona di verde pubblico destinata a parco in parte tramite i suoi dipendenti e in parte con il supporto occasionale dei soci volontari. L’esperienza ha elementi di positività che potrebbero far ipotizzare di replicarla o comunque di usarla come modello di riferimento.
3. **Limitazione della ~~limitare la~~ concessione di licenze per la grande distribuzione e le catene.**
4. **Valorizzazione della ~~Valorizzare~~ la produzione locale, creando uno strumento di informazione accessibile** anche online che consenta di consultare mappa e calendario aggiornati, pubblicità dei mercati rionali locali cittadini e iniziative di turismo sostenibile, ad esempio percorsi turistici esperienziali di agricoltura urbana.

PROPOSTA 4.b Promuovere l’autoproduzione agricola ~~Orti e autoproduzione~~

Una Bologna neutrale ~~a impatto zero~~ è una Bologna che promuove ~~lo scambio di oggetti~~ Si suggerisce di inserire questo frammento nella proposta 4b e l’autoproduzione agricola.

Si propone di tutelare gli spazi già attualmente destinati agli orti urbani; destinare alcuni orti urbani agli studenti e alle studentesse; incentivare la produzione di compost e semplificare le procedure per accedere agli orti urbani e diminuirne i tempi di assegnazione.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Incremento del ~~non solo incrementare~~ terreno disponibile per la creazione di nuovi orti urbani ~~ma soprattutto~~ e tutela degli ~~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)
2. **Destinazione di ~~destinare~~ orti urbani agli studenti e alle studentesse**
3. **Semplificazione delle ~~semplificare le~~ procedure per la richiesta di orti urbani e diminuzione dei ~~intervenire per diminuire~~ i tempi di assegnazione**
4. **Incentivo della ~~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;**

PROPOSTA 4.c Realizzare attività di sensibilizzazione e di educazione ambientale sull’agricoltura urbana e sull’alimentazione ~~Campagne e attività di educazione alla sostenibilità~~

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”.

Per questi motivi, si propone di prevedere la coltivazione di un orto scolastico da abbinare a progetti di educazione climatica; aumentare le opzioni di piatti vegetariani nelle mense pubbliche; promuovere l’organizzazione di incontri informativi con le ASL e creare incentivi per le aziende che adottano pratiche sostenibili per l’alimentazione dei dipendenti e delle dipendenti.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Prevedere ~~la~~ Coltivazione di un orto scolastico tra le attività didattiche delle scuole dell’infanzia e primarie** da abbinare a progetti e attività di educazione climatica
2. **Aumento dei ~~Aumentare le opzioni di~~ piatti vegetariani nelle mense pubbliche**, incoraggiando l’acquisto di prodotti vegetali locali;
3. **Promozione dell’ ~~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;
4. **Creare Incentivi per le aziende che adottano pratiche sostenibili per l’alimentazione dei e delle dipendenti** (impiego di prodotti locali, menù vegetariani nelle mense aziendali

PROPOSTA 4.d Ridurre i rifiuti e trasformare i rifiuti rimanenti in risorsa ~~Rifiuti come risorsa~~

Una Bologna a impatto zero è una Bologna che limita la propria produzione di rifiuti attraverso una serie di pratiche di consumo sostenibile. 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.

Con l’obiettivo di realizzare questa proposta, si propone di prevedere l’attivazione digitale della tessera per il conferimento dei rifiuti; installare eco compattatori; replicare pratiche per promuovere il riuso di contenitori e imballaggi; applicare sconti sulla Tari; realizzare campagne di sensibilizzazione; ridurre l’utilizzo di carta per stampanti negli edifici pubblici; destinare gratuitamente o a canone ridotto dei locali pubblici per promuovere la vendita di prodotti sfusi e recuperare spazi pubblici e aree dismesse per destinarli a titolo gratuito a pratiche di scambio, condivisione e prestito gratuito.

PROPOSTE DI AZIONI

1. ~~prevedere l’~~**Attivazione digitale della tessera per il conferimento dei rifiuti** consegnata alla cittadinanza ~~ai cittadini~~. L’Amministrazione comunale potrebbe esercitare un ruolo nei confronti del soggetto gestore del servizio per migliorare aspetti del servizio che ostacolano il corretto conferimento differenziato.
2. **Installazione di ~~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);
3. **Replica di ~~replicare~~ pratiche consolidate a livello europeo per promuovere il riuso di contenitori e imballaggi**; come ad esempio il deposito cauzionale degli imballaggi per bevande molto diffuso in Germania.
4. **Applicazione di ~~applicare~~ sconti sulla Tari** per le realtà produttive a bassa produzione di rifiuti;
5. **Realizzazione di ~~realizzare~~ campagne di sensibilizzazione per il corretto conferimento dei rifiuti,** a partire dalle scuole. Si evidenzia la necessità di affiancare l’informazione già fornita dal gestore del servizio, con una sensibilizzazione di carattere più ampio che aumenti anche la fiducia nel processo del sistema di raccolta
6. **Riduzione dell’ ~~ridurre l’~~utilizzo di carta per stampanti nelle strutture e negli uffici pubblici**.
7. **Recupero di ~~recuperare~~ spazi pubblici e aree dismesse per destinarli a titolo gratuito a pratiche di scambio, di condivisione e di prestito gratuito tra cittadini/e**, con obiettivi anche di riqualificazione urbana, promuovendo la diffusione di buone pratiche cittadine già esistenti in altre zone della città (Leyla-la biblioteca degli oggetti). In particolare, ci si riferisce al Second Life di HERA che andrebbe comunicato meglio, avere un aumento degli spazi a disposizione in altre zone della città e un ampliamento degli orari di apertura
8. **Concessione gratuita ~~Destinare gratuitamente~~ o a canone ridotto locali pubblici per promuovere l’attività di vendita di detersivi alla spina e altri prodotti sfusi** per ridurre i rifiuti in plastica

RACCOMANDAZIONE 5

“Bologna neutrale è ...”

La situazione attuale di Bologna risente di un modello di sviluppo urbano e di pianificazione dei servizi incentrato sull’uso dell’auto.

Per invertire questa tendenza, la sfida principale è quella di cambiare le abitudini di mobilità delle persone e ridisegnare lo spazio pubblico privilegiando la pedonalità e la ciclabilità.

Per raggiungere questo obiettivo, si raccomanda di sensibilizzare la popolazione per cambiare le sue abitudini di mobilità; promuovere l’intermodalità e la mobilità condivisa; migliorare la qualità dello spazio pubblico e aumentare le piste ciclabili e renderle più sicure.

PROPOSTA 5.a Sensibilizzare la ~~A Bologna la~~ popolazione per cambiare ~~ha cambiato~~ le sue abitudini di mobilità ~~e il suo stile di vita in chiave più sostenibile~~

A Bologna tutti/e sono chiamati/e 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.

Si suggerisce di integrare questa proposta con la proposta 6.g. perché inerente al tema della sensibilizzazione e informazione. Qui di seguito la proposta:

~~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 e le cittadine 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.

Per realizzare questo obiettivo, si propone di attuare una campagna informativa permanente; potenziare la diffusione di progetti di educazione ciclabile nelle scuole; creare un mobility manager di quartiere che sia in dialogo continuo con la cittadinanza e incentivare le aziende ad adottare politiche di mobilità sostenibile.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **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. Un possibile strumento che va in questa direzione potrebbe essere una applicazione che abbia il doppio scopo di fornire informazioni utili e di misurare l’impatto dei comportamenti dei singoli utenti (una sorta di misurazione dell’impatto). Questo sistema permetterebbe il raggiungimento di punteggi che potrebbero dare vita a agevolazioni e sconti (si pensa principalmente ai servizi pubblici).
2. **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 e delle bambine, ma anche la mobilità pedonale (es. pedibus, come si specifica nelle proposte d’azione della proposta 6.c). 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.
3. Si suggerisce di inserire in questa proposta la seguente proposta di azione del 6.d: **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.
4. **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. In quest’ottica si potrebbe pensare all’istituzione di micro assemblee permanenti di quartiere (col criterio della rotazione della sua composizione), come strumento di formazione della cittadinanza di continuo confronto e monitoraggio sui risultati ragguinti. Si suggerisce di fare un riferimento alla seguente proposta di azione del 6.c.: **Incentivare le aziende ad adottare politiche di mobilità sostenibile.** In particolare si propone di garantire una maggiore adesione delle aziende alla convenzione di Mobility Management, già disponibile. Su questo fronte si propone di ampliare la platea di aziende che possono partecipare alla convenzione, ad esempio abbattendo la soglia minima di 100 dipendenti e sviluppando incentivi per motivare queste nuove aziende ad aderire volontariamente alla convenzione. Come parte della convenzione dovrebbero essere previste assemblee trimestrali con personale formato del Comune che fornisca a ciascuna azienda risposte e proposte concrete in materia di mobilità sostenibili. Le aziende potrebbero anche essere incentivate a inserire nei parcheggi dedicati ai/alle 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.
5. **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. Rendere obbligatorio per le aziende con un numero di addetti superiore alle 10 unità l’interazione con il Mobility Manager di area, al fine di redigere e supportare la realizzazione di piani di spostamento casa-lavoro (anche a livello di area produttiva), e l’adozione di strumenti per monitorare i comportamenti virtuosi del personale dipendente.~~ Si suggerisce di inserire questa proposta di azione nella proposta 6.c in quanto inerente al tema della mobilità sostenibile negli spostamenti casa-lavoro e casa-studio.
6. Si suggerisce di inserire qui le proposte di azione del 6.g. in quanto inerente al tema della sensibilizzazione e informazione. Qui di seguito le due proposte di azione: **Informazione sul Favorire ~~la conoscenza del~~ funzionamento dei mezzi pubblici,** per facilitarne l’utilizzo da parte ~~dei cittadini~~ della cittadinanza **Promozione di Promuovere campagne informative e di sensibilizzazione** dirette alla cittadinanza per conoscere vantaggi e opportunità del trasporto pubblico e incentivare la mobilità sostenibile.

PROPOSTA 5.b Promuovere l’intermodalità e la mobilità condivisa 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 bike sharing e più in generale per le biciclette.

Per raggiungere questo obiettivo, si propone di migliorare il servizio di bike sharing nelle sue quantità; realizzare un piano per dotare tutti i parcheggi di un accesso al bike sharing; promuovere una intermodalità integrando il bike sharing e i servizi di TPL; ripensare la città secondo criteri di prossimità e dare priorità ai due assi tra loro interconnessi della mobilità ciclabile e utilizzo TPL nelle scelte e trasformazioni della rete infrastrutturale.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Miglioramento del ~~Migliorare il servizio nelle sue quantità, aumentando la flotta pubblica di biciclette per il bike sharing,** prevedendo nuovi hub nelle aree della città non ancora coperte. Una prima soluzione utile potrebbe essere quella di aprire il servizio cittadino a più di un operatore, in modo da migliorare l’efficienza del servizio e la sua capillarità. Il territorio comunale potrebbe essere suddiviso in lotti diversi in modo da affidare il servizio a più soggetti e al tempo stesso da estendere il servizio alle zone sin qui non coperte della città. Si suggerisce di integrare questa proposta di azione con la seguente del 6.d.: **Sperimentazione di un servizio di bike sharing specificamente dedicato per le scuole.**
2. **Piano per dotare tutti i parcheggi di un accesso al bike sharing.** 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. Il primo elemento su cui basare l’ampliamento degli hub per bikesharing e biciclette tradizionali dovrebbe essere quello di uscire dalla cerchia della città storica. In secondo luogo si potrebbe adottare come criterio quello dei principali spazi di interesse (es. parchi urbani, aree produttive, o altre zone dove si concentrano servizi) per pianificare la costruzione di nuovi hub.
3. **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.~~ Si suggerisce di inserire questa proposta di azione nella proposta 6.b. in quanto pressoché identica e più inerente al tema del trasporto pubblico
4. 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). Questo significa che in prossimità dei nodi strategici della rete di trasporto pubblico urbano devono essere previsti parcheggi per le auto, in modo da scoraggiare l’uso del mezzo privato a motore all’interno della città. Il costo del parcheggio dovrebbe inoltre essere definito in base a criteri di progressività (es: si paga di più per la seconda auto che si parcheggia).
5. **Ripensare la città secondo criteri di prossimità**~~. Per liberare il centro della città dalla forte pressione del traffico automobilistico occorre ripensare il sistema di pianificazione dei servizi, orientandosi in maniera più spinta verso il loro decentramento, secondo criteri della prossimità ispirati alla città dei 15 minuti.~~ Si suggerisce di inserire questa proposta di azione nella proposta 5.b. in quanto più inerente al tema della pedonalizzazione e spazio pubblico

PROPOSTA 5.c Aumentare le piste ciclabili e renderle più sicure ~~A Bologna “non si perde neanche un” ciclista. Ridurre gli incidenti a danno di chi usa la bicicletta~~

A Bologna “non si perde neanche un” ciclista. 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 e le proprie figlie al seguito in modo da educarli all’utilizzo di questo mezzo.

Per dare maggiore sicurezza a chi pedala e avere più auto che bici, si propone di aumentare il numero di piste ciclabili anche a scapito dei parcheggi per le auto; migliorare l’illuminazione delle piste ciclabili e migliorare la segnaletica per rendere la bicicletta più comoda e sicura dell’auto.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Miglioramento delle ~~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 manutenere 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. L’obiettivo deve essere quello di aumentare lo spazio disponibile per il transito delle biciclette, senza sacrificare lo spazio destinato ai mezzi del tpl. Se - come confermato dal confronto con i tecnici e le tecniche- non è possibile realizzare ovunque piste ciclabili per un problema riconducibile principalmente alla larghezza delle strade - si deve comunque prevedere la realizzazione di corsie adeguatamente segnalate. Nel pianificare la realizzazione di nuove piste/corsie il criterio cui rifarsi secondo un’ottica di graduale e progressiva estensione a tutta la città, potrebbe essere quello della presenza di hub di bike sharing, fermate dei bus navetta, e parcheggi scambiatori. Si suggerisce di fare riferimento alla seguente proposta di azione del 6.c: **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.
2. **Miglioramento della 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.
3. **Miglioramento dell’ 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.

PROPOSTA 5.d Migliorare la qualità dello spazio pubblico ~~A 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/e o anziani/e. 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/a. 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. Si suggerisce di integrare questa proposta con la proposta 6.f. sull’accessibilità: **Lo spostamento è un diritto, e va riconosciuto come tale a tutte le persone che vivono a 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**.

Per tornare ad uno spazio pubblico pensato per le persone e capace di migliorare la qualità della vita e dell’ambiente, si propone di riqualificare la pavimentazione ripermeabilizzando il suolo; potenziare le strategie di forestazione urbana anche in zone di vecchia urbanizzazione per contrastare le isole di calore; realizzare “rifugi climatici” in ogni quartiere nell’ottica di una giustizia sociale e coinvolgere la cittadinanza e il Terzo Settore nella cura del patrimonio verde.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **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. In coerenza con gli obiettivi stabiliti dal piano pluriennale delle opere pubbliche, programmare la progressiva sostituzione del cemento all’interno del centro storico, sostituendolo con materiali che garantiscano al tempo stesso drenaggio e stabilità per il passaggio dei mezzi pubblici. Si suggerisce di considerare la proposta 6.f. sull’accessibilità.
2. **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. Il piano di forestazione urbana - che potrà prevedere anche la riduzione di stalli per il parcheggio delle auto - dovrà partire dagli allegati del PUG, in particolare dalla carta delle isole di calore. Si privilegerà quindi l’intervento in quelle zone del territorio che risultano più calde. Si suggerisce di considerare la proposta 6.f. sull’accessibilità.
3. **Realizzazione di “rifugi climatici” in ogni quartiere.** Occorre porsi il problema anche in chiave di giustizia sociale. Ci sono persone che non possono permettersi adeguate soluzioni per contrastare l’innalzamento delle temperature nelle proprie abitazioni. 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. Anche in questo caso l’individuazione/localizzazione dei rifugi climatici sarà guidata dallo stesso criterio utilizzato per la definizione degli interventi di forestazione urbana: la mappa delle isole di calore sarà dunque lo strumento di supporto principale per individuare le aree dove è più urgente pianificare la realizzazione o l’identificazione di strutture pubbliche o private ad uso pubblico con le caratteristiche del rifugio climatico.
4. **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 uno strumento già esistente quale il Patto di collaborazione.
5. Si suggerisce di inserire la seguente proposta di azione del 5.b.: **Ridisegno dello spazio della Ripensare la città secondo criteri di prossimità**. Per liberare il centro della città dalla forte pressione del traffico automobilistico occorre ripensare il sistema di pianificazione dei servizi, orientandosi in maniera più spinta verso il loro decentramento, secondo criteri della prossimità ispirati alla città dei 15 minuti.
6. Si suggerisce di inserire la seguente proposta di azionedel 6.a.: **Diffussione della pedonalità nelle zone periferiche Evitare l’effetto “isola felice”**: Una Bologna con meno auto è una Bologna in cui le persone sono libere di vivere le strade e respirare aria pulita, lontane dall’inquinamento acustico e atmosferico causato dagli automezzi. Quello della pedonalizzazione però è ancora un fenomeno esclusivo, che ad oggi interessa soprattutto il centro città e che rischia di avere effetti distorsivi nel rapporto dei cittadini con la città. L’amministrazione comunale dovrebbe evitare di far sì che il centro storico diventi una “isola felice” irraggiungibile e ineguagliabile. Si propone quindi di concentrarsi anche sulla pedonalizzazione delle zone periferiche, naturalmente soltanto a fronte di adeguate compensazioni in termini di servizi di mobilità pubblica che permettano di muoversi facilmente tra centro e periferia, e all’interno della periferia stessa.
7. Si suggerisce di inserire le seguenti proposte di azione del 6.f. riguardanti l’accessibilità: **Abbattimento 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). **Garantire marciapiedi accessibili ed eliminarezione delle barriere architettoniche,** per permettere alle persone di scegliere di attraversare lo spazio pubblico come pedoni invece che dover ricorrere all’automobile o altri mezzi.

Bologna Missione Clima

ASSEMBLEA CITTADINA PER IL CLIMA DI BOLOGNA

Comune di Bologna

fondazione innovazione urbana

Con il supporto metodologico di Sociolab

RACCOMANDAZIONE 6

“Bologna neutrale è ... ”

Per abbattere la produzione di CO_2 e mitigare i cambiamenti climatici, un’altra sfida della città sarà quella di ottenere la piena decarbonizzazione dei trasporti. Per questo è importante che il Comune di Bologna si dedichi contemporaneamente alla riduzione del traffico automobilistico ad uso privato e all’abbattimento delle emissioni connesse a questo.

Una Bologna con meno auto è una Bologna per i pedoni, accessibile a tutte le persone, che sono libere di vivere nelle strade e riprendersi lo spazio urbano.

Per raggiungere questi obiettivi, si raccomanda di disincentivare del tutto l’uso dell’auto privata; qualificare ulteriormente il trasporto pubblico rendendolo più comodo, conveniente e fruibile; promuovere soluzioni alternative di mobilità sostenibile per motivi di lavoro o di studio e disincentivare i voli privati e pubblici.

PROPOSTA 6.a Diminuire il ~~A Bologna il traffico~~ automobilistico e ridurne le emissioni ~~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.

Al fine di abbattere il traffico automobilistico e incentivare l’uso di automobili sostenibili, si propone di incentivare il ricorso ad auto a idrogeno verde; incentivare il ricorso ad auto elettriche riconoscendole come soluzione “di transizione”; rendere l’auto elettrica davvero sostenibile e promuovere interventi volti a disincentivare l’auto privata.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Incentivo al ~~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 per privati, e incentivare l’acquisto di questi automezzi con misure dedicate, come già avviene per le auto elettriche. Questi poli potrebbero essere ricavati recuperando ex aree industriali bolognesi. Importante anche inaugurare nel territorio di Bologna numerosi poli di produzione di idrogeno, che potrebbero produrre energia a partire dal raccoglimento delle acque piovane.
1. **Incentivo al ~~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. Si suggerisce di integrare questa proposta di azione con la seguente parte della prima proposta d’azione della proposta 6.c.: Per quanto riguarda la mobilità privata, il consiglio è di mettere maggiori colonnine di ricarica per auto elettriche a disposizione dei lavoratori e delle lavoratrici del settore pubblico e più in generale di tutta la cittadinanza.
2. **~~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. In materia di produzione di energia solare, si chiede di abrogare la normativa che impedisce ai residenti del centro storico di installare impianti fotovoltaici sui tetti - ma anche di promuovere defiscalizzazione e remunerazione a cittadini che producono energia.~~ Si suggerisce di inserire questa proposta di azione all’interno della proposta 2.a. in quanto più inerente alla produzione di energia.
3. **Promozione di ~~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). In ottica di adattamento ai cambiamenti climatici, questi parcheggi scambiatori dovrebbero prevedere porzioni rinaturalizzate e con rivestimenti fotovoltaici, sul modello del Parco Nord. Si propone anche di promuovere l’utilizzo di car sharing e moto sharing, sviluppando campagne pubblicitarie dedicate aumentando la disponibilità di mezzi in tutta l’area cittadina. Tra i disincentivi invece viene menzionato l’aumento di autovelox in aree urbane, ma anche l’aumento dei prezzi dei parcheggi. Guadagni ricavati da multe e altre tasse di questo tipo dovrebbero essere vincolati al reinvestimento in mezzi pubblici o iniziative analoghe.
4. **Rimozione delle ~~Rimuovere le~~ barriere di accesso ai servizi di car sharing.** Download di specifiche app, caricamento di documenti d’identità, difficoltose modalità di sblocco: le iniziative di sharing mobility presentano ancora importanti barriere all’accesso per alcuni cittadini di Bologna, e in particolare per le persone più anziane. Per abbattere il digital divide e favorire l’avvicinamento di tutti e tutte a questo nuovo modo di spostarsi, si propone l’istituzione di sportelli informativi pubblici di iniziativa comunale che orientino la cittadinanza all’accesso e l’utilizzo di mezzi in condivisione. Si suggerisce di integrare questa proposta di azione tenendo in considerazione il tema dell’accessibilità emerso nella proposta 6.3
5. **Evitare l’effetto “isola felice”** ~~Una Bologna con meno auto è una Bologna in cui le persone sono libere di vivere le strade e respirare aria pulita, lontane dall’inquinamento acustico e atmosferico causato dagli automezzi. Quello della pedonalizzazione però è ancora un fenomeno esclusivo, che ad oggi interessa soprattutto il centro città e che rischia di avere effetti distorsivi nel rapporto dei cittadini con la città. L’amministrazione comunale dovrebbe evitare di far sì che il centro storico diventi una “isola felice” irraggiungibile e ineguagliabile. Si propone quindi di concentrarsi anche sulla pedonalizzazione delle zone periferiche, naturalmente soltanto a fronte di adeguate compensazioni in termini di servizi di mobilità pubblica che permettano di muoversi facilmente tra centro e periferia, e all’interno della periferia stessa.~~ Si suggerisce di inserire questa proposta di azione nella proposta 6.d in quanto inerente alla pedonalizzazione e allo spazio pubblico.

PROPOSTA 6.b Realizzare un trasporto pubblico ~~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).

Per garantire un trasporto pubblico efficace e di qualità, si propone di migliorare il servizio nelle sue quantità, migliorare il servizio di trasporto connettendo la città alle periferie e ai comuni limitrofi e diminuendo i costi per abbonamenti e tariffe; promuovere lo spostamento condiviso tra privati e promuovere il trasporto integrato di bus, tram e bike sharing.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Miglioramento del ~~Migliorare il~~ servizio nelle sue quantità,** aumentando la flotta pubblica, il numero di linee e la frequenza delle tratte del servizio pubblico. Nell’ottica di ottimizzare le risorse a disposizione, si propone di avviare un’indagine per identificare le zone meno coperte e le corse meno frequenti su cui è necessario concentrare gli sforzi. Si suggerisce di integrare questa proposta con il frammento della prima proposta di azione del 6.c.: **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**.
2. **Miglioramento del servizio di trasporto pubblico, guardando ~~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.
3. **Promozione del ~~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. Speciali tariffe potrebbero essere dedicate al turismo, ad esempio prevedendo biglietti della durata di 3 giorni. Ulteriore proposta in questo senso riguarda l’abbattimento dei costi del People Mover che porta all’aeroporto di Bologna, oggi meno conveniente del taxi privato. Si suggerisce di integrare questa proposta di azione con la seguente della proposta 5.b: **Promozione dell’ 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.
4. **Promuovere lo spostamento condiviso tra privati,** ~~ad esempio con un bla bla car bolognese o con navette dedicate al trasporto scolastico.~~ Si suggerisce di integrare questa proposta di azione con la proposta 6.c. perché più inerente agli spostamenti casa-lavoro.

PROPOSTA 6.c* Promuovere spostamenti casa-lavoro e casa-studio sostenibili e condivisi ~~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.

Per raggiungere questo obiettivo, si propone di incentivare il ricorso di lavoratori e lavoratrici dipendenti a soluzioni sostenibili; incentivare le aziende ad adottare politiche di mobilità sostenibile; promuovere il ricorso allo smart working e facilitare l’efficientamento energetico delle postazioni di lavoro. Si suggerisce di unire la proposta 6.c. con la proposta 6.d in quanto entrambe trattano il tema dello spostamento casa-lavoro e casa-scuola

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Incentivi per ~~Incentivare il ricorso di~~ lavoratori e ~~le~~ lavoratrici dipendenti ~~per spostarsi con~~ 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~~. Si suggerisce di integrare questo testo all’interno della prima proposta di azione della proposta 6b. perché inerente al trasporto pubblico. ~~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~~. Si suggerisce di integrare questo testo all’interno della seconda proposta di azione della proposta 6.a. perché più inerente al tema delle auto elettriche.
2. **Incentivi per ~~Incentivare le~~ aziende ~~per~~ ad adottare politiche di mobilità sostenibile.** In particolare si propone di garantire una maggiore adesione delle aziende alla convenzione di Mobility Management, già disponibile. Su questo fronte si propone di ampliare la platea di aziende che possono partecipare alla convenzione, ad esempio abbattendo la soglia minima di 100 dipendenti e sviluppando incentivi per motivare queste nuove aziende ad aderire volontariamente alla convenzione. Come parte della convenzione dovrebbero essere previste assemblee trimestrali con personale formato del Comune che fornisca a ciascuna azienda risposte e proposte concrete in materia di mobilità sostenibili. Le aziende potrebbero anche essere incentivate a inserire nei parcheggi dedicati ai e alle 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. Si suggerisce di rimandare/collegare con la terza proposta di azione della proposta 5.a: “**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. In quest’ottica si potrebbe pensare all’istituzione di micro assemblee permanenti di quartiere (col criterio della rotazione della sua composizione), come strumento di formazione della cittadinanza di continuo confronto e monitoraggio sui risultati raggiunti.”
3. Si suggerisce inoltre di integrare questa proposta con la seguente proposta di azione del 5.a.: “**Incentivo per 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. Rendere obbligatorio per le aziende con un numero di addetti superiore alle 10 unità l’interazione con il Mobility Manager di area, al fine di redigere e supportare la realizzazione di piani di spostamento casa-lavoro (anche a livello di area produttiva), e l’adozione di strumenti per monitorare i comportamenti virtuosi del personale dipendente”.
4. **Istituzione di Istituire un servizio di navetta dedicato** che permetta di raggiungere luoghi ad alta densità lavorativa senza fermate intermedie e con frequenti corse serali/notturne. Il servizio dovrebbe essere conveniente e agevolato (es. sconti 3x2).
5. **Promuovere il ~~Ricorso allo~~ smart working** dove possibile, ad esempio incentivando aziende e uffici pubblici e anche i privati a fare ricorso allo smart working flessibile - ma anche contribuendo a garantire l’effettivo rispetto delle ore di lavoro agile già contrattualizzate e favorendo lo sviluppo di parametri chiari nella definizione dello smart working in fase di contrattualizzazione anche extra CCNL.
6. **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, prevedendo anche controlli periodici nei luoghi di lavoro con annesse sanzioni. 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~~. Si suggerisce di inserire questa proposta di azione nella proposta 1.b. perché più inerente alla riqualificazione energetica degli edifici.

PROPOSTA 6.d* Promuovere spostamenti casa-lavoro e casa-studio sostenibili e condivisi ~~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 o una bambina 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.

A questo proposito, si propone di qualificare ulteriormente le piste ciclabili; potenziare i sistemi di parcheggio delle biciclette; qualificare maggiormente il servizio pedibus nelle scuole; istituire una flotta di “scuolabus” pubblici e green; sensibilizzare le scuole come alleate nello sviluppo e attuazione di nuove soluzioni; ideare un servizio di BlaBlaCar dei genitori e incoraggiare l’istituzione di poli scolastici fuori dal centro città.

Si suggerisce di unire la proposta 6.c. con la proposta 6.d in quanto entrambe trattano il tema dello spostamento casa-lavoro e casa-scuola

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Miglioramento ulteriore delle ~~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 e alle bambine di andare a scuola da soli se abbastanza grandi, o anche di ideare dei pedibus in bicicletta.
2. **Potenziamento dei sistemi di parcheggio bici davanti alle scuole**, ampliando anche numero e qualità delle rastrelliere.
3. **Sperimentazione di ~~Sperimentare un~~ servizio di bike sharing specificamente dedicato per le scuole.**
4. **~~Promuovere una diffusione capillare del servizio pedibus~~** ~~portando questa esperienza su tutto il territorio cittadino, periferie incluse~~. Si suggerisce di unire questo frammento di testo e la successiva proposta di azione in una unica. “**Miglioramento del ~~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”.
5. **Istituzione di ~~Istituire una~~ flotta di “scuolabus” pubblici e green,** dedicati al trasporto scolastico.
6. **~~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.~~ Si suggerisce di inserire questa proposta di azione all’interno della proposta 5.a. in quanto più inerente alla sensibilizzazione e informazione.
7. **Creazione di ~~Ideare un servizio~~ i BlaBlaCar dei genitori**, che possano accompagnare a turno i bambini e le bambine a scuola. Questo servizio potrebbe essere avviato con l’impulso dell’amministrazione comunale grazie a una specifica gara d’appalto, e sviluppato con il supporto dell’istituto scolastico. Si suggerisce di integrare questa proposta di azione con la seguente della proposta 6.b.: “**Promuovere lo spostamento condiviso tra privati,** ad esempio con un bla bla car bolognese o con navette dedicate al trasporto scolastico.”
8. **Promozione ~~Incoraggiare l’istituzione di poli scolastici fuori dal centro città,~~** come modo di abbattere le percorrenze di persone che vivono in altri quartieri.

PROPOSTA 6.e Disincentivare i voli privati e pubblici 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 CO_2 e polveri sottili emesse nell’aria. Per questo, per una città a emissioni zero che voglia promuovere la giustizia climatica e la salute dei e delle 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, da parte delle persone, ~~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.

Al fine di limitare il traffico aereo, in particolare quello privato, si propone di promuovere la conoscenze delle opportunità ferroviarie di Bologna; disincentivare e/o vietare il ricorso ai voli privati in ogni modo possibile; vietare la pubblicità di voli e compagnie aeree sul territorio comunale e acquisire nuove strategie aderendo a reti esistenti sul tema.

PROPOSTE DI AZIONI

1. **Promozione ~~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 e turisti/e potrebbe rendere l’opzione più appetibile rispetto a voli interni.
2. **Disincentivo o divieto al ~~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).
3. **Divieto alla ~~Vietare la~~ pubblicità di voli e compagnie aeree sul territorio comunale.**
4. **Sviluppo di ~~Sviluppare~~ piattaforme online per promuovere il viaggio sostenibile,** offrendo a turisti/e italiani/e e internazionali tutte le indicazioni necessarie a muoversi da e per Bologna senza ricorrere all’aereo
5. **Acquisto di ~~Acquisire~~ nuove strategie aderendo a reti esistenti sul tema,** ad esempio entrando nella rete globale dei sindaci e delle sindache uniti per affrontare la crisi climatica “C40”

PROPOSTA 6.f ~~A Bologna l’accessibilità regna sovrana~~ Si suggerisce di inserire questa proposta trasversalmente nelle varie proposte e proposte di azione. Nello specifico, nelle proposte 5.d. e 6.a.

~~**Lo spostamento è un diritto, e va riconosciuto come tale a tutte le persone che vivono a 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.**~~ ~~**Per garantire il diritto allo spostamento di tutte le persone, si propone di garantire marciapiedi accessibili, eliminando le barriere architettoniche e abbattere la mobilità individuale per adempimenti burocratici.**~~

PROPOSTE DI AZIONI

1. ~~**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).~~
2. ~~**Garantire marciapiedi accessibili ed eliminare le barriere architettoniche,** per permettere alle persone di scegliere di attraversare lo spazio pubblico come pedoni invece che dover ricorrere all’automobile o altri mezzi.~~

PROPOSTA 6.g ~~Chi respira aria a Bologna è sempre informato e consapevole~~ Si suggerisce di inserire questa proposta in quella del 5.a. in quanto si parla di sensibilizzazione e di informazione sulla mobilità sostenibile

~~**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.**~~

~~**Per realizzare questa proposta si propone di promuovere campagne informative e di sensibilizzazione dirette alla cittadinanza e favorire la conoscenza del funzionamento dei mezzi pubblici per facilitarne l’utilizzo.**~~

PROPOSTE DI AZIONI

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

Bologna Missione Clima

ASSEMBLEA CITTADINA PER IL CLIMA DI BOLOGNA

Comune di Bologna

fondazione innovazione urbana

Con il supporto metodologico di Sociolab

“Bologna neutrale è... Scrivi il titolo ”

Sottotitolo con l’essenza della daccomandazione

L’attuale situazione di Bologna su questo argomento è (se volete potete nominare gli strumenti amministrativi di competenza)...

La sfida di Bologna su questo argomento è ...

Si raccomanda di (esempio: riassunto delle proposte) ...

“Bologna neutrale è... Scrivi il titolo ”

Sottotitolo con l’essenza della daccomandazione

L’attuale situazione di Bologna su questo argomento è (se volete potete nominare gli strumenti amministrativi di competenza)...

La sfida di Bologna su questo argomento è ...

Si raccomanda di (esempio: riassunto delle proposte) ...

“Bologna neutrale è... Scrivi il titolo ”

Sottotitolo con l’essenza della daccomandazione

L’attuale situazione di Bologna su questo argomento è (se volete potete nominare gli strumenti amministrativi di competenza)...

La sfida di Bologna su questo argomento è ...

Si raccomanda di (esempio: riassunto delle proposte) ...

“Bologna neutrale è... Scrivi il titolo ”

Sottotitolo con l’essenza della daccomandazione

L’attuale situazione di Bologna su questo argomento è (se volete potete nominare gli strumenti amministrativi di competenza)...

La sfida di Bologna su questo argomento è ...

Si raccomanda di (esempio: riassunto delle proposte) ...

“Bologna neutrale è... Scrivi il titolo ”

Sottotitolo con l’essenza della daccomandazione

L’attuale situazione di Bologna su questo argomento è (se volete potete nominare gli strumenti amministrativi di competenza)...

La sfida di Bologna su questo argomento è ...

Si raccomanda di (esempio: riassunto delle proposte) ...

“Bologna neutrale è... Scrivi il titolo ”

Sottotitolo con l’essenza della daccomandazione

L’attuale situazione di Bologna su questo argomento è (se volete potete nominare gli strumenti amministrativi di competenza)...

La sfida di Bologna su questo argomento è ...

Si raccomanda di (esempio: riassunto delle proposte) ...

“Bologna neutrale è... Scrivi il titolo ”

Sottotitolo con l’essenza della daccomandazione

L’attuale situazione di Bologna su questo argomento è (se volete potete nominare gli strumenti amministrativi di competenza)...

La sfida di Bologna su questo argomento è ...

Si raccomanda di (esempio: riassunto delle proposte) ...