

Bologna Missione Clima



ASSEMBLEA CITTADINA PER IL CLIMA DI BOLOGNA

Rapporto finale



Comune
di Bologna

fondazione
innovazione urbana

SOMMARIO

Le premesse

Il processo di selezione dei membri

Campionamento dei residenti
Inviti, help desk informativo ed evento
Adesione e composizione dell'Assemblea cittadina
Composizione finale dell'Assemblea

Il processo e il metodo dell'Assemblea cittadina

Fase di informazione e formazione. Primo e secondo incontro
Fase di ascolto e confronto. Terzo e quarto incontro
Sospensione dei lavori per la pausa estiva
Fase di deliberazione. Quinto, sesto, settimo e ottavo incontro
Fase di decisione finale. Nono incontro
Esiti della votazione

Verso un radicamento sul territorio: oltre il mero ruolo di membri dell'Assemblea

Comitato di coordinamento
Comitato di monitoraggio
Gruppo di redazione
Associazione
Il consorzio PHOENIX e il progetto Case di Quartiere

Appendice

Link utili

Questo rapporto è stato redatto dal Comitato di Coordinamento dell'Assemblea cittadina per il Klima e verrà consegnato al Consiglio comunale a seguito della chiusura dei lavori dell'Assemblea.

Come da Regolamento sui diritti di partecipazione e di informazione dei cittadini, il Comitato di Coordinamento ha compiti di progettazione, organizzazione, selezione dei partecipanti, gestione, logistica, facilitazione di processo e comunicazione esterna, d'intesa con l'amministrazione comunale. Il Comitato di Supporto, invece, ha il compito di individuare gli esperti tematici da invitare a intervenire ai lavori dell'Assemblea durante la fase di informazione e formazione e di definire le modalità, i criteri selettivi e i tempi con cui i soggetti portatori di interessi collettivi o di categoria possono interagire con l'Assemblea durante la fase di ascolto e confronto. Infine, il Comitato di Garanzia ha il compito di garantire la corretta applicazione metodologica dell'Assemblea in ogni sua fase e di assicurare il buon andamento e l'imparzialità dell'intero processo dell'Assemblea, in particolare che la selezione degli esperti e dei rappresentanti dei soggetti portatori di interessi che intervengono ai lavori dell'Assemblea avvenga nel rispetto di criteri e modalità trasparenti ed equilibrate.

Composizione dei Comitati di gestione dell'Assemblea cittadina sul klima

Comitato di Coordinamento

Andrea Felicetti
Chiara Cervigni
Giovanni Allegretti
Giovanni Ginocchini
Mauro Bigi
Noemí Julián
Silvia Marreddu
Simona Beolchi
Stefania Zagnoli
Valentino Ventrella

Comitato di Supporto

Anna Donati
Alessandra Bonoli
Claudio Rossi
Fabrizio Passarini
Paolo Savoia

Comitato di Garanzia

Luis Sal
Laura Lecchi
Roberta Paltrinieri
Stefano Sotgiu

Le premesse

L'Assemblea Cittadina è uno strumento di democrazia deliberativa che mira a coinvolgere direttamente un campione di cittadini e cittadine, sorteggiati/e casualmente, per contribuire a proporre e attuare politiche comunali. Il metodo del sorteggio consente di ottenere un campione, noto anche come mini-pubblico, che rispecchia alcune delle caratteristiche socio-demografiche della cittadinanza.

Le Assemblee Cittadine si basano su un metodo di dialogo e argomentazione tra i/le partecipanti. Questo spirito deliberativo implica che le decisioni siano raggiunte attraverso la condivisione di idee e opinioni e la ricerca, ove possibile, del consenso.

Sulla base di questi presupposti, le raccomandazioni e le proposte contenute nel documento finale sono il risultato del lavoro dell'Assemblea e sono state considerate approvate per consenso. Si sono sottoposte a votazione solamente quelle proposte e raccomandazioni per cui era stato manifestato un disaccordo - sulle modalità in cui questo è avvenuto si rimanda al capitolo "Processo svolto". Seguendo il Regolamento, sono state considerate approvate quelle proposte che hanno raggiunto la maggioranza dei voti dei 2/3 dei membri presenti.

La delibera del Consiglio Comunale DC 77/2021, PG 320332/2021, del 12/07/2021 ha introdotto lo strumento delle Assemblee Cittadine all'interno dello **Statuto comunale** all'art. 6-bis nel Titolo II. Successivamente, la delibera del Consiglio Comunale DC 74/2022 PG 465079/2022 del 01/08/22 ha modificato e integrato il **Regolamento sui diritti di partecipazione e informazione dei cittadini**, che al Capo III disciplina l'Assemblea cittadina, i diritti di iniziativa, le modalità di indizione, gli organi di governance e ogni aspetto di funzionamento della stessa.

Infine, la delibera DC/PRO/2022/118 ha indetto la prima Assemblea cittadina che, trattando il tema "clima", è stata indetta con la finalità di definire proposte e raccomandazioni all'Amministrazione per rendere Bologna la prima città solare, rinnovabile e sostenibile, accelerando drasticamente la transizione energetica giusta, verso un modello basato sulla riduzione dei consumi, l'efficientamento energetico, la produzione e utilizzo di energia rinnovabile, l'autoconsumo energetico individuale e collettivo, le comunità energetiche. Questa finalità, precisa questa stessa delibera, viene perseguita attraverso la risposta a tre quesiti:

- 1. Mitigazione:** come promuovere una transizione energetica della città a partire dai settori ad emissioni climalteranti più impattanti, al contempo garantendo il principio di equità e giustizia climatica e contrastando i fenomeni di povertà e marginalizzazione?
- 2. Adattamento:** parallelamente alla riduzione di emissioni, come le istituzioni e i cittadini possono affrontare e contenere i principali rischi climatici della città (isole di calore, eventi meteorologici estremi, alluvioni, siccità, ecc.)?
- 3. Strumenti amministrativi:** quali sono eventuali ostacoli riscontrati nelle norme, servizi e regolamenti di competenza comunale al raggiungimento degli obiettivi suddetti? E possibili miglioramenti e innovazioni che si potrebbero apportare?

Composizione degli incontri

Nel 2023 il Comune di Bologna, la Fondazione Innovazione Urbana, la Città Metropolitana e altre istituzioni, hanno aderito alla campagna "No Women No Panel - Senza donne non se ne parla", tramite la sottoscrizione di un protocollo d'intesa con la RAI Radiotelevisione Italiana, la Regione Emilia-Romagna e l'Università di Bologna. La finalità del protocollo è quella di promuovere la presenza delle donne nel dibattito

pubblico, valorizzando competenze, esperienze e talenti femminili per una più compiuta attuazione dei principi di democrazia paritaria e pluralismo.

L'Assemblea cittadina per il clima ha garantito in tutti gli incontri la partecipazione equilibrata e plurale di donne e uomini, allestendo i panel dove entrambi i sessi sono stati rappresentati in misura quanto più possibile paritaria.



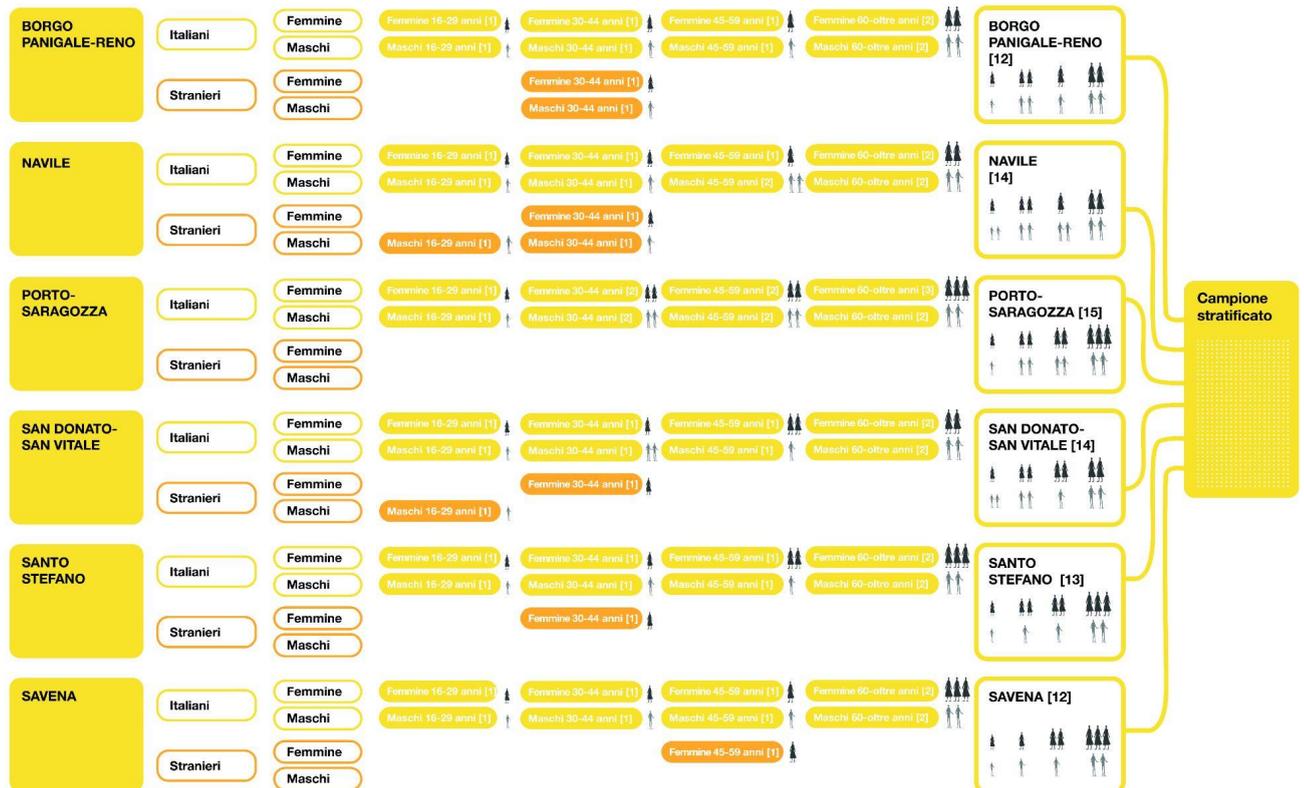
Fotografie di Fondazione per l'Innovazione Urbana

Il processo di selezione dei membri

Campionamento dei residenti

Il campione delle persone residenti dell'Assemblea cittadina era composto da **80 membri titolari e 800 membri sostituti**. Il piano di campionamento aveva **57 cluster** e questa composizione:

462 donne e 418 uomini; 781 persone italiane e 99 persone straniere; 154 persone di età 16-29 anni, 231 di età 30-44 anni, 198 di età 45-59 anni e 297 di 60 anni e oltre; Borgo Panigale-Reno: 66 uomini e 66 donne; Navile: 88 uomini e 66 donne; Porto - Saragozza: 77 uomini e 88 donne; San Donato-San Vitale: 77 uomini e 77 donne; Santo Stefano: 55 uomini e 88 donne; Savena: 55 uomini e 77 donne.



Infografica del Piano di Campionamento di Fondazione Innovazione Urbana

Inviti, help desk informativo ed evento



L'invito a partecipare all'Assemblea cittadina è stato inviato **alle 880 persone sorteggiate residenti nel Comune di Bologna e a 300 studenti e studentesse fuori sede dell'Università di Bologna sorteggiate**. L'invito aveva una cartolina, una lettera del Sindaco per la persona sorteggiata, una brochure informativa con un link alle domande frequenti su Partecipa, il modulo di adesione cartaceo e un QRCode per aderire online con lo SPID.

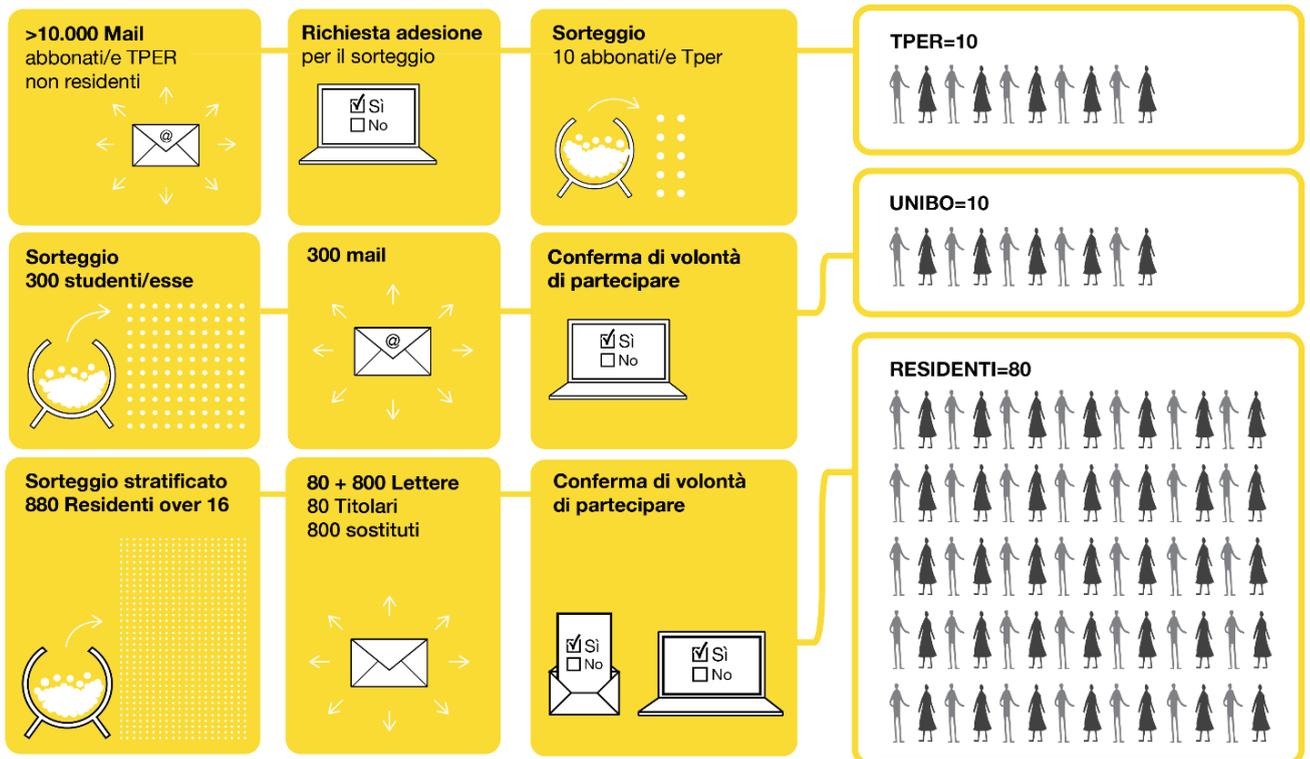
Per arrivare ai 10 membri city user utenti del TPL, è stato inviato un invito a essere sorteggiati/e a più di 10.000 persone abbonate al trasporto pubblico metropolitano non residenti a Bologna.

Durante la fase di invio degli inviti, Fondazione per l'Innovazione Urbana ha realizzato un **help desk informativo** via mail e telefono per rispondere a tutte le domande delle persone sorteggiate. Inoltre, il **26 aprile si è tenuto un incontro** dedicato all'ascolto di esperienze di altre assemblee cittadine in Europa e a rispondere alle ultime domande. L'incontro è stato l'ultima occasione per dare la propria disponibilità a partecipare.

Adesione e composizione dell'Assemblea cittadina

Persone residenti nel Comune di Bologna

Sono state inviate 880 lettere con l'invito a partecipare alle persone residenti. Passate due settimane dal primo invio, si è effettuato un secondo invio solamente per le classi di campionamento che non erano "coperte", ossia quelle classi che non avevano un numero di adesioni almeno pari al doppio dei membri effettivi necessari per quella classe. Sono state così inviate le lettere a 17 classi di campionamento, per un totale di 458 lettere.



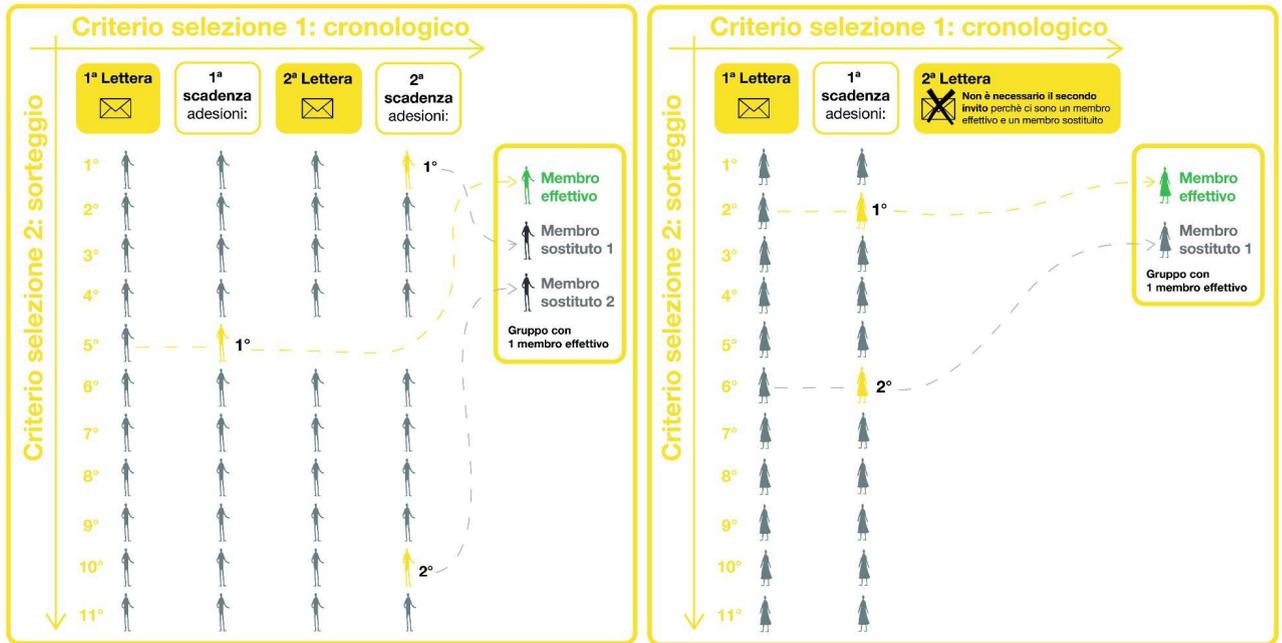
Infografica di Fondazione Innovazione Urbana

Scaduto il tempo utile per esprimere la propria volontà a partecipare, **hanno aderito 158 residenti su 880 invitati/e (pari al 17,95%), di cui 66 membri effettivi (14 membri del campione sono rimasti scoperti), e 92 membri sostituti.** Altri 54 persone hanno scritto o chiamato per declinare l'invito.

Per la selezione si è proceduto **selezionando la persona che è stata sorteggiata per prima in ognuno dei 57 cluster di campionamento.**

Qualora questa persona non abbia risposto entro la scadenza ultima oppure abbia comunicato di non voler partecipare, **si è proceduto a contattare la persona sostituta che ha dato la sua disponibilità e che è stata sorteggiata per prima, sempre all'interno dello stesso cluster.**

Qualora non sia stato possibile effettuare una sostituzione seguendo questo metodo, si è proceduto a **contattare una persona sostituta di un altro cluster.** In questo caso, il criterio è stato quello di cercare di cambiare meno variabili possibili e nel seguente ordine: cittadinanza - genere - età - quartiere; mentre nel caso degli stranieri e delle straniere: genere - età - cittadinanza - quartiere. Il secondo invio di lettere è stato fatto nelle classi in cui non c'erano adesioni e in quelle in cui non c'era un numero di sostituti almeno pari ai membri titolari in quella classe.



Infografica di Fondazione Innovazione Urbana

Nel caso 1 (infografica sinistra) il quinto sorteggiato è stato il primo a rispondere, quindi diventa automaticamente Membro Effettivo. Il primo sorteggiato, invece, che sarebbe stato titolare se avesse risposto subito, ha risposto alla seconda chiamata in ordine cronologico, quindi diventa il primo Membro sostituto (per rispetto del criterio di sorteggio), seguito dal secondo membro sostituto (che occupa la decima posizione in ordine di sorteggio).

Nel caso 2 (infografica destra) hanno risposto solo il secondo e il sesto sorteggiato, che diventano automaticamente Membro Effettivo e Membro Sostituto. Il gruppo è completo, pertanto non si spedisce un ulteriore invito ai sorteggiati che non hanno risposto.

Studentesse e studenti dell'Università di Bologna fuori sede

L'università di Bologna ha sorteggiato 300 studenti/esse dell'Università di Bologna. Hanno aderito in 11 (il 3,67% dei/delle sorteggiati/e), di cui 5 studentesse e 6 studenti UNIBO. Mentre le studentesse sono state tutte invitate a partecipare come membri effettivi, per i 6 studenti si è proceduto a selezionarli in ordine cronologico. In altre parole, l'ultimo dei 6 studenti che ha inviato la sua volontà ad aderire è stato escluso dai membri effettivi.

Persone abbonate al trasporto pubblico metropolitano

TPER ha inviato una newsletter a più di 10.000 persone non residenti a Bologna. In questo caso non è avvenuto un sorteggio preliminare in quanto, per motivi di privacy di Tper, non era possibile trattare il dato senza il loro consenso. Pertanto, TPER ha inviato una mail a tutte le persone abbonate alla newsletter (qualche migliaio) in cui si chiedeva se erano interessate a essere sorteggiate per partecipare ai lavori dell'Assemblea. Hanno aderito 47 persone abbonate al trasporto pubblico metropolitano, che successivamente sono state sorteggiate dal Comune di Bologna.

Composizione finale dell'Assemblea

L'Assemblea cittadina per il Clima era inizialmente composta da 80 residenti, 10 studenti/esse fuori sede dell'Università di Bologna e 10 abbonati/e al trasporto pubblico metropolitano. Tuttavia, 11 classi di campionamento dei residenti sono rimaste scoperte. Pertanto si sono effettuate delle sostituzioni, seguendo i criteri sopra spiegati, e di conseguenza ci sono stati i seguenti scostamenti:

- Figura non coperta: Borgo Panigale Reno - **Maschi** - 60 e oltre - Italiani; sostituzione: Borgo Panigale Reno - **Femmina** - 60 e oltre - Italiani
- Figura non coperta: Borgo Panigale Reno - **Maschi** - **60 e oltre** - Italiani; sostituzione: Borgo Panigale Reno - **Maschi** - **45-59** - Italiani
- Figura non coperta: San Donato San Vitale - **Stranieri** - **16-29** - **Maschi**; sostituzione: San Donato San Vitale - **Stranieri** - **30-44** - **Femmine**

- Figura non coperta: San Donato San Vitale - **Femmina** - 60 e oltre - Italiani; sostituzione: San Donato- San Vitale - **Maschio** - 60 e oltre - Italiani
- Figura non coperta: San Donato - San Vitale - Femmine - **60 e oltre** - Italiani; sostituzione: San Donato - San Vitale - Femmine - **30-44** - Italiani
- Figura non coperta: Santo Stefano - **Maschi** - 30-44 - Italiani; sostituzione: Santo Stefano - **Femmine** - 30-44 - Italiani
- Figura non coperta: Santo Stefano - **Femmine** - 60 e oltre - Italiani; sostituzione: Santo Stefano - **Maschi** - 60 e oltre - Italiani
- Figura non coperta: Navile - Femmine - 30-44 - **Italiani**; sostituzione: Navile - Femmine - 30-44 - **Stranieri**
- Figura non coperta: Navile - **Femmine** - 45-59 - Italiani; sostituzione: Navile - **Maschio** - 45-59 - Italiani
- Figura non coperta: Navile - **Femmine** - **60 e oltre** - Italiani; sostituzione: Navile - **Maschi** - **45-59** - Italiani
- Figura non coperta: Navile - **Femmine** - **60 e oltre** - Italiani; sostituzione: Navile - **Maschi** - **30-44** - Italiani
- Figura non coperta: Navile - Stranieri - **16-29** - Maschi; sostituzione: Navile - Stranieri - **30-44** - Maschi
- Figura non coperta: Navile - Maschi - **60 e oltre** - Italiani; sostituzione: Navile - Maschi - **45-59** - Italiani
- Figura non coperta: Savena - **Maschi** - 60 e oltre - Italiani; sostituzione: Savena - **Femmine** - 60 e oltre - Italiani

Una volta iniziata l'Assemblea, sono state fatte **4 sostituzioni di membri che avevano rinunciato dopo aver dato inizialmente un'adesione.**

Il processo e il metodo dell'Assemblea cittadina

Il percorso dell'Assemblea cittadina per il Clima di Bologna è stato sviluppato, coerentemente con il Regolamento e le indicazioni della Delibera istitutiva, in quattro fasi: informazione e formazione, ascolto e confronto, deliberazione e decisione finale.



Fotografia di Margherita Caprilli - Fondazione Innovazione Urbana

La fase di informazione e formazione si è svolta tra fine maggio e metà giugno, la fase di ascolto e confronto con i portatori di interesse e le istituzioni si è svolta tra fine giugno e inizio luglio, la fase di deliberazione ha avuto quattro incontri e si è svolta tra metà settembre e fine ottobre e la fase di decisione ha avuto un unico incontro e si è svolta a inizio novembre. Tra inizio luglio e metà settembre l'Assemblea ha effettuato una pausa estiva.



Infografica di Fondazione Innovazione Urbana

Durante l'Assemblea cittadina per il Clima, 7 membri sono decaduti - per aver fatto più di due assenze consecutive - e 5 membri hanno rinunciato dopo il secondo incontro, per cui la sostituzione non è stata possibile. Quindi, alla fine del processo, l'Assemblea cittadina risulta composta da 88 membri. La percentuale di partecipazione è sempre stata intorno all'80%, raggiungendo quasi il 90% nei primi tre incontri e nell'ottavo.

Fase di informazione e formazione. Primo e secondo incontro

La prima fase, di informazione e formazione, è stata dedicata all'ascolto di esperti ed esperte su tematiche riguardanti il cambiamento climatico e alla selezione di due portavoce dell'Assemblea che, come da Regolamento, facessero parte del Comitato di Coordinamento.

La lista degli esperti e delle esperte è stata redatta dal Comitato di Supporto che, come sancisce il Regolamento (art. 49 comma 3), ha il compito di "individuare gli esperti e le esperte da invitare ad intervenire ai lavori dell'Assemblea durante la fase di formazione". Pertanto, sentite le loro disponibilità, sono state invitate a intervenire le seguenti persone: **Adamo Domenica Rombolà** (professore presso l'Alma mater Studiorum - Università di Bologna, Dipartimento di Scienze e tecnologie agroalimentari), **Beatrice Pulvirenti** (professoressa associata presso l'Alma mater Studiorum - Università di Bologna), **Carlo Cacciamani** (direttore dell'Agenzia Nazionale per la Meteorologia e Climatologia), **Claudio Coletta** (ricercatore senior presso il Dipartimento di Filosofia e Comunicazione dell'Università di Bologna), **Emanuele Leonardi** (sociologo dell'economia e del lavoro presso l'Università di Bologna), **Gianni Silvestrini** (direttore scientifico del Kyoto Club e della rivista/portale QualEnergia), **Giovanni Semprini** (Professore Associato presso il Dipartimento di Ingegneria Industriale dell'Università di Bologna), **Leonardo Setti** (Professore presso l'Alma mater Studiorum - Università di Bologna, Dipartimento di Chimica industriale), **Letizia Cremonini** (dottoranda in architettura e Pianificazione del Paesaggio presso l'Università di Firenze e attualmente ricercatrice presso l'Istituto per la BioEconomia del Centro Nazionale di Ricerca di Bologna), **Patrizia Malgieri** (esperta di pianificazione dei trasporti e delle politiche di mobilità urbana, responsabile per TRT Trasporti e Territorio dell'area pianificazioni) e **Vittorio Marletto** (membro del gruppo scientifico Energia per l'Italia).

Per quanto riguarda la selezione di due portavoce dell'Assemblea cittadina, si è chiesto ai membri interessati di scrivere il proprio nome e cognome su un biglietto. Dopodiché è avvenuta l'estrazione di due membri, come previsto dal Regolamento (art. 54, comma 2), e l'Assemblea ha preso atto su chi fossero le due portavoce.

Questa fase, che ha riguardato i primi due incontri, è stata organizzata con alcuni interventi di carattere generale in plenaria, due nel primo incontro (introduzione ai cambiamenti climatici e introduzione sulla mitigazione) e uno nel secondo (adattamento ai cambiamenti climatici), e altri su temi specifici in gruppi.



Fotografie di Margherita Caprilli - Fondazione Innovazione Urbana

Fase di ascolto e confronto. Terzo e quarto incontro

La seconda fase è stata dedicata all'ascolto dei soggetti portatori d'interesse della città. A tal proposito, il Comitato di coordinamento insieme al Comitato di supporto ha realizzato una **“Manifestazione di interesse per la partecipazione agli incontri di ascolto e confronto da parte dei rappresentanti di soggetti portatori di interessi collettivi”** a cui hanno aderito **28 soggetti organizzati, formali e informali, in forma singola o aggregata**. L'Assemblea ha poi scelto, attraverso un questionario, quali di queste realtà ascoltare in presenza e da quali ricevere un contributo online. A questa lista si sono aggiunti anche alcuni soggetti istituzionali in quanto, come previsto dal Regolamento (art. 53 comma 4), il Comune e altre istituzioni hanno il diritto di intervenire nell'Assemblea. I Comitati hanno scelto di ammettere l'ascolto online delle realtà che hanno inviato la manifestazione di interesse in ritardo.

A questa fase sono stati dedicati due incontri durante i quali sono state ascoltate le seguenti realtà: Aeroporto G. Marconi di Bologna, AESS, ARPAE, Bologna30, CGIL, Campi Aperti, Clean Cities Campaign, EmmeBo, Extinction Rebellion Bologna, EX Aequo Cooperativa Sociale, Gruppo Hera, Legambiente Bologna, Open Project, Ordine degli Ingegneri di Bologna, Produttori agricoli di Borgo Panigale, Rigenerazione no Speculazione, Settore Transizione Ecologica e Ufficio Clima del Comune di Bologna, WeVez. Queste realtà hanno avuto a disposizione 10 minuti ciascuna per poter portare il proprio punto di vista all'Assemblea. I membri dell'Assemblea si sono poi riuniti in piccoli gruppi per elaborare delle domande a cui le realtà hanno poi risposto con dei video o dei documenti scritti durante la sospensione dei lavori per la pausa estiva.

Le altre realtà hanno inviato un loro contributo ai membri, i quali hanno avuto la possibilità di formulare delle domande anche nei loro confronti attraverso un form online. Queste realtà sono: A.MO. Bologna ONLUS, CMCC, Comitato di Quartiere dei Borghigiani, Comitato VivaLaVivaia, Condominio Beroaldo 38 Emanuel 11, 13, 15, 17, ENEA, Salvaiciclisti Bologna, Trailslight srl.



Fotografie di Margherita Caprilli - Fondazione Innovazione Urbana

Sospensione dei lavori per la pausa estiva

Durante la pausa estiva, da inizio luglio a metà settembre, si è data risposta alle diverse domande emerse dall'Assemblea attraverso diverse modalità.

Da un lato, attraverso dei brevi video chiamati #PilloleDiClima, si è risposto alle domande indirizzate ad alcuni esperti ed esperte coinvolte nel processo dell'Assemblea. Questi video sono stati poi inviati ai membri e caricati sul sito di Partecipa, nelle pagine dedicate ai diversi temi della formazione.

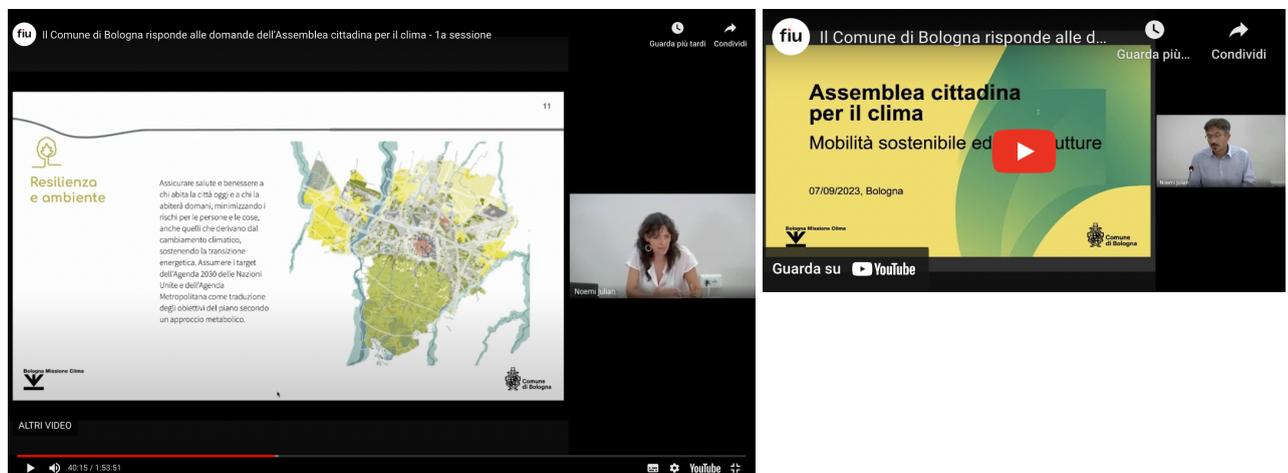
Dall'altro lato, sono state inviate le domande alle realtà portatrici di interessi della città, che hanno risposto con un documento scritto oppure un video. Queste risposte sono state inviate ai membri e caricate sul sito di Partecipa.

L'obiettivo di queste attività era quello di chiarire i dubbi e le domande emersi durante le fasi di formazione e ascolto, permettendo così ai membri di giungere ad una deliberazione maggiormente consapevole e informata.



Fotogramma di uno dei video di #PilloleDiClima

Inoltre, ad inizio settembre, rispettivamente il 6 e il 7 settembre, si sono svolti due incontri, a partecipazione volontaria ed extra percorso formale, in modalità mista, per rispondere ad un'esigenza di approfondimento espressa dai partecipanti con i tecnici e le tecniche del Comune di Bologna. Questi incontri hanno avuto lo scopo di approfondire alcune questioni e domande emerse durante gli incontri precedenti dell'Assemblea. Si precisa che questi incontri sono stati registrati e non prevedevano alcun gettone di presenza in quanto non rientravano negli 8 incontri previsti.



Fotogramma dei due incontri del 6, 7 settembre

Fase di deliberazione. Quinto, sesto, settimo e ottavo incontro

La terza fase è stata incentrata sulla deliberazione, ossia su un confronto creativo e libero interno all'Assemblea, sia in gruppi di lavoro che in modalità plenaria, con il supporto di facilitatori e facilitatrici. Questa fase è iniziata il 14 settembre con il quinto incontro, in cui i membri dell'Assemblea hanno iniziato a lavorare sulle proposte e raccomandazioni da far pervenire al Consiglio comunale, ed è proseguita fino all'ottavo incontro. Durante tutta questa fase, quindi sin dal quinto incontro, ai membri dell'Assemblea è stato distribuito un Dossier di approfondimento con l'obiettivo di fornire uno strumento in cui poter trovare le informazioni ricevute e alcuni obiettivi e buone pratiche a livello europeo, nazionale, regionale e locale. Tale Dossier è stato curato dalla Prof.ssa Alessandra Bonoli, membro del Comitato di Supporto, e dall'Assegnista di ricerca Sara Pennellini del Dipartimento DICAM dell'Università di Bologna, con la collaborazione del Comitato di Supporto e del Comitato di Coordinamento dell'Assemblea cittadina di Bologna e con i contributi dei diversi settori del Comune di Bologna.

Il primo incontro della fase di deliberazione si è aperto chiedendo ai membri dell'Assemblea di proporre i temi sui quali volevano incentrare i lavori dell'Assemblea, utilizzando una tecnica di lavoro di gruppo conosciuta come Open Space Technology (OST). Durante questa fase, ciascun membro dell'Assemblea ha potuto proporre la sua idea in totale libertà e autonomia, inserendola all'interno di tre ambiti tematici: abitare la città, rinaturalizzare la città, vivere e spostarsi nello spazio pubblico. Alla fine di questa fase sono emerse oltre trenta proposte di lavoro.



Fotografie di Margherita Caprilli - Fondazione Innovazione Urbana

Successivamente, ciascun membro ha scelto una di queste proposte su cui lavorare in gruppo, avendo però la possibilità di cambiare gruppo per qualsiasi motivo e in qualsiasi momento. Ogni gruppo ha così lavorato all'emersione di diverse proposte e raccomandazioni sul tema scelto, attraverso un dialogo ed un confronto tra le persone del gruppo stesso.

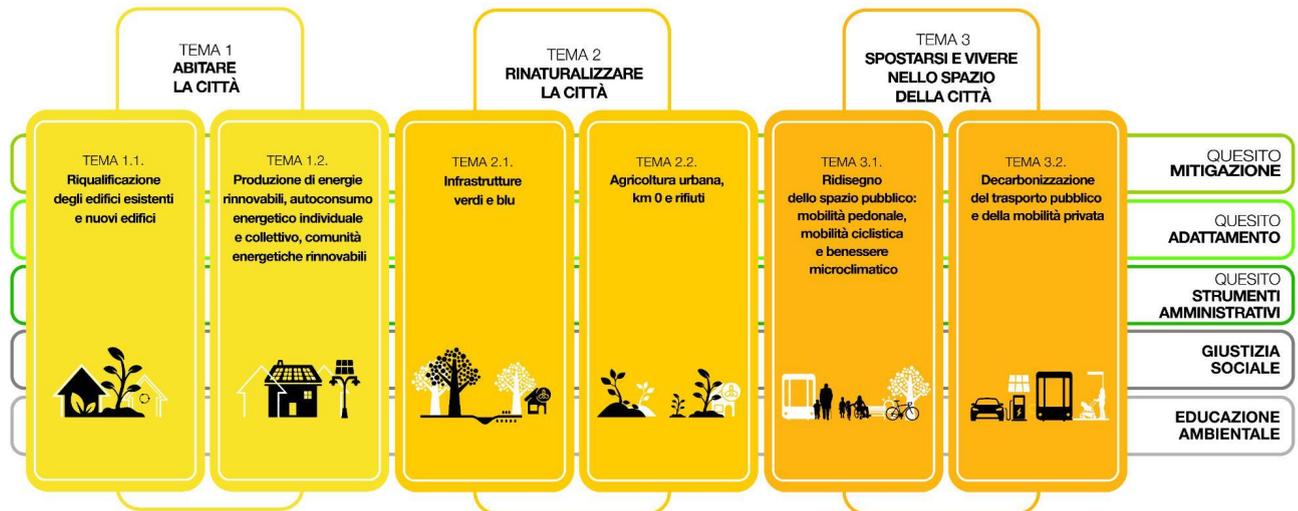


Fotografie di Margherita Caprilli - Fondazione Innovazione Urbana

Durante questo incontro è emersa la richiesta, da parte di alcuni membri, di approfondire il tema dello stoccaggio della CO₂. Pertanto, il Comitato di Supporto ha proposto un approfondimento con il professor Villiam Bortolotti, che si è reso disponibile, e con il quale si è organizzato un incontro il 18 ottobre.

Per l'incontro successivo, i numerosi gruppi di lavoro sono stati raggruppati secondo le affinità dei loro temi in due gruppi per ogni ambito tematico, sei gruppi in totale. Di conseguenza, il tema "Abitare la città" è suddiviso nel gruppo di lavoro "riqualificazione degli edifici nuovi ed esistenti" e nel gruppo "produzione di energie rinnovabili, autoconsumo energetico e comunità energetiche rinnovabili". Il tema "Rinaturalizzare la città" è invece diviso nei due gruppi che si occupano rispettivamente di "infrastrutture verdi e blu" e "Agricoltura urbana, Km 0 e rifiuti". In ultimo, il tema "Vivere e spostarsi nello spazio della città" è composto dai gruppi "ridisegno dello spazio pubblico: mobilità pedonale, ciclistica e benessere microclimatico" e "decarbonizzazione del trasporto pubblico e della mobilità privata". I membri hanno quindi scelto in quale gruppo inserirsi per approfondire le proposte emerse durante l'incontro precedente. Ciascuno dei 6 gruppi di lavoro è stato suddiviso in piccoli sottogruppi, all'interno dei quali ogni membro ha riletto le proposte e si è appuntato note e commenti, che sono stati prima condivisi tra i membri del sottogruppo e poi condivisi all'intero gruppo di lavoro.

L'obiettivo era quello di dettagliare maggiormente le raccomandazioni e le proposte. All'interno di ogni gruppo di lavoro si è proceduto a **clusterizzare le diverse proposte**. Una volta fatto ciò, il gruppo ha definito l'**obiettivo di lungo periodo per ogni cluster al fine di affinare le proposte corrispondenti**. L'incontro si è poi concluso con la condivisione, da parte dei facilitatori e delle facilitatrici, dei nuovi elementi emersi e delle proposte riformulate all'interno di ciascun gruppo e, infine, riportando brevemente i feedback durante la sessione in plenaria.



Infografica Fondazione per l'Innovazione Urbana

Durante l'incontro del 9 ottobre, il terzo della fase di deliberazione, l'Assemblea cittadina ha deciso di aggiungere un incontro agli 8 già previsti. L'obiettivo di questo settimo incontro era di **affinare ulteriormente le proposte e le raccomandazioni, cercando di rispondere meglio ai 3 quesiti previsti dal mandato dell'Assemblea**. A questo proposito, hanno presenziato all'incontro alcuni esperti ed esperte, già coinvolte nella fase di formazione, e alcuni tecnici del Comune di Bologna, al fine di rispondere alle eventuali domande o chiarire eventuali dubbi su alcune tematiche e proposte. Ogni sottogruppo ha avuto infatti 10 minuti per fare domande a queste figure tecniche. Inoltre, per dare a tutti i membri la possibilità di contribuire alle diverse proposte, in questo incontro e in quello successivo si sono svolti alcuni World Cafè, ossia dei momenti in cui le persone in un certo gruppo di lavoro sono andate a conoscere il lavoro svolto da altre persone in un altro gruppo, contribuendo con suggerimenti e riflessioni.



Fotografie di Fondazione per l'Innovazione Urbana

L'ultimo incontro della fase di deliberazione, svoltosi mercoledì 25 ottobre, è stato dedicato ad approfondire e precisare le proposte e le raccomandazioni. L'obiettivo di questo incontro era di produrre un documento definitivo che fosse poi sottoposto alla fase di decisione dell'Assemblea stessa durante l'ultimo incontro. I singoli gruppi di lavoro hanno letto le raccomandazioni e le proposte con i suggerimenti proposti dal Comitato di coordinamento. Alcuni suggerimenti riguardavano la forma, per cercare di omogeneizzare i testi e le parole delle proposte, altri riguardavano la struttura, con l'obiettivo di dare maggior coerenza alle proposte e al Documento nella sua interezza. Ciascun gruppo di lavoro poteva decidere se e quali accettare o modificare. Inoltre, per produrre proposte e raccomandazioni che avessero il contributo di tutti i membri e non solo di quelli del gruppo di lavoro, si sono svolti degli scambi tra gruppi, in cui rappresentanti di altri gruppi andavano in un gruppo a portare il loro contributo e punto di vista alle proposte emerse. In questi scambi, i membri dell'Assemblea sono stati chiamati a far emergere anche elementi di criticità e di dissenso rispetto alle raccomandazioni, alle proposte o alle proposte di azione.



Fotografie di Carlo Sgarzi - Fondazione per l'Innovazione Urbana

Fase di decisione finale. Nono incontro

Attività realizzate nei giorni precedenti all'incontro

Il documento delle raccomandazioni e delle proposte (che a loro volta contengono proposte di azione), risultato del lavoro deliberativo e consensuale dei quattro incontri della fase di deliberazione dell'Assemblea, è stato inviato ai membri dell'Assemblea cittadina una settimana prima dell'ultimo incontro.

Come scritto nel [Regolamento dell'Assemblea](#), *“per l'approvazione, si procede il più possibile secondo il metodo del consenso, come definito all'art. 52, comma 2; solo una volta esperita infruttuosamente tale modalità e all'esclusivo fine di esprimersi entro il termine finale di durata dell'assemblea, si può procedere mediante votazione, a seguito della quale sono considerate approvate le proposte e raccomandazioni che abbiano conseguito almeno la maggioranza qualificata dei 2/3 dei componenti”*

Per questo motivo, **è stato chiesto ai membri dell'Assemblea di inviare due tipi di feedback sul documento tramite un google form: comunicare eventuali modifiche al testo solamente se inerenti al proprio gruppo di lavoro e se non corrispondenti a quanto discusso nel proprio gruppo; oppure, per le proposte degli altri gruppi, esprimere il proprio dissenso, esplicitandone il motivo e portando dunque a votazione quelle proposte.**

I membri dell'Assemblea hanno espresso il proprio dissenso su 12 proposte, comprese alcune proposte di azione: Proposta 5.b comprese le azioni 5.b.1, 5.b.2 e 5.b.3; Proposta 5.c compresa la azione 5.c.1; Proposta 6.a comprese le azioni 6.a.1 e 6.a.4; Proposta di azione 6.c.4 e Proposte di azione 6.d.3 e 6.d.4. Per un approfondimento si rimanda al capitolo successivo “Esiti della votazione”.

Per quanto riguarda le modifiche alle proposte riguardanti il proprio gruppo di lavoro, sono arrivate 60 proposte di modifica da parte di 6 persone, di cui ne sono state accettate 15. Le proposte di modifica accettate hanno rispettato i criteri del metodo consensuale. Difatti, erano precisazioni tecniche oppure alcune modifiche inerenti al proprio gruppo di lavoro, che erano state condivise dal gruppo durante l'ultimo incontro, ma che erano state riportate in modo inesatto. Le restanti proposte di modifica non sono state accettate perché esulano dal metodo consensuale adottato, in quanto o si riferivano a proposte di altri gruppi o andavano a modificare il contenuto e/o il senso di alcune proposte frutto del confronto e della condivisione di un gruppo di persone, su proposta di un singolo. È stato comunque chiesto a chi le aveva proposte se volesse manifestare il dissenso e quindi portarle a votazione. Nessuna di queste persone ha voluto portare le proposte a votazione.

Metodo dell'incontro

Dopo la spiegazione del metodo dell'incontro e della votazione in plenaria, si è proceduto con le votazioni. Come descritto sopra, le proposte e le proposte di azione su cui non è stata segnalata alcuna contrarietà non sono state sottoposte a votazione, in quanto frutto del lavoro consensuale degli incontri deliberativi.

Il Comitato di Coordinamento ha inoltre proposto all'Assemblea di fare una valutazione di priorità delle proposte: cioè che ogni membro segnalasse per ogni raccomandazione quale fosse la proposta più impattante per la mitigazione, quella più impattante per l'adattamento e quella più urgente. Questo al fine di dare indicazioni al Consiglio Comunale sulla scala di priorità delle proposte emerse. Tuttavia vari membri dell'Assemblea hanno manifestato dubbi su questa proposta in quanto avrebbe tolto importanza ad alcune proposte, mentre tutte sono da considerarsi parimenti importanti perché frutto di un lavoro condiviso; alcuni membri hanno suggerito che l'esito di tale valutazione poteva essere utile per il Comitato di Monitoraggio, ma non avrebbe dovuto essere inviata al Consiglio Comunale. Dato il dissenso emerso, la questione è stata portata al voto e l'esito è stato di non effettuare questa fase.

Per quanto riguarda le proposte e proposte di azione in cui c'erano stati dissensi, una a una sono state lette e la persona o le persone che avevano manifestato un dissenso hanno letto le motivazioni di tale opposizione. La votazione è avvenuta prima sulle proposte d'azione e successivamente sulla proposta; questo perché se una proposta di azione fosse stata eliminata oppure modificata, anche la proposta avrebbe cambiato il suo contenuto. **Per ogni singola votazione, ciascun membro ha avuto a disposizione tre cartellini e ne ha scelto uno con il quale esprimersi sulla proposta: verde**, per esprimere il proprio supporto alla proposta ("sono molto d'accordo"), **giallo**, per esprimere il proprio accordo ma con dubbi ("non sono sicuro/a ma non mi oppongo") e **rosso**, per esprimere il proprio dissenso ("non sono per niente d'accordo"). **La proposta è passata nel caso in cui la somma dei cartellini verdi e gialli fosse superiore a 2/3 dei membri presenti.** I membri dell'Assemblea hanno voluto **reformulare alcune delle proposte in cui c'era stato dissenso e riportarle a voto una volta modificate.** Siccome questa era un'azione non prevista dalla proposta metodologica del Comitato di coordinamento, l'Assemblea ha votato per maggioranza se voleva rivotare. Questo è successo in 3 occasioni.



Fotografia di Fondazione Innovazione Urbana

Terminate le votazioni, l'Assemblea ha eletto il Comitato di Monitoraggio. Tutte le persone che hanno dato disponibilità a farne parte, sia precedentemente all'incontro che durante, sono state chiamate per verificare la loro presenza e appartenenza ai diversi quartieri. L'Assemblea ha concordato che tutti i candidati facessero parte del Comitato. Il giorno successivo, altre persone hanno espresso la loro volontà di entrare a far parte del Comitato di Monitoraggio. Una volta chiesto al Comitato stesso se volesse integrare queste persone, sono state inserite all'interno del Comitato.

Come da Regolamento (art. 49 comma 5), durante l'ultimo incontro dell'Assemblea è stato eletto il Comitato di monitoraggio, composto da 22 membri.

Esiti della votazione

In questo capitolo descriveremo brevemente gli esiti delle votazioni. Per un approfondimento sulla votazione e sui motivi degli esiti si rimanda all'appendice.

Sono state sottoposte a votazione:

- La proposta 5.b “Promuovere l’intermodalità e la mobilità condivisa” e le proposte di azione 5.b.1, 5.b.2 e 5.b.3
- La proposta 5.c “Aumentare le piste ciclabili e renderle più sicure” e la proposta di azione 5.c.1
- La proposta 6.a “Diminuire il traffico automobilistico privato e ridurre le emissioni” e le proposte di azione 6.a.1 e 6.a.4
- La proposta di azione 6.c.4
- La proposta 6.d “Disincentivare i voli privati e pubblici” e le proposte di azione 6.d.3 e 6.d.4

Prima di svolgere la votazione, ogni proposta e proposta di azione è stata letta ed i membri che avevano manifestato un dissenso hanno potuto esprimere il motivo di tale dissenso a tutti i membri dell’Assemblea.

La prima votazione si è svolta per le proposte di azione 5.b.1, 5.b.2 e 5.b.3 che sono state tutte approvate, così come la proposta 5.b.

La proposta di azione 5.c.1, invece, non ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 dei voti. Tuttavia l’Assemblea ha deciso di riformulare tale proposta di azione e votarla nuovamente. L’esito di questa seconda votazione è stato positivo. Per cui si è sottoposto a votazione la proposta 5.c, che includeva la nuova formulazione della proposta di azione appena approvata, e l’Assemblea ha approvato anche la proposta 5.c.

Si procede a votare le proposte di azione 6.a.1 e 6.a.4 che risultano entrambe non approvate. Tuttavia, l’Assemblea decide di riformulare la proposta di azione 6.a.4 e di sottoporla nuovamente a votazione. Tale proposta di azione viene approvata. Si procede quindi a votare la proposta 6.a con le modifiche delle votazioni. La proposta 6.a viene approvata.

Dopodiché viene sottoposta a votazione la proposta di azione 6.c.4 che viene approvata.

Infine, mentre la proposta 6.d.3 viene approvata, la proposta di azione 6.d.4 viene rigettata dall’Assemblea. Pertanto, viene sottoposta a votazione la nuova proposta 6.d, che tiene conto dell’eliminazione della proposta di azione 6.d.4, e viene approvata.

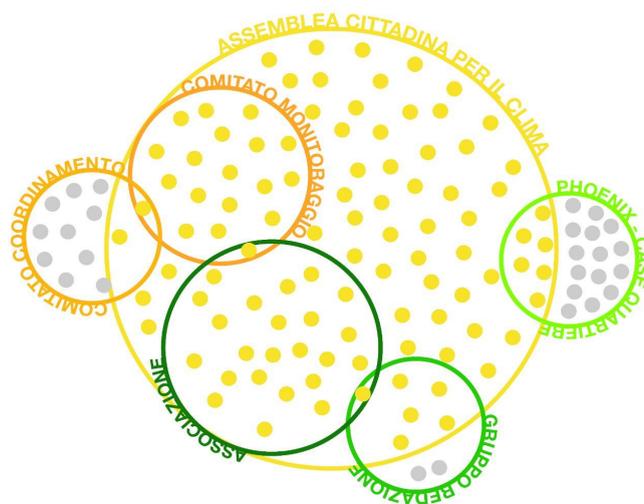
Si conclude così la fase di votazione delle proposte e delle proposte di azione.



Fotografie di Fondazione Innovazione Urbana

Verso un radicamento sul territorio: oltre il mero ruolo di membri dell'Assemblea

L'Assemblea cittadina ha lavorato per far sì che la presenza dei cittadini e dei cittadine non sia solo dovuta a obblighi del Regolamento, come ad esempio la costituzione del gruppo di redazione e della volontà di costituirsi come Associazione, aumentando il ruolo di radicamento sul territorio dell'Assemblea. Sin da subito i membri dell'Assemblea hanno capito che la loro presenza in istanze relative ai Comitati e ad altri processi partecipativi che si svolgono sul territorio è un elemento di discussione importante. Per questo motivo, in questo capitolo, sono trattate le misure che permettono ai cittadini e alle cittadine di essere presenti per dare continuità in varie forme, all'Assemblea e porla in dialogo con altri strumenti partecipativi.



Comitato di monitoraggio

È composto da una rappresentanza ristretta dei membri dell'Assemblea (22 membri) e, partecipando alle sedute delle competenti Commissioni consiliari, ha il compito di verificare periodicamente lo stato di attuazione delle proposte e raccomandazioni emerse dall'Assemblea.

Comitato di coordinamento

La partecipazione delle due portavoce alle riunioni del Comitato di coordinamento ha avuto la finalità di portare il punto di vista e le esigenze dell'Assemblea all'interno delle discussioni sulla progettazione del processo e degli incontri dell'Assemblea stessa.

Gruppo di redazione

Dopo la pausa estiva, su sollecitazione di alcuni membri dell'Assemblea, si è proposto di costituire un gruppo di redazione che potesse svolgere un ruolo di comunicazione verso l'esterno. Hanno aderito 8 membri dell'Assemblea che, con il supporto della Fondazione per l'Innovazione Urbana, hanno raccontato il percorso dell'Assemblea cittadina attraverso i loro canali social.

Associazione

Alla fine dell'ultimo incontro dell'Assemblea, due membri dell'Assemblea hanno espresso la loro volontà di costituire una associazione, con chi fosse interessato, per non disperdere ciò che si è realizzato fino ad ora. La volontà è quella di dare un seguito alla formazione avuta durante l'Assemblea e creare un gruppo attivo sui temi del cambiamento climatico.

Il consorzio PHOENIX e il progetto Case di Quartiere

L'Assemblea cittadina è entrata in dialogo anche con il progetto europeo PHOENIX (The rise of citizens voices for a Greener Europe), un progetto di ricerca finanziato dall'Unione Europea nel programma Horizon 2020, a cui aderisce il Comune di Bologna come città pilota, che ha l'obiettivo di studiare, arricchire e testare delle pratiche partecipative e deliberative che lavorano sulle sfide ambientali contemporanee. PHOENIX testerà le innovazioni democratiche in 11 territori pilota, tra i quali la città di Bologna, e creerà una Commissione Territoriale di Co-Design in ciascun territorio pilota. Il compito di questa Commissione è quello di progettare e condurre un processo partecipativo che ingaggi la comunità locale con l'obiettivo di coinvolgere le persone nel dibattito, nella creazione e nel miglioramento delle politiche ambientali. Tra le persone che compongono la Commissione Territoriale ci sono anche 6 membri dell'Assemblea cittadina che contribuiranno così ad identificare progettualità, approcci o alleanze utili all'implementazione del percorso.

Appendice

Votazione della proposta 5.b e delle proposte di azione 5.b.1, 5.b.2, 5.b.3

Proposte e proposte di azione votate	Numero di presenti	Persone necessarie per approvare	Non sono per niente d'accordo		Non sono convinto/a ma non mi oppongo		Sono molto d'accordo		Voti positivi		Numero di voti	% persone che hanno votato	Esito della votazione
			Voti	%	Voti	%	Voti	%	Voti	%			
Proposta di azione 5.b.1	69	46	5	7,46%	10	14,93%	52	77,61%	62	92,54%	67	97%	Proposta di azione passata
Proposta di azione 5.b.2	69	46	7	10,29%	8	11,76%	53	77,94%	61	89,71%	68	99%	Proposta di azione passata
Proposta di azione 5.b.3	69	46	6	8,82%	10	14,71%	52	76,47%	62	91,18%	68	99%	Proposta di azione passata
Proposta 5.b	69	46	15	22,06%	12	17,65%	41	60,29%	53	77,94%	68	99%	Proposta passata
L'assemblea vuole votare una modifica della proposta 5.b?	68	35					44						L'Assemblea decide di votare una modifica
Modifica della proposta 5.b	70	47	24	34,29%	14	20,00%	32	45,71%	46	65,71%	70	100%	Proposta non passata

Proposta di azione 5.b.1

La votazione è iniziata con la lettura della proposta di azione 5.b.1: “Miglioramento del servizio di bike sharing 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.”

Due membri dell'Assemblea hanno spiegato i motivi del dissenso alla proposta 5.b. comprese le sue proposte di azione: “Come segnalato da molti di noi all'ultima riunione, non si può pretendere che i residenti di quelle zone debbano parcheggiare le loro auto a grande distanza se non hanno garage privati. E infatti fra le Azioni, questa non compare più, è rimasta solo nella parte introduttiva”.

“Le proposte di azione sono ragionevoli. Il problema è che come obiettivo c'è quello di penalizzare la mobilità delle auto. Questo poi si lega alla 5.c, che è quella veramente sbagliata: il fatto di ridurre e penalizzare i posti auto e le corsie auto per imporre la ciclabilità.”

“Non bisogna disincentivare l'utilizzo dell'automobile, perché ciò penalizza parte dei cittadini e non risolve alcun problema di emissioni CO2 al 2030 quando ibridizzazione e mobilità elettrica saranno già sufficientemente mature da ridurre ulteriormente l'impatto delle vetture circolanti sull'effetto serra. Non si devono ridurre i parcheggi auto per favorire l'utilizzo della bicicletta, è sbagliato perché ciò crea maggior traffico nella ricerca di un parcheggio, penalizzando ulteriormente le emissioni di CO2 delle vetture circolanti”.

“Riducendo i parcheggi, in realtà non riduco la CO2, ma anzi probabilmente peggioro la situazione”.

“Le proposte 5.b e 5.c sono simili e avevo unito i commenti. La progressiva riduzione degli stalli per parcheggio delle auto è senza senso perché crea problemi. Non si dice mai in centro, si dice in città e non si dice se è città Comune o città metropolitana. Le cose sono diverse: un conto è il centro, uno è la città ed un altro è la Provincia. Già questo è vago e andrebbe definito perché una cosa che va bene per il centro può non andar bene se lo allarghi. Quindi la riduzione degli stalli può creare problemi dappertutto. Ma la cosa grave è questa contrapposizione di bici contro auto. Facciamo auto contro bici, bici contro pedoni. Se facciamo così non ne usciamo più, bisogna armonizzare. Chi è più forte in questa catena, l'auto è più forte della bici e la bici del pedone, dovrebbe anche farsi carico di proteggere il più debole. Poi propone un modello di città troppo radicale. Se devi portare la mamma novantenne in ospedale come si fa? Mi è stato detto che vai in autobus, così ho capito che ha una mamma giovane. Perché non è possibile. Non si può eliminare completamente i parcheggi delle auto”.

Dopo che sono stati spiegati i motivi del dissenso, si procede alla votazione prima delle proposte di azione e poi della proposta.

L'Assemblea ha votato la proposta di azione 5.b.1, il cui risultato è: 62 voti favorevoli, 5 contrari e 2 astenuti. I favorevoli sono pari al 92,54% e la proposta viene **approvata** dall'Assemblea in quanto ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 richiesta dal Regolamento, che in questa votazione era pari a 46 voti.

Proposta di azione 5.b.2

La votazione è iniziata con la lettura della proposta di azione 5.b.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 gabbioni dove parcheggiarle al sicuro.”

L'Assemblea ha votato la proposta di azione 5.b.2, il cui risultato è: 61 voti favorevoli, 7 contrari e 1 astenuto. I favorevoli sono pari all'89,71% e la proposta viene **approvata** dall'Assemblea in quanto ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 richiesta dal Regolamento, che in questa votazione era pari a 46 voti.

Proposta di azione 5.b.3

La votazione è iniziata con la lettura della proposta di azione 5.b.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).”

L'Assemblea ha votato la proposta di azione 5.b.3, il cui risultato è: 62 voti favorevoli, 6 contrari e 1 astenuto. I favorevoli sono pari al 91,18% e la proposta viene **approvata** dall'Assemblea in quanto ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 richiesta dal Regolamento, che in questa votazione era pari a 46 voti.

Proposta 5.b

La votazione è iniziata con la lettura della proposta 5.b: “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 gabbioni per parcheggiare la propria bici e promuovere l'interconnessione tra mobilità ciclabile e utilizzo di TPL.”

L'Assemblea ha votato la proposta 5.b. il cui risultato è: 62 voti favorevoli, 6 contrari e 1 astenuto. I favorevoli sono pari al 91,18% e la proposta viene **approvata** dall'Assemblea in quanto ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 richiesta dal Regolamento, che in questa votazione era pari a 46 voti.

Proposta di modifica da parte dell'Assemblea della proposta di azione 5.b

Due membri dell'Assemblea spiegano che loro vorrebbero riportare a voto una versione di questa proposta modificata. Specificano che il loro dissenso era solamente su una frase della proposta 5.b.

L'Assemblea ha votato a favore di riportare a voto la proposta 5.b. 44 membri su 68 si esprimono a favore della nuova votazione. In questo caso si conta la maggioranza semplice e non di 2/3 in quanto il Regolamento specifica che questa maggioranza vale solamente per la votazione delle proposte e raccomandazioni.

Siccome la proposta è già stata approvata, l'Assemblea ritiene opportuno votare se si è d'accordo sull'eliminazione della frase oggetto del dissenso, ossia: "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."

L'Assemblea procede alla votazione della seguente domanda: Siete d'accordo con l'eliminazione della seguente frase dalla proposta 5.b. "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"?

L'Assemblea ha votato sull'eliminazione di un frammento di proposta 5.b, il cui risultato è: 46 voti favorevoli e 24 contrari. I favorevoli sono pari al 65,71% e la proposta **non viene approvata** dall'Assemblea in quanto non ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 richiesta dal Regolamento, che in questa votazione era pari a 47 voti.

Pertanto si mantiene la proposta 5.b così come formulata inizialmente.

Votazione della proposta di azione 5.c.1 e della proposta 5.c

Proposte e proposte di azione votate	Numero di presenti	Persone necessarie per approvare	Non sono per niente d'accordo		Non sono convinto/a ma non mi oppongo		Sono molto d'accordo		Voti positivi		Numero di voti	% persone che hanno votato	Esito della votazione
			Voti	%	Voti	%	Voti	%	Voti	%			
Proposta di azione 5.c.1	70	47	25	35,71%	9	12,86%	36	51,43%	45	64,29%	70	100%	Proposta di azione non passata
L'assemblea vuole votare una modifica della proposta di azione 5.c.1?	70	36					48	100,00%			48	69%	L'Assemblea decide di votare una modifica
Modifica della proposta 5.c.1	70	47	2	2,86%	18	25,71%	50	71,43%	68	97,14%	70	100%	Proposta di azione passata
Proposta di azione 5.c con le modifiche delle votazioni precedenti	70	47	1	1,43%	16	22,86%	53	75,71%	69	98,57%	70	100%	Proposta passata

La votazione è iniziata con la lettura della proposta di azione 5.c.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 mantenere costantemente quelle esistenti. Se si vuol promuovere la sicurezza occorre evitare di ricorrere alla realizzazione di semplici "corsie" che rappresentano spesso una soluzione promiscua che non mette in sicurezza chi pedala. C'è la consapevolezza che questo significhi intervenire in maniera più strutturale sulla conformazione della rete infrastrutturale esistente: per questo si propone la 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.”

Due membri dell'Assemblea hanno spiegato i motivi del dissenso alla proposta di azione 5.c.1:

“Non credo che l'eliminazione di parcheggi per auto in favore di piste ciclabili sia un'azione efficace e risolutiva per gli obiettivi posti. Bisognerebbe valutare la questione in maniera più ampia, incentivare l'uso dell'auto elettrica semmai, valutare il rapporto tra abitanti, auto e spazi disponibili per quartiere, sondare le abitudini dei cittadini e capire come, quando e perché si spostano in auto. Sostenere di voler eliminare i parcheggi per le auto per fare posto a piste ciclabili mi pare un discorso alquanto semplicistico.”

L'Assemblea ha votato la proposta di azione 5.c.1, il cui risultato è: 45 voti favorevoli e 25 contrari. I favorevoli sono pari al 64,29% e la proposta **non viene approvata** dall'Assemblea in quanto non ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 richiesta dal Regolamento, che in questa votazione era pari a 47 voti.

Due membri dell'Assemblea vorrebbero rivotare la proposta di azione riformulata, perché nessuna persona può essere contraria ad aumentare e migliorare le piste ciclabili, ma forse è scritta male. Perché non c'è bisogno di mischiare le cose: togliere parcheggi e aumentare le piste ciclabili. Ci sono esempi di strade, come via Massarenti, che non hanno parcheggi.

L'Assemblea ha votato a favore di riportare a voto la proposta di azione 5.c.1: 48 membri su 68 si esprimono a favore della nuova votazione. In questo caso si conta la maggioranza semplice e non di 2/3 in quanto il Regolamento specifica che questa maggioranza vale solamente per la votazione delle proposte e raccomandazioni.

I due membri dell'Assemblea propongono quindi una nuova riformulazione della proposta di azione 5.c.1, eliminando il riferimento alla cancellazione dei parcheggi.

La votazione è iniziata con la lettura della proposta di azione 5.c.1 riformulata come segue: “Aumento del numero di piste ciclabili, estendendo la rete a zone ancora non troppo coperta della città. Occorre implementare la realizzazione di piste ciclabili estendendo la rete a zone ancora non troppo coperte della città e mantenere costantemente quelle esistenti. Se si vuol promuovere la sicurezza occorre evitare di ricorrere alla realizzazione di semplici “corsie” che rappresentano spesso una soluzione promiscua che non mette in sicurezza chi pedala. 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.”?

L'Assemblea ha votato la proposta di azione 5.c.1, il cui risultato è: 68 voti favorevoli e 2 contrari. I favorevoli sono pari al 97,14% e la proposta viene **approvata** dall'Assemblea in quanto ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 richiesta dal Regolamento, che in questa votazione era pari a 47 voti.

Votazione della proposta 5.c

Siccome è stata approvata una formulazione diversa della proposta di azione 5.c.1, il testo della proposta 5.c è cambiato. Pertanto, l'Assemblea deve esprimersi sulla nuova formulazione della proposta 5.c.

L'Assemblea procede alla votazione della seguente domanda: “Siete d'accordo con la seguente nuova formulazione delle proposte 5.c “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 bici che auto, si propone di aumentare il numero di piste ciclabili, estendendo la rete a zone ancora non troppo coperte della città; 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.”?

L’Assemblea ha votato la proposta 5.c. il cui risultato è: 69 voti favorevoli e 1 contrario. I favorevoli sono pari al 98,57% e la proposta viene **approvata** dall’Assemblea in quanto ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 richiesta dal Regolamento, che in questa votazione era pari a 47 voti.

Votazione della proposta 6.a e le proposte di azione 6.a.1 e 6.a.4

Proposte e proposte di azione votate	Numero di presenti	Persone necessarie per approvare	Non sono per niente d'accordo		Non sono convinto/a ma non mi oppongo		Sono molto d'accordo		Voti positivi		Numero di voti totali	% persone che hanno votato	Esito della votazione
			Voti	%	Voti	%	Voti	%	Voti	%			
Proposta di azione 6.a.1	70	47	48	68,57%	16	22,86%	6	8,57%	22	31,43%	70	100%	Proposta di azione non passata
Proposta di azione 6.a.4	70	47	27	38,57%	10	14,29%	33	47,14%	43	61,43%	70	100%	Proposta di azione non passata
"L'assemblea vuole votare una modifica della proposta di azione 6.a.4?"	70	36					52	74,29%					L'Assemblea decide di votare una modifica
Modifica della proposta 6.a.4	71	47	5	7,04%	9	12,68%	57	80,28%	66	92,96%	71	100%	Proposta di azione passata
Proposta 6.a con le modifiche delle votazioni precedenti	71	47	16	22,54%	4	5,63%	51	71,83%	55	77,46%	71	100%	Proposta passata

La votazione è iniziata con la lettura della proposta di azione 6.a.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.”

Due membri dell’Assemblea hanno spiegato i motivi del dissenso alla proposta di azione 6.a.1:

“L’idrogeno verde lascia il tempo che trova. Ma visto tutto quello che è successo, preferisco lasciarla così com’è.”

“L’idrogeno verde non esiste, ma lasciamola lì, poi il Comune vedrà cosa farci. Parlare di idrogeno verde al Comune fa fare una figuraccia all’Assemblea”

“L’idrogeno verde non esiste. Facciamo i poli idrogeno, facciamo gli investimenti e poi ci accorgiamo che non esiste. Visto che non esiste, suggerisce al Comune di investire sull’idrogeno verde che tanto prima di 20 o 30 anni, se mai dovesse esistere, non esisterà, sono soldi che potrebbero essere investiti meglio in altre cose. Ma se ritenete che sia opportuno parlare di idrogeno verde nonostante non esista, lo facciamo.”

“Impedire l’uso dell’automobile. Non mi piace che mi si impedisca qualche cosa, lo trovo inadatto. Per il resto, l’idrogeno verde non ve lo devo dire io, ma forse non esisterà nemmeno tra 40 anni.”

L’Assemblea ha votato la proposta di azione 6.a.1, il cui risultato è: 43 voti favorevoli e 27 contrari. I favorevoli sono pari al 61,43% e la proposta **non viene approvata** dall’Assemblea in quanto non ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 richiesta dal Regolamento, che in questa votazione era pari a 47 voti.

Proposta di azione 6.a.4

La votazione è iniziata con la lettura della proposta di azione 6.a.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. I guadagni ricavati da multe e altre tasse di questo tipo dovrebbero essere vincolati al reinvestimento in mezzi pubblici o iniziative analoghe.”

Due membri dell'Assemblea hanno spiegato i motivi del dissenso alla proposta di azione 6.a.4:

“Non sono d'accordo che il disincentivo dell'uso dell'auto privata debba passare attraverso l'utilizzo di azioni punitive quali uso di autovelox, aumento dei costi dei parcheggi, multe e tasse. Non credo sia la chiave giusta per il raggiungimento degli obiettivi di questa assemblea.”

L'Assemblea ha votato la proposta di azione 6.a.4, il cui risultato è: 22 voti favorevoli e 48 contrari. I favorevoli sono pari al 31,43% e la proposta **non viene approvata** dall'Assemblea in quanto non ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 richiesta dal Regolamento, che in questa votazione era pari a 47 voti.

Un membro dell'Assemblea afferma che “per una singola votazione siamo passati da disincentivare l'auto privata a non disincentivarla per niente. Mi sembra un cambiamento troppo radicale. Con un voto siamo passati da 100 a 0”.

Un altro membro dell'Assemblea spiega che è essenziale mantenere il disincentivo alle auto private in questo documento.

Un altro membro spiega che il problema di questa proposta è che ignora i/le residenti a livello di quartiere. Non è un problema di autovelox, ma non si può dire a chi risiede di andare a parcheggiare fuori dal proprio quartiere perché non può entrarci. Bisogna mettere una forma di rispetto per chi risiede. Molti non hanno un garage o un giardino e parcheggiano in strada.

Due membri dell'Assemblea vorrebbero rivotare la proposta riformulata, perché il punto molto importante in questa proposta è quello dei parcheggi scambiatori, anche per i residenti. Per cui la questione centrale è quella di promuovere i parcheggi scambiatori e non i disincentivi. Se il problema sono questi disincentivi, allora la proposta è di toglierli.

L'Assemblea ha votato a favore di riportare a voto la proposta di azione 6.a.4: 52 membri su 68 si esprimono a favore della nuova votazione. In questo caso si conta la maggioranza semplice e non di 2/3 in quanto il Regolamento specifica che questa maggioranza vale solamente per la votazione delle proposte e raccomandazioni.

I due membri dell'Assemblea propongono quindi una nuova riformulazione della proposta di azione 6.a.4, eliminando il riferimento ai disincentivi.

L'Assemblea procede alla votazione della seguente domanda: “Siete d'accordo con la nuova formulazione della proposta di azione 6.a.4 così riformulata “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.”?”

L'Assemblea ha votato la proposta di azione 6.a.4, il cui risultato è: 66 voti favorevoli e 5 contrari. I favorevoli sono pari al 92,96% e la proposta viene **approvata** dall'Assemblea in quanto ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 richiesta dal Regolamento, che in questa votazione era pari a 47 voti.

Votazione della proposta 6.a

Siccome è stata approvata una formulazione diversa della proposta di azione 6.a.4, il testo della proposta 6.a è cambiato. Pertanto, l'Assemblea deve esprimersi sulla nuova formulazione della proposta 6.a.

L'Assemblea procede alla votazione della seguente domanda: Siete d'accordo con la seguente nuova formulazione delle proposta 6.a "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 disincentivare 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 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?"

L'Assemblea ha votato la proposta 6.a, il cui risultato è: 55 voti favorevoli e 16 contrari. I favorevoli sono pari al 77,46% e la proposta viene **approvata** dall'Assemblea in quanto ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 richiesta dal Regolamento, che in questa votazione era pari a 47 voti.

Votazione della proposta di azione 6.c.4

Proposte e proposte di azione votate	Numero di presenti	Persone necessarie per approvare	Non sono per niente d'accordo		Non sono convinto/a ma non mi oppongo		Sono molto d'accordo		Voti positivi		Numero di voti totali	% persone che hanno votato	Esito della votazione
			Voti	%	Voti	%	Voti	%	Voti	%			
Proposta di azione 6.c.4	70	47	14	20,00%	11	15,71%	45	64,29%	56	80,00%	70	100%	Proposta di azione passata

La votazione è iniziata con la lettura della proposta di azione 6.c.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."

Viene letto il motivo del dissenso:

"Perché, come discusso nell'ultima riunione dell'Assemblea, non sembra proponibile obbligare Aziende e Enti Pubblici allo smart working senza tener conto delle Leggi nazionali e locali e perché non è detto che lavorando a casa propria i lavoratori facciano meno ricorso ad impianti di climatizzazione."

L'Assemblea ha votato la proposta di azione 6.c.4, il cui risultato è: 56 voti favorevoli e 14 contrari. I favorevoli sono pari all'80% e la proposta viene **approvata** dall'Assemblea in quanto ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 richiesta dal Regolamento, che in questa votazione era pari a 47 voti.

Votazione della proposta di azione 6.d.3, 6.d.4 e della proposta 6.d

Proposte e proposte di azione votate	Numero di presenti	Persone necessarie per approvare	Non sono per niente d'accordo		Non sono convinto/a ma non mi oppongo		Sono molto d'accordo		Voti positivi		Numero di voti totali	% persone che hanno votato	Esito della votazione
			Voti	%	Voti	%	Voti	%	Voti	%			
Proposta di azione 6.d.3	70	47	21	30,00%	18	25,71%	31	44,29%	49	70,00%	70	100%	Proposta di azione passata
Proposta di azione 6.d.4	70	47	33	47,14%	13	18,57%	24	34,29%	37	52,86%	70	100%	Proposta di azione non passata
Proposta 6.d	70	47	18	25,71%	14	20,00%	38	54,29%	52	74,29%	70	100%	Proposta passata

La votazione è iniziata con la lettura della proposta di azione 6.d.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).”

Viene letto il motivo del dissenso: “Non si possono vietare i voli privati.”

L'Assemblea ha votato la proposta di azione 6.d.3, il cui risultato è: Il risultato della votazione è il seguente: 49 voti favorevoli e 21 contrari. I favorevoli sono pari al 70% e la proposta viene **approvata** dall'Assemblea in quanto ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 richiesta dal Regolamento, che in questa votazione era pari a 47 voti.

Votazione della proposta di azione 6.d.4

La votazione è iniziata con la lettura della proposta di azione 6.d.4: “Quando possibile, divieto alla pubblicità di voli e compagnie aeree sul territorio comunale.”

Viene letto il motivo del dissenso:

“Credo sia eccessivo vietare le pubblicità di voli aerei e sia un'azione senza nessun valore aggiunto per il raggiungimento degli obiettivi dell'assemblea.”

L'Assemblea ha votato la proposta di azione 6.d.4, il cui risultato è: 37 voti favorevoli e 33 contrari. I favorevoli sono pari al 52,86% e la proposta **non viene approvata** dall'Assemblea in quanto non ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 richiesta dal Regolamento, che in questa votazione era pari a 47 voti.

Votazione della proposta 6.d

Siccome è stata eliminata la proposta di azione 6.d.4, il testo della proposta 6.a è cambiato. Pertanto, l'Assemblea deve esprimersi sulla nuova formulazione della proposta 6.a.

L'Assemblea procede alla votazione della seguente domanda: Siete d'accordo con la seguente nuova formulazione delle proposta 6.d “Una Non è certo un segreto il fatto che l'aereo sia il mezzo di trasporto più impattante in termini di CO2 e polveri sottili emesse nell'aria. Per questo, per una città a emissioni zero che voglia promuovere la giustizia climatica e la salute dei 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 ed apprendere nuove strategie aderendo a reti esistenti sul tema.”?

L'Assemblea ha votato la proposta 6.d, il cui risultato è: Il risultato della votazione è il seguente: 52 voti favorevoli e 18 contrari. I favorevoli sono pari al 74,29% e la proposta viene approvata dall'Assemblea in quanto ha raggiunto la maggioranza dei 2/3 richiesta dal Regolamento, che in questa votazione era pari a 47 voti.

Link utili

[Pagina Assemblea cittadina su Partecipa](#)

[Sezione “Formazione e Documenti utili”](#) - si possono trovare i temi ed i documenti della formazione, i report dei Comitati, i materiali informativi e gli atti amministrativi riguardanti l’Assemblea cittadina

[Manifestazione di interesse per la partecipazione agli incontri di ascolto e confronto da parte dei rappresentanti di soggetti portatori di interessi.](#)

[Sezione “Ascolto”](#) - si possono trovare le istituzioni ed i portatori di interesse ascoltati durante la seconda fase dell’Assemblea cittadina per il Clima

[Sezione “Deliberazione”](#) - si possono trovare gli articoli sullo svolgimento degli incontri di deliberazione e di votazione

[Sezione “Osservazione”](#) - si possono trovare le modalità per inviare una manifestazione di interesse qualora si fosse stati interessati ad effettuare attività di ricerca e osservazione

[Linee guida per l’autoregolamentazione delle attività di osservazione esterna dell’Assemblea Cittadina](#)

[Sezione “Domande frequenti”](#)

[Link registrazione primo incontro](#)

[Link registrazione secondo incontro](#)

[Link registrazione terzo incontro - Parte prima](#)

[Link registrazione terzo incontro - Parte seconda](#)

[Link registrazione quarto incontro - Parte prima](#)

[Link registrazione quarto incontro - Parte seconda](#)

[Link registrazione quarto incontro - Parte terza](#)

[Link registrazione nono incontro - Parte prima](#)

[Link registrazione nono incontro - Parte seconda](#)

Bologna Missione Clima



**ASSEMBLEA
CITTADINA
PER IL CLIMA
DI BOLOGNA**

Raccomandazioni e proposte dell'Assemblea cittadina per il Clima



**Comune
di Bologna**

**fondazione
innovazione urbana**



Immagine dei lavori dell'Assemblea cittadina per il clima - Margherita Caprilli, Fondazione per l'Innovazione Urbana

Indice

Raccomandazione 1. Bologna neutrale è la nostra casa sostenibile

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

Raccomandazione 3. Bologna neutrale è più verde e più blu

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

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

Raccomandazione 6. Bologna neutrale è in movimento collettivo ed ecosostenibile





Immagine dei lavori dell'Assemblea cittadina per il clima - Margherita Caprilli, Fondazione per l'Innovazione Urbana





Raccomandazione 1

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.



Bologna neutrale è la nostra casa sostenibile

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 azione

- 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. Estensione dell'iniziativa Progetto Condomini come indicato dal PAESC.** L'iniziativa Progetto Condomini, condotta dal Comune di Bologna nel 2015, deve essere presa come modello ed estesa come indicato dal PAESC, che cita questa iniziativa come una 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. Messa in opera degli One-stop-shops o sportelli unici.** Come da direttiva UE, è urgente la attuazione degli one-stop-shops o sportelli unici, possibilmente uno per quartiere, che potrebbero anche mettere a disposizione le informazioni necessarie a promuovere la creazione di comunità energetiche e sistemi di autoconsumo collettivo.
- 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, 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 energetica. Nel momento in cui l'immobile viene venduto, il surplus di valore acquisito grazie agli interventi fatti viene reso 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 pilota per quartiere utilizzando la bioedilizia.

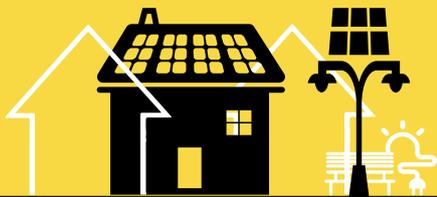
Proposte di azioni

- 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. Incentivo ai/alle proprietari/ie per compiere interventi di riqualificazione ed efficientamento, tramite un sistema a premi**, 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 rifrazione della luce solare come tubi di luce o solar spot, 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 dell'uso gratuito della rete WiFi comunale, per consentire anche ai meno abbienti l'utilizzo dei suddetti sistemi.
- 6. Avvio di una riflessione sulla casa passiva** e avvio di una sperimentazione coinvolgendo l'università.



Immagini dei lavori dell'Assemblea cittadina per il clima - Margherita Caprilli, Fondazione per l'Innovazione Urbana





Raccomandazione 2

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.



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

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 CO₂ 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 Comunità energetiche rinnovabili (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 CO₂, dispongono anche di immobili e terreni che possono essere utilizzati per l'installazione di impianti di produzione di energie rinnovabili e, in alcuni casi, di siti produttivi che potrebbero essere riconvertiti alla produzione o allo smaltimento in loco degli impianti stessi.
- 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 CO₂ 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 CO₂ presente in atmosfera,** concentrando l'attenzione in particolare sui comportamenti che consentono un contenimento della produzione e sulle implicazioni della transizione ecologica nella produzione di CO₂.
- 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.



Immagine dei lavori dell'Assemblea cittadina per il clima - Fondazione per l'Innovazione Urbana







Raccomandazione 3

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 CO₂, 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.



Bologna neutrale è più verde e più blu

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 CO₂, 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 regole simili alla 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 per assorbire la CO₂.
- 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 terrazzi e lastrici solari 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 di regole simili alla 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 paleovalvei; 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 biolaghi 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 paleovalvei** 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 biolaghi 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**, che tengano conto della realtà dei corsi d'acqua bolognesi, 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.



Immagine dei lavori dell'Assemblea cittadina per il clima - Margherita Caprilli, Fondazione per l'Innovazione Urbana





Raccomandazione 4

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.



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**

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/te 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.

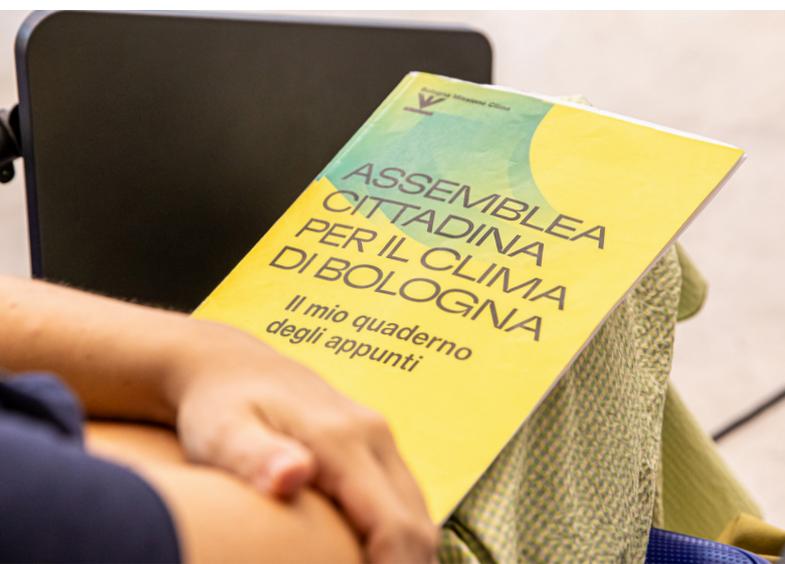
Proposta 4.d. **Ridurre i rifiuti e trasformare i rifiuti rimanenti in risorsa**

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.



Immagini dei lavori dell'Assemblea cittadina per il clima - Margherita Caprilli, Fondazione per l'Innovazione Urbana





Raccomandazione 5

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.



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

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 gabbioni per parcheggiare la propria bici e promuovere l’interconnessione tra mobilità ciclabile e utilizzo di TPL.

Proposte di azioni

1. **Miglioramento del servizio di bike sharing 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 gabiotti** 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
4. 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 bici che auto, si propone di aumentare il numero di piste ciclabili, estendendo la rete a zone ancora non troppo coperte della città; 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, estendendo la rete a zone ancora non troppo coperta della città.** Occorre implementare la realizzazione di piste ciclabili estendendo la rete a zone ancora non troppo coperte della città e mantenere costantemente quelle esistenti. Se si vuol promuovere la sicurezza occorre evitare di ricorrere alla realizzazione di semplici "corsie" che rappresentano spesso una soluzione promiscua che non mette in sicurezza chi pedala.
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 ripermabilizzazione 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

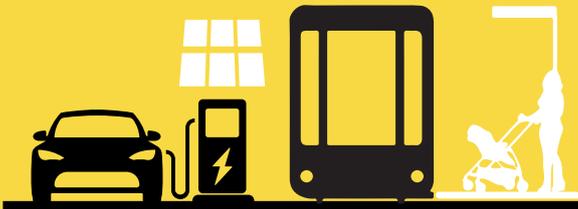
- 1. Riqualificazione della pavimentazione con soluzioni orientate alla ripermabilizzazione del suolo** (lastroni, autobloccanti ecc), in primis nel centro storico, ma anche nel resto del territorio urbanizzato, secondo un piano che preveda il progressivo rifacimento di pavimentazione, marciapiedi e 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 privilegiando strutture già esistenti.** 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.



Immagine dei lavori dell'Assemblea cittadina per il clima - Margherita Caprilli, Fondazione per l'Innovazione Urbana





Raccomandazione 6

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 CO₂, 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.



Bologna neutrale è in movimento collettivo ed ecosostenibile

Proposta 6.a. Diminuire il traffico automobilistico privato e ridurre 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 disincentivare 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 compete la risposta a questa domanda.

Al fine di abbattere il traffico automobilistico privato e incentivare l'uso di automobili sostenibili, si propone di 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. 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.
- 2. Rendere davvero sostenibile l'auto elettrica,** ad esempio interrogandosi su come venga prodotta l'energia che le alimenta e sul ciclo di vita del prodotto. Soluzioni possono essere l'installazione di impianti fotovoltaici dedicati alla produzione di energia per le macchine elettriche, ma anche la promozione di circuiti che permettano il riutilizzo delle batterie esauste per altri usi. In materia di produzione di energia solare, si chiede di abrogare la normativa che impedisce ai residenti del centro storico di installare impianti fotovoltaici sui tetti - ma anche di promuovere defiscalizzazione e remunerazione a cittadini/e che producono energia.
- 3. 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.

- 4. 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.
- 5. 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 CO₂, 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, **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. 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 una piattaforma di condivisione mezzi 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 CO₂ connesse alla mobilità casa-lavoro, ma anche contrastare le emissioni prodotte nelle ore lavorative. Su questo fronte si propone ad esempio di promuovere sforzi di riorganizzazione delle postazioni di lavoro delle aziende verso un maggiore efficientamento energetico, prevedendo anche controlli periodici nei luoghi di lavoro con annesse sanzioni.

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 una piattaforma di condivisione mezzi 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 una piattaforma di condivisione mezzi 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 CO₂ e polveri sottili emesse nell’aria. Per questo, per una città a emissioni zero che voglia promuovere la giustizia climatica e la salute dei bolognesi è fondamentale limitare il più possibile il traffico aereo in generale e quello privato in particolare, in ogni modo possibile.

Quello della mobilità aerea è un tema che non è di competenza comunale, su cui il Comune di Bologna può difficilmente legiferare in modo diretto. Nonostante questo, per l’Assemblea resta comunque importante capire quale ruolo possa giocare l’amministrazione per contribuire al progressivo abbandono di cittadini/e 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 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. **Apprendere nuove strategie aderendo a reti esistenti sul tema**, ad esempio entrando nella rete globale dei sindaci uniti per affrontare la crisi climatica “C40”.



Immagine dei lavori dell'Assemblea cittadina per il clima - Margherita Caprilli, Fondazione per l'Innovazione Urbana



Immagine dei lavori dell'Assemblea cittadina per il clima - Margherita Caprilli, Fondazione per l'Innovazione Urbana



Bologna Missione Clima

