Raccomandazioni e proposte dell'Assemblea cittadina per il Clima

Raccomandazione 1. *Bologna neutrale è la nostra casa sostenibile*

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

Proposte di azioni

Proposta 1.b. Promuovere la collaborazione attiva tra pubblico e privato per la riqualificazione del patrimonio edilizio

Proposte di azioni

Proposta 1.c. Individuare forme di incentivo e sostegno

Proposte di azioni

Proposta 1.d. Promuovere gli edifici a impatto zero

Proposte di azioni

Raccomandazione 2. *Bologna neutrale è una grande comunità di condivisione di energie rinnovabili*

Proposta 2.a. Sostenere la ricerca per promuovere la produzione di energia da fonti rinnovabili in modo più efficiente, diversificato e con minori impatti

Proposte di azioni

Proposta 2.b. Promuovere la nascita di Comunità Energetiche Rinnovabili e di altre forme di condivisione della produzione di energia da fonti rinnovabili e lo smaltimento degli impianti dismessi

Proposte di azioni

Proposta 2.c. Rendere le persone più consapevoli responsabili

Proposte di azioni

Proposta 2.d. Rendere i processi di transizione ecologica più semplici

Proposte di azioni

Raccomandazione 3. *Bologna neutrale è più verde e più blu*

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

Proposte di azioni

Proposta 3.b. Studiare, monitorare e tutelare i corpi idrici per la prevenzione del rischio idrogeologico

Proposte di azioni

Proposta 3.c. Formare e informare la cittadinanza a partire dalle scuole

Proposte di azioni

Proposta 3.d. Promuovere la collaborazione tra esperti ed esperte, la cittadinanza e l'Amministrazione

Proposte di azioni

Raccomandazione 4. *Bologna neutrale è il tuo modello di vita da coltivare*

Proposta 4.a. Rendere Bologna la città con più mercati di produzione locale in Italia
Proposte di azioni

Proposta 4.b. Promuovere l'autoproduzione agricola
Proposte di azioni

Proposta 4.c. Realizzare attività di sensibilizzazione e di educazione ambientale sull'agricoltura urbana e sull'alimentazione
Proposte di azioni

Proposta 4.d. Ridurre i rifiuti e trasformare i rifiuti rimanenti in risorsa
Proposte di azioni

Raccomandazione 5. *Bologna neutrale è una città che riorganizza i propri spazi per la mobilità sostenibile*

Proposta 5.a. Sensibilizzare la popolazione per cambiare le sue abitudini di mobilità
Proposte di azioni

Proposta 5.b. Promuovere l'intermodalità e la mobilità condivisa
Proposte di azioni

Proposta 5.c. Aumentare le piste ciclabili e renderle più sicure
Proposte di azioni

Proposta 5.d. Migliorare la qualità dello spazio pubblico
Proposte di azioni

Raccomandazione 6. *Bologna neutrale è in movimento collettivo ed ecosostenibile*

Proposta 6.a. Diminuire il traffico automobilistico privato e ridurne le emissioni
Proposte di azioni

Proposta 6.b. Realizzare un trasporto pubblico comodo, conveniente e fruibile
Proposte di azioni

Proposta 6.c. Promuovere spostamenti casa-lavoro e casa-studio sostenibili e condivisi
Proposte di azioni

Proposta 6.d. Disincentivare i voli privati e pubblici
Proposte di azioni

Raccomandazione 1.

Bologna neutrale è la nostra casa sostenibile

Il patrimonio edilizio impatta per il 75% nella produzione di CO2 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 la cittadinanza e le 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, 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 garantendo l'erogazione dei servizi attuali e prestando 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 sostegno 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 lavorare su un'importante campagna di sensibilizzazione e comunicazione, che punti a mettere in luce i vantaggi che si ottengono mettendo in atto interventi di riqualificazione e aiuti alla cittadinanza e alle 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/le amministratori/trici di condominio; ampliare le esperienze che hanno ottenuto buoni risultati nell'ambito della sensibilizzazione; istituire una figura esperta nell'ambito della riqualificazione; promuovere la partecipazione attiva nelle politiche di efficientamento energetico; comunicare e rafforzare gli sportelli informativi e di consulenza tecnica e realizzare uno strumento di informazione e di sensibilizzazione di quartiere.

Proposte di azioni

1. **Realizzazione di percorsi formativi rivolti agli/le amministratori/trici di condominio** e di 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 esperienze che hanno ottenuto buoni risultati nell'ambito della sensibilizzazione**, come il progetto pilota *"Condomini solidali"* di ARPAE Emilia Romagna o il progetto "Condomini" del Comune di Bologna del 2015, volti a promuovere la sostenibilità nei condomini. Quest'ultimo è citato anche nel PAESC del Comune di Bologna come progettualità da proporre nuovamente e che ha reso evidente come "una struttura pubblica possa avere un ruolo di facilitazione sul territorio, consentendo l'aggregazione della domanda, l'incrocio tra domanda e offerta".
3. **Istituzione di una figura esperta nell'ambito delle riqualificazione** che faccia consulenza ai privati, sull'esempio dell'energy manager.
4. **Promozione della partecipazione attiva** della cittadinanza **nelle politiche di efficientamento energetico**.
5. **Rafforzamento e maggiore comunicazione degli sportelli comunali informativi e di consulenza tecnica** che possano supportare la cittadinanza e le imprese nell'accedere alle informazioni in merito a incentivi e opportunità presenti e supportino nell'iter (one stop shop) nell'ambito riqualificazione patrimonio edilizio, sull'esempio dello sportello energia dell'Agenzia per l'Energia e lo Sviluppo Sostenibile (AESS).
6. **Realizzazione di uno strumento di informazione e di sensibilizzazione di quartiere** (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 attiva tra pubblico e privato 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 esistente; attivare fondi di garanzia comunali per consentire interventi di efficientamento anche alle persone con minori disponibilità finanziarie; introdurre una forma di patto per la riqualificazione fra pubblico e privato e definire criteri stringenti di sostenibilità per la partecipazione a bandi.

Proposte di azioni

1. **Realizzazione di 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. **Attivazione di fondi di garanzia comunali per consentire interventi di efficientamento anche alle persone con minori disponibilità finanziarie**, anche attraverso l'individuazione di forme di finanziamento come contributi europei, nazionali, forme di investimento.
3. **Introduzione di 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, per cui la prima si fa carico del cambio della caldaia e i secondi si impegnano a stipulare con questa il contratto).
4. **Definizione di stringenti criteri di sostenibilità per la partecipazione a bandi**.

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, da erogare in modo proporzionale rispetto al salto di classe energetica. Dato l'impatto che forme di incentivo economico hanno sui bilanci comunali in questo settore, sicuramente è importante supportare la cittadinanza e le imprese nell'accedere agli incentivi economici messi in campo da enti di livello superiore e, d'altra parte, individuare forme di incentivo altre.

Pertanto, si propone di prevedere forme di incentivo economico per gli interventi di riqualificazione; di individuare meccanismi di incentivo urbanistico e edilizio; 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 forme di incentivo economico per gli interventi di riqualificazione**, con particolare attenzione al settore industriale e artigianale.
2. **Individuazione di meccanismi di incentivo urbanistico/edilizio** (ad esempio, concessioni di un aumento delle volumetrie in cambio dell'attuazione di oneri di sostenibilità).
3. **Definizione di un sistema che calcoli l'impronta ecologica individuale e premi i comportamenti virtuosi**, ad esempio attraverso sconti e agevolazioni per l'uso di servizi (es. il trasporto pubblico, bike sharing etc).
4. **Individuazione di meccanismi per attrarre risorse da destinare a interventi di riqualificazione ed efficientamento**, ad esempio:
   - avviare tramite ANCI 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 - in modo proporzionale al salto di classe energetica previsto - 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 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 e affitto dell'abitazione per il calcolo del valore dell'immobile, come definiti da legge nazionale.

Proposta 1.d. Promuovere gli edifici a impatto zero

Attraverso i meccanismi di incentivo e collaborazione pubblico-privato precedentemente indicati, 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 i meccanismi di controllo dell'attuazione dei regolamenti e piani già presenti; promuovere una serie di interventi di riqualificazione ed efficientamento; rendere obbligatorio l'utilizzo di materiali a basso impatto ambientale; promuovere l'adozione di forniture meno impattanti; promuovere l'utilizzo di sistemi domotici per gestire al meglio i sistemi di riscaldamento e raffreddamento; avviare una riflessione ed una sperimentazione sulla casa passiva e promuovere gli interventi di riqualificazione di almeno due edifici piloti per quartiere utilizzando la bioedilizia.

Proposte di azioni

1. **Aggiornamento dei 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 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 e delle acque piovane.
3. **Obbligo di utilizzo di materiali a basso impatto ambientale** negli interventi di riqualificazione e nelle nuove edificazioni.
4. **Promozione di forniture meno impattanti:**
   - obbligando l'uso di soluzioni luminose a bassa emissione (es. sistemi di rifrazioni, lampadine di ultima generazione etc) a discapito di soluzioni maggiormente energivore, come le lampadine termiche o 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 sistemi domotici che permettano di meglio gestire i sistemi di riscaldamento e raffreddamento** e controllino il rispetto delle normative per quanto riguarda la temperatura, grazie ad un ampliamento della copertura della rete comunale.
6. **Avvio di una riflessione sulla casa passiva** e avvio di una sperimentazione coinvolgendo l'università.
7. **Promozione di interventi di riqualificazione di almeno due edifici piloti per quartiere utilizzando la bioedilizia**.

Raccomandazione 2. *Bologna neutrale è una grande comunità di condivisione di energie rinnovabili*

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 di cittadinanza, organizzazioni ed istituzioni a forme di produzione e consumo collettivo dell'energia.

Si raccomanda dunque di sostenere la ricerca per promuovere la produzione di energia da fonti rinnovabili in modo più efficiente, diversificato e con minori impatti; di promuovere la nascita di comunità energetiche rinnovabili e di altre forme di condivisione della produzione di energia da fonti rinnovabili e lo smaltimento degli impianti dismessi; di rendere le persone più consapevoli e responsabili e rendere i processi di transizione ecologica più semplici.

Proposta 2.a. Sostenere la ricerca per promuovere la produzione di energia da fonti rinnovabili in modo più efficiente, diversificato 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 di vecchi impianti e componenti, 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 sostenere la ricerca nella raccolta delle risorse finanziarie necessarie; sperimentare ulteriori forme di energie rinnovabili oltre al fotovoltaico e rivedere in senso meno restrittivo le norme che stabiliscono il divieto di installare pannelli fotovoltaici sui tetti del centro storico.

Proposte di azioni

1. **Sostegno alla ricerca nella raccolta delle 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 supportate e ulteriormente sviluppate, ad esempio promuovendo corsi di formazione per la creazione a livello locale di figure professionali.
2. **Sperimentazione di ulteriori forme di energie rinnovabili, oltre al fotovoltaico,** per un impiego anche su piccola scala (riscaldamento domestico o combustibile per automobili).
3. **Revisione in senso meno restrittivo delle norme che stabiliscono il divieto di installare pannelli fotovoltaici sui tetti del centro storico** e nelle zone sottoposte a vincolo paesaggistico.

Proposta 2.b. Promuovere la nascita di Comunità Energetiche Rinnovabili e di altre forme di condivisione della produzione di energia da fonti rinnovabili e lo smaltimento degli impianti dismessi

La nascita di CER e di altre forme di condivisione dell'energia meno strutturate 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 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 o di altre forme meno strutturate di condivisione dell'energia a livello urbano si propone di promuovere da parte del Comune e dei quartieri forme di condivisione della produzione energetica; facilitare l'accesso alle forme di condivisione dell'energia per chi non ha la possibilità di fare investimenti; incentivare le aziende del territorio ad adottare forme di autoproduzione dell'energia da fonti rinnovabili e di condivisione della stessa; sfruttare maggiormente le infrastrutture pubbliche per creare impianti di produzione che fungano da nucleo per la nascita delle CER e promuovere la creazione di filiere locali per la rigenerazione o lo smaltimento degli impianti dismessi.

Proposte di azioni

1. **Promozione da parte del Comune e dei quartieri di forme di condivisione della produzione energetica,** per non lasciare queste iniziative 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. **Facilitazione dell'accesso alle forme di condivisione dell'energia per chi non ha la possibilità di fare investimenti** (per carenza di risorse economiche o perché non proprietari) anche sostenendo la realizzazione di energy park con questa finalità o mettendo a disposizione risorse per investire.
3. **Incentivi alle aziende del territorio per adottare forme di autoproduzione dell'energia da fonti rinnovabili e di condivisione della stessa.** Le aziende infatti, 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. **Sfruttamento maggiore delle 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. **Promozione della 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 più consapevoli e 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. In questo senso è fondamentale l'esempio che ne danno i servizi pubblici.

Si propone pertanto di sensibilizzare le persone sull'adozione di comportamenti virtuosi, in particolare quelli che riducono i consumi energetici; di informare sui vantaggi e sui costi ambientali e sociali della transizione ecologica; potenziare le opportunità a disposizione delle scuole per valorizzare il tema della sostenibilità e dei consumi energetici nei programmi di educazione civica nelle scuole; di sensibilizzare sul tema della CO_2 presente in atmosfera e supportare l'acquisto e l'utilizzo di dispositivi più energeticamente efficienti.

Proposte di azioni

1. **Sensibilizzazione delle 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 e dalle cittadine come i luoghi di lavoro, tramite accordi con le aziende, e le abitazioni, tramite accordi con gli amministratori condominiali.
2. **Informazione 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 nelle proposte 1.a e 1.b.
3. **Potenziamento delle opportunità a disposizione delle scuole per valorizzare il tema della sostenibilità e dei consumi energetici 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. Ad esempio facendo in modo di ampliare la disponibilità per le visite e uscite didattiche presso lo Showroom Energia e Ambiente.
4. **Sensibilizzazione 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.
5. **Supporto all'acquisto e all'utilizzo di dispositivi più energeticamente efficienti,** 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. Rendere i processi di transizione ecologica più semplici

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.

Si propone di semplificare l'iter burocratico per la creazione di impianti di produzione da energie rinnovabili e delle forme di condivisione per i privati e per le aziende

Proposte di azioni

1. **Semplificazione dell'iter burocratico per la creazione di impianti di produzione da energie rinnovabili e delle forme di condivisione 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, alla costituzione di CER e alla stipula dei contratti.

Raccomandazione 3.
Bologna neutrale è più verde e più blu

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 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 corpi idrici per 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 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, mitigare le isole di calore, aumentare il sequestro di CO_2, migliorare il benessere cittadino e riqualificare l'ambiente urbano, deve essere implementato il verde pubblico in città, salvaguardano quello esistente e riforestando le aree dismesse e/o degradate e gli spazi residuali, anche avvalendosi della collaborazione della cittadinanza per la sua manutenzione.

Per attuare questa proposta si propone di aumentare la permeabilità dei suoli; realizzare aree verdi nel tessuto urbano e favorire la collaborazione della cittadinanza nella loro gestione e manutenzione; fare un censimento degli spazi verdi esistenti e di quelli pubblici e realizzare un piano di forestazione urbana; salvaguardare e tutelare le aree verdi esistenti; promuovere la massima compensazione possibile in termini di alberature e superfici permeabili per i nuovi interventi e le grandi opere; rinverdire portici e piazze principali della città; supportare l'architettura verde attraverso incentivi economici pubblici; valorizzare la componente qualitativa nei criteri dell'aggiudicazione delle gare per i lavori sul verde; aggiornare il Regolamento del Verde più frequentemente; inserire negli strumenti urbanistici la regola 3-30-300; istituire un osservatorio di monitoraggio, controllo e promozione dei progetti di contrasto al cambiamento climatico e realizzare fontanelle pubbliche.

Proposte di azioni

1. **Aumento della permeabilità dei suoli** sia nel centro storico che nelle periferie attraverso: l'avvio di pratiche di de-cementificazione; l'investimento in interventi pubblici e la regolamentazione e l'incentivo di interventi privati; l'individuazione di una percentuale minima di suolo da rendere permeabile negli interventi di riqualificazione e recupero sia per aree pubbliche che private; lo snellimento delle procedure di intervento per opere di permeabilizzazione e naturalizzazione.

2. **Realizzazione di micro aree verdi in spazi residuali del tessuto urbano favorendo il coinvolgimento e la collaborazione della cittadinanza nella gestione e nella manutenzione** di questi spazi.
3. **Realizzazione del 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 **e realizzazione di un piano di forestazione urbana** in ottica di mitigare le isole di calore e ridurre l'emissione di CO_2.
4. **Salvaguardia e tutela delle aree verdi esistenti** e quelle spontaneamente rinaturalizzate.
5. **Promozione della massima compensazione possibile in termini di alberature e superfici permeabili per i nuovi interventi e le grandi opere**.
6. **Rinverdimento dei portici e delle 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.
7. **Supporto all'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.
8. **Valorizzazione della componente qualitativa nei criteri di aggiudicazione delle gare per i lavori sul verde.**
9. **Aggiornamento del Regolamento del Verde con maggiore frequenza rispetto ai termini attuali** per stare al passo con il cambiamento climatico.
10. **Regolamentazione all'interno degli strumenti urbanistici** del Comune **la regola 3/30/300**, secondo la quale ogni persona 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.
11. **Istituzione di un osservatorio di monitoraggio, controllo e promozione dei progetti di contrasto al cambiamento climatico** che possa avvalersi del supporto di consulenze scientifiche.
12. **Realizzazione di fontanelle pubbliche** (a mero esempio per agevolare l'utilizzo della borraccia e disincentivare l'acquisto di bottiglie in plastica).

Proposta 3.b. Studiare, monitorare e tutelare i corpi idrici per 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 dettagliato dello stato in cui versano i corsi d'acqua tombati e i paleoalvei; promuovere azioni per la rinaturalizzare dei corpi idrici; migliorare manutenzione e pulizia dei manufatti idraulici e incentivare l'utilizzo degli invasi esistenti e la realizzazione di biolaghetti per la fitodepurazione e la raccolta delle acque piovane nelle zone collinari.

Proposte di azioni

1. **Aumento della 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 un controllo dettagliato dello stato in cui versano i corsi d'acqua tombati e i paleoalvei** 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 azioni per la rinaturalizzazione dei corpi idrici**, per esempio attraverso la **fitodepurazione**, e dell'uso di tecniche di ingegneria naturalistica.
4. **Incentivazione dell'utilizzo degli invasi esistenti e della 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, e di un piano di gestione dei sedimenti; per questo viene suggerito di realizzare uno studio di pro e contro per valutare come intervenire.
5. **Miglioramento della manutenzione e la pulizia dei manufatti idrici.**

Proposta 3.c. Formare e informare la cittadinanza 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 la cittadinanza 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 ed agevolare la comunicazione tra scuole e Showroom Energia e Ambiente; realizzare una campagna di sensibilizzazione; incentivare i patti di collaborazione per l'adozione e la manutenzione di micro spazi verdi in città; promuovere la cultura della manutenzione del verde esistente da parte della cittadinanza coinvolgendo le diverse fasce d'età ed istituire un concorso scolastico per progetti sulla sostenibilità.

Proposte di azioni

1. **Promozione di iniziative di sensibilizzazione attiva nelle scuole** attraverso la realizzazione di attività laboratoriali, pratiche ed esperienziali; **rafforzamento della comunicazione tra scuole e Showroom Energia e Ambiente** rendendola più fruibile per studenti e studentesse; implementazione della sperimentazione nelle scuole di buone pratiche di rispetto ed educazione ambientale**.**
2. **Realizzazione di 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. **Incentivo dei patti di collaborazione per l'adozione e la manutenzione di micro spazi verdi in città** con associazioni, istituti scolastici, comitati di quartiere e altre realtà di cittadinanza attiva.
4. **Promozione della 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 stipulando convenzioni con associazioni e scuole. Ad esempio, i giovani possono essere coinvolti mediante laboratori scolastici o prime esperienze lavorative finanziate dal Comune; esperienze di volontariato e servizio civile svolte da cittadini/e possono essere canalizzate in attività di questo tipo.
5. **Istituire un concorso scolastico per progetti sulla sostenibilità**, da premiare con fondi destinati ad implementare la formazione sul tema.

Proposta 3.d. Promuovere la collaborazione tra esperti ed esperte, la cittadinanza e l'Amministrazione

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 la cittadinanza abbia 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 promuovere i 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 dalla cittadinanza sugli interventi da realizzare in città.

Proposte di azioni

1. **Promozione dei contratti di fiume** e degli strumenti amministrativi esistenti in cui la cittadinanza collabora attivamente con l'Amministrazione.
2. **Creazione di comitati della cittadinanza** 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.
3. **Realizzazione di 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. Il portale deve essere oggetto di una campagna di comunicazione e promozione adeguata. 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 ed eventualmente come rendere noti i progetti proposti per permettere alla cittadinanza di aderire.

Raccomandazione 4.

Bologna neutrale è il tuo modello di vita da coltivare

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 rendere Bologna la città con più mercati di produzione locale in Italia; promuovere l'autoproduzione agricola; realizzare attività di sensibilizzazione e di educazione ambientale sull'agricoltura urbana e sull'alimentazione e ridurre i rifiuti e trasformare i rifiuti rimanenti in risorsa.

Proposta 4.a. Rendere Bologna la città con più mercati di produzione locale 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 di produzione locale concedendo gli spazi pubblici gratuitamente e snellendo la burocrazia per le procedure di accesso agli spazi pubblici; destinare terreni pubblici a reti alimentari contadine e dell'economia solidale; limitare la concessione di licenze per la grande distribuzione e le catene e valorizzare la produzione locale, creando uno strumento di informazione accessibile.

Proposte di azioni

1. **Regolamentazione dei 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) **anche rispetto alla sostenibilità di imballaggi e confezioni.** 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/he ed esperti/e.
2. **Destinazione di 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 concessione di licenze per la grande distribuzione e le catene.**
4. **Valorizzazione della 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

Una Bologna neutrale è una Bologna che promuove l'autoproduzione agricola.

Si propone di aumentare il terreno disponibile per la creazione di nuovi orti urbani e tutela degli attualmente destinati agli orti urbani anche in termini di inquinamento; destinare alcuni orti urbani a studenti e studentesse; semplificare le procedure per la richiesta di orti urbani e incentivare la produzione di compost.

Proposte di azioni

1. **Incremento del terreno disponibile per la creazione di nuovi orti urbani e tutela degli attualmente destinati agli orti urbani anche in termini di inquinamento**, con minimo totale di mq per quartiere ,(si veda in proposito la questione dell'ampliamento della tangenziale in un'area prossima a terreni adibiti a orti urbani).
2. **Destinazione di una quota di orti urbani a studenti e studentesse**.
3. **Semplificazione delle procedure per la richiesta di orti urbani** e diminuzione dei tempi di assegnazione e garantire maggiore trasparenza nelle procedure di assegnazione.
4. **Incentivo della 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

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 coltivare un orto scolastico tra le attività didattiche delle scuole dell'infanzia e primarie; aumentare i piatti vegetariani nelle mense pubbliche; promuovere l'organizzazione di incontri informativi con le ASL riguardo l'alimentazione e le malattie derivate dal consumo eccessivo di prodotti di derivazione animale; dare incentivi alle aziende che adottano pratiche sostenibili per l'alimentazione dei e delle dipendenti e realizzare campagne di sensibilizzazione sullo spreco alimentare.

Proposte di azioni

1. **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 piatti vegetariani nelle mense pubbliche**, incoraggiando l'acquisto di prodotti vegetali locali e la proposta di soluzioni per la riduzione dello spreco alimentare.
3. **Promozione dell'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. **Incentivi per le aziende che adottano pratiche sostenibili per l'alimentazione dei e delle dipendenti** (impiego di prodotti locali, menù vegetariani nelle mense aziendali.
5. **Campagne di sensibilizzazione sullo spreco alimentare**, con la produzione e distribuzione di un manuale di ricette da realizzare con gli avanzi del cibo.

Proposta 4.d. Ridurre i rifiuti e trasformare i rifiuti rimanenti in risorsa

Una Bologna a impatto zero è una Bologna che limita la propria produzione di rifiuti attraverso una serie di pratiche di consumo sostenibile, come lo scambio di oggetti. 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; realizzare campagne di sensibilizzazione per il corretto conferimento dei rifiuti; ridurre l'utilizzo di carta per stampanti nelle strutture e negli uffici pubblici; recuperare spazi pubblici e aree dismesse per destinarli a titolo gratuito a pratiche di scambio, di condivisione e di prestito gratuito tra cittadini/e; concedere gratuitamente o a canone ridotto dei locali pubblici per promuovere la vendita di prodotti sfusi; Installare nuove fontanelle; eliminare dagli uffici pubblici di distributori automatici e sostituirli con distributori di prodotti sfusi e fontanelle e aumentare le possibilità di conferimento differenziato.

Proposte di azioni

1. **Attivazione digitale della tessera per il conferimento dei rifiuti** consegnata alla cittadinanza. 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 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 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. **Realizzazione di 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.
5. **Riduzione dell'utilizzo di carta per stampanti nelle strutture e negli uffici pubblici.**
6. **Recupero di 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.
7. **Concessione gratuita 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.
8. **Installazione di nuove fontanelle** per l'acqua pubblica in città.
9. **Eliminazione dagli uffici pubblici di distributori automatici** di acqua, bibite e prodotti alimentari confezionati da **sostituire con distributori di prodotti sfusi e fontanelle.**
10. **Aumento delle possibilità di conferimento differenziato** (cestini, bidoni) in zone della città ad alta frequentazione e nei luoghi pubblici di socialità.

Raccomandazione 5.

Bologna neutrale è una città che riorganizza i propri spazi per la mobilità sostenibile

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; aumentare le piste ciclabili e renderle più sicure e migliorare la qualità dello spazio pubblico rendendolo accessibile a tutte le persone.

Proposta 5.a. Sensibilizzare la popolazione per cambiare le sue abitudini di mobilità

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

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 nel contesto di una più ampia e unitaria campagna sui temi della sostenibilità e del decoro urbano; potenziare la diffusione di progetti di educazione ciclabile nelle scuole; sensibilizzare le scuole come alleate nello sviluppo e attuazione di nuove soluzioni; creare un mobility manager di quartiere che sia in dialogo continuo con la cittadinanza; informare sui mezzi pubblici della città e promuovere campagne informative e di sensibilizzazione per conoscere vantaggi e opportunità del trasporto pubblico e incentivare la mobilità sostenibile.

Proposte di azioni

1. **Campagna informativa permanente, nel contesto di una più ampia e unitaria campagna sui temi della sostenibilità e del decoro urbano:** 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. **Potenziamento dei progetti di educazione "ciclabile" nelle scuole.** Nelle scuole si fanno già progetti simili, ma occorre potenziare la diffusione di queste azioni, nella consapevolezza che attraverso la scuola si raggiungono le famiglie e si può incidere sugli stili di vita. Si pensa soprattutto a progetti che promuovano l'uso della bicicletta da parte dei bambini, ma anche la mobilità pedonale (es. pedibus, 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. **Sensibilizzazione delle 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 e pubblica. 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.
5. **Informazione sul funzionamento dei mezzi pubblici,** per facilitarne l'utilizzo da parte della cittadinanza.
6. **Promozione di 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

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 bike sharing, 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 la progressiva riduzione degli 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 parcheggi scambiatori, fuori dal centro città con la possibilità di parcheggiare l'auto e prendere la bicicletta dotandoli di un accesso al bike sharing e di gabbiotti per parcheggiare la propria bici e promuovere l'interconnessione tra mobilità ciclabile e utilizzo di TPL.

Proposte di azioni

1. **Miglioramento del servizio nelle sue quantità,** aumentando la flotta pubblica di biciclette per il bike sharing, prevedendo nuovi hub nelle aree della città non ancora coperte e una dotazione che comprenda la possibilità di noleggiare il rimorchio porta-bambine e bambini o anche biciclette con rimorchio incorporato, oltre alla sperimentazione di un servizio di bike sharing specificamente dedicato alle scuole. 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.
2. **Realizzazione di parcheggi scambiatori, fuori dal centro città** dedicati a chi deve percorrere piccole distanze, **con la possibilità di parcheggiare l'auto e prendere la bicicletta dotandoli di un accesso al bike sharing**. 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. Infine un'attenzione particolare va prestata al tema della sicurezza contro i furti di bici, **dotando i parcheggi per bici tradizionali di gabbiotti** dove parcheggiarle al sicuro.
3. 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).

Proposta 5.c. Aumentare le piste ciclabili e renderle più sicure

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 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, secondo l'approccio della progressiva riduzione degli stalli richiamato nella proposta 5.b; qualificare ulteriormente le piste ciclabili, rendendole più sicure e connettendo tutte le scuole elementari e medie; migliorare la segnaletica e migliorare l'illuminazione delle piste e corsie ciclabili.

Proposte di azioni

1. **Aumento del numero di piste ciclabili anche a scapito dei parcheggi per le auto, secondo l'approccio della progressiva riduzione degli stalli richiamato nella proposta 5.b.** 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 progressiva riduzione 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 - 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, con striscia continua e non tratteggiata. 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.

2. **Qualificazione ulteriore delle piste ciclabili, rendendole 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. Sempre sul fronte della sicurezza si propone di intervenire sulle aree più pericolose (incroci e rotatorie) rafforzando il ricorso a soluzioni progettuali che possano contribuire a scongiurare incidenti (incroci ciclabili segnalati, semafori per biciclette, anelli intorno alle ciclabili come in via Zanardi zona PAM, ecc).
3. **Miglioramento della 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.
4. **Miglioramento dell'illuminazione delle piste e corsie ciclabili.** Una città come Bologna non vive solo nelle ore di luce solare. Per questo occorre potenziare l'illuminazione delle piste e corsie ciclabili e migliorare la segnaletica catarifrangente per favorirne l'utilizzo anche in orario serale.

Proposta 5.d. Migliorare la qualità dello spazio pubblico rendendolo accessibile a tutte le persone

A Bologna non è facile andare a piedi, soprattutto se si è bambini o anziani. Come molte altre città italiane ed europee, anche Bologna ha visto la progressiva trasformazione dello spazio pubblico da spazio di relazione a spazio a servizio della mobilità a motore. Le piazze sono diventate parcheggi, le strade di vecchia fattura faticano a sopportare i livelli di traffico attuale, e quelle nuove sono sempre più larghe per permettere contemporaneamente il transito e la sosta delle auto. La città è pensata sempre di più a misura di auto e non di cittadino/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. 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 con soluzioni orientate alla ripermeabilizzazione del suolo; potenziare le strategie di forestazione urbana; realizzare "rifugi climatici" in ogni quartiere nell'ottica di una giustizia sociale; coinvolgere la cittadinanza e il Terzo Settore nella cura del patrimonio verde; ridisegnare lo spazio della città secondo criteri di prossimità; abbattere la mobilità individuale per adempimenti burocratici; diffondere la pedonalità nelle zone periferiche e rendere i marciapiedi accessibili ed eliminare le barriere architettoniche

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 dell'asfalto all'interno del centro storico, sostituendolo con materiali che garantiscano al tempo stesso drenaggio e stabilità per il passaggio dei mezzi pubblici.

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.
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 individuazione 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 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 l'identificazione di strutture pubbliche o private ad uso pubblico con le caratteristiche del rifugio climatico, privilegiando strutture e contesti a carattere sociale o ricreativo già esistenti (es. Case del Quartiere, biblioteche, ecc).
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. **Ridisegno dello spazio della 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. **Abbattimento della 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).
7. **Diffusione della pedonalità nelle zone periferiche.** 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 della cittadinanza 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.

8. **Marciapiedi accessibili ed eliminazione 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.

Raccomandazione 6.

Bologna neutrale è in movimento collettivo ed ecosostenibile

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 diminuire il traffico automobilistico privato e ridurne le emissioni; realizzare un trasporto pubblico comodo, conveniente e fruibile; promuovere spostamenti casa-lavoro e casa-studio sostenibili e condivisi e disincentivare i voli privati e pubblici.

Proposta 6.a. Diminuire il traffico automobilistico privato e ridurne le emissioni

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 privato e incentivare l'uso di automobili sostenibili, si propone di creare nel territorio di Bologna di numerosi poli di produzione di idrogeno verde per i mezzi pubblici; incentivare il ricorso ad auto elettriche riconoscendole come soluzione "di transizione"; rendere davvero sostenibile l'auto elettrica; promuovere interventi volti a disincentivare l'auto privata; rimuovere le barriere di accesso ai servizi di car sharing e fare una valutazione dell'impatto sanitario che il Passante di Mezzo avrà sulla salute della cittadinanza bolognese.

Proposte di azioni

1. **Creazione nel territorio di Bologna di numerosi poli di produzione di idrogeno verde, che potrebbero produrre energia per i mezzi pubblici** a partire dal raccoglimento delle acque piovane.
2. **Incentivo al 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. 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.

3. **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/e che producono energia.
4. **Promozione di 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, laddove disponibile il mezzo pubblico. L'aumento dei prezzi deve essere commisurato alla disponibilità di mezzi pubblici. Guadagni ricavati da multe e altre tasse di questo tipo dovrebbero essere vincolati al reinvestimento in mezzi pubblici o iniziative analoghe.
5. **Rimozione delle 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/e cittadini/e 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.
6. **Valutazione dell'impatto sanitario che il Passante di Mezzo avrà sulla salute della cittadinanza bolognese**.

Proposta 6.b. Realizzare un trasporto pubblico comodo, conveniente e fruibile

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 CO_2, riconoscendo come già validi gli sforzi e gli obiettivi prefissati dal Comune di Bologna in altri documenti programmatici.

Per garantire un trasporto pubblico efficace e di qualità, si propone di migliorare il servizio di TPL nelle sue quantità; migliorare il servizio di trasporto pubblico 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, bike sharing e car sharing

attraverso biglietti/abbonamenti integrati a prezzi accessibili.

Proposte di azioni

1. **Miglioramento del servizio di TPL 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. 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 alle disuguaglianze di movimento, 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 trasporto integrato di bus, tram, bike sharing e car sharing attraverso biglietti/abbonamenti integrati 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. Speciali tariffe potrebbero essere dedicate al turismo, ad esempio prevedendo biglietti della durata di 3 giorni o card con tariffe convenienti che combinino servizi Tper, accesso ai musei e car sharing. 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.

Proposta 6.c. Promuovere spostamenti casa-lavoro e casa-studio sostenibili e condivisi

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. Inoltre, come molte altre città europee, anche Bologna non è un posto in cui un bambino/a 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 incentivare i lavoratori e le lavoratrici a spostarsi con soluzioni sostenibili; incentivare le aziende e l'Università ad adottare politiche di mobilità sostenibile; istituire un servizio di navetta aziendale; ricorrere allo smart working quando possibile; facilitare l'efficientamento energetico delle postazioni di lavoro; potenziare i sistemi di parcheggio bici davanti alle scuole; sperimentare un servizio di bike sharing specificamente dedicato per le scuole; migliorare il servizio pedibus nelle scuole; istituire una flotta di "scuolabus" pubblici e green e creare un servizio BlaBlaCar dei genitori.

Proposte di azioni

1. **Incentivi per i lavoratori e le lavoratrici per spostarsi con soluzioni sostenibili,** puntando primariamente sull'impiego di mezzi pubblici ma anche sulla mobilità privata sostenibile.
2. **Incentivi per le aziende e per l'Università per 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 sostenibile da parte di chi vi lavora. 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 sviluppando incentivi per motivare queste nuove aziende ad aderire volontariamente alla convenzione, abbattendo la soglia minima di 100 dipendenti e/o rendendo 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. 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 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.

3. **Istituzione di un servizio di navetta aziendale** 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).
4. **Ricorso allo smart working quando 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.
5. **Efficientamento energetico delle postazioni di lavoro.** Secondo l'assemblea è 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 dipendenti e liberi professionisti fuori città nei periodi estivi, come strategia per evitare il ricorso agli impianti di climatizzazione di grandi edifici.
6. **Potenziamento dei sistemi di parcheggio bici davanti alle scuole**, ampliando anche numero e qualità delle rastrelliere.
7. **Sperimentazione di un servizio di bike sharing specificamente dedicato per le scuole.**
8. **Miglioramento del 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, e diffuso capillarmente come esperienza su tutto il territorio cittadino, periferie incluse.
9. **Istituzione di una flotta di "scuolabus" pubblici e green,** dedicati al trasporto scolastico.
10. **Creazione di un servizio BlaBlaCar dei genitori**, che possano accompagnare a turno i bambini 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. Più in generale, l'idea di un bla bla car bolognese potrebbe essere utile per promuovere lo spostamento condiviso tra privati di ogni tipo.

Proposta 6.d. Disincentivare i voli privati e pubblici

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 di cittadini/e e consumatori/trici dei voli pubblici e privati.

Al fine di limitare il traffico aereo, in particolare quello privato, si propone di promuovere le opportunità ferroviarie di Bologna; sviluppare piattaforme online per promuovere il viaggio sostenibile; disincentivare o vietare, dove possibile, il ricorso a voli privati con ogni mezzo disponibile; vietare, quando possibile, la pubblicità di voli e compagnie aeree sul territorio comunale ed apprendere nuove strategie aderendo a reti esistenti sul tema.

Proposte di azioni

1. **Promozione 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 cittadinanza e turisti/e potrebbe rendere l'opzione più appetibile rispetto a voli interni.
2. **Sviluppo di piattaforme online per promuovere il viaggio sostenibile,** offrendo a turisti italiani e internazionali tutte le indicazioni necessarie a muoversi da e per Bologna senza ricorrere all'aereo.
3. **Ove possibile, disincentivo o divieto al ricorso a voli privati con ogni mezzo disponibile**, 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 e/o l'aumento delle tariffe per servizi offerti a voli e compagnie private (es. servizi di rifornimento).
4. **Quando possibile, divieto alla pubblicità di voli e compagnie aeree sul territorio comunale.**
5. **Apprendere nuove strategie aderendo a reti esistenti sul tema,** ad esempio entrando nella rete globale dei sindaci uniti per affrontare la crisi climatica "C40".