

<b>1. ABITARE LA CITTÀ</b>	<b>3</b>
<b>Raccomandazione 1.1 Riqualificazione degli edifici esistenti e nuovi edifici</b>	<b>3</b>
Proposta 1.1.1 Promuovere campagne di sensibilizzazione e aumentare la consapevolezza	3
Proposta 1.1.2 Pubblico e privato insieme per la riqualificazione del patrimonio edilizio	4
Proposta 1.1.3 Individuare forme di incentivo e sostegno	5
Proposta 1.1.4 Bologna 2030: gli edifici sono a impatto zero	6
<b>Raccomandazione 1.2 Produzione di energie rinnovabili, autoconsumo energetico individuale e collettivo, comunità energetiche rinnovabili</b>	<b>7</b>
Proposta 1.2.1 La produzione di energia da fonti rinnovabili è più efficiente, diversificata e con minori impatti.	7
Proposta 1.2.2 La produzione di energia da fonti rinnovabili e lo smaltimento degli impianti dismessi sono più diffusi e distribuiti a livello locale.	8
Proposta 1.2.3. Le persone sono più consapevoli ed adottano comportamenti più responsabili.	10
Proposta 1.2.4 Diventa più semplice per cittadini, cittadine, imprese e CER avviare processi di transizione ecologica.	11
<b>2. RINATURALIZZARE LA CITTÀ</b>	<b>12</b>
<b>Raccomandazione 2.1 Infrastrutture verdi e blu</b>	<b>12</b>
Proposta 2.1.1 Naturalizzare la città e rendere permeabili i suoli urbani	12
Proposta 2.2.2 Studio, monitoraggio e interventi mirati per la tutela di fiumi e corsi d'acqua e la prevenzione del rischio idrogeologico	14
Proposta 2.2.3 Formazione e informazione dei cittadini a partire dalle scuole	15
Proposta 2.2.4 Amministrazione, expert* e cittadin* insieme per la città	16
<b>Raccomandazione 2.2 Agricoltura urbana, km 0 e rifiuti</b>	<b>18</b>
Proposta 2.2.1 Bologna città con più mercati rionali in Italia	18
Proposta 2.2.2 Bologna sostiene l'autoproduzione, il recupero, il riciclo e lo scambio	19
Proposta 2.2.3 Campagne e servizi integrati di educazione alimentare	20
Proposta 2.2.4 I rifiuti diventano risorsa	21
<b>3. VIVERE E SPOSTARSI NELLO SPAZIO DELLA CITTÀ</b>	<b>22</b>
<b>Raccomandazione 3.1 Ridisegno dello spazio pubblico: mobilità pedonale, mobilità ciclistica e benessere microclimatico</b>	<b>22</b>
Proposta 3.1.1 A Bologna la popolazione ha cambiato le sue abitudini e il suo stile di vita in chiave più sostenibile	22
Proposta 3.1.2 A Bologna circolano più biciclette che auto	24
Proposta 3.1.3 A Bologna "non si perde neanche un.." ciclista. Ridurre gli incidenti a danno di chi usa la bicicletta.	25
Proposta 3.1.4 Non solo bicicletta: riappropriarsi dello spazio pubblico per restituirgli la sua funzione primaria.	26

<b>Raccomandazione 3.2 Decarbonizzazione del trasporto pubblico e della mobilità privata</b>	28
Proposta 3.2.1 A Bologna il traffico è diminuito: si guida solo se necessario e con auto a impatto zero.	28
Proposta 3.2.2 Prendere i mezzi pubblici a Bologna è comodo, conveniente e fruibile. La 'leggerezza' del muoversi a Bologna	29
Proposta 3.2.3 A Bologna si può andare a lavorare e studiare senza inquinare. Il pendolare è felice!	30
Proposta 3.2.4 Dalle elementari all'università a impatto zero, con uno sguardo anche al nido.	32
Proposta 3.2.5 Bologna coi piedi per terra: volare non serve più, chiuso l'aeroporto per voli nazionali	33
Proposta 3.2.6 A Bologna l'accessibilità regna sovrana	34
Proposta 3.2.7 Chi respira aria a Bologna è sempre informato e consapevole	35

# 1. ABITARE LA CITTÀ

## Raccomandazione 1.1 Riqualficazione degli edifici esistenti e nuovi edifici

Il patrimonio edilizio impatta per il 75% nella produzione di CO<sub>2</sub>, rendendo la riqualficazione degli edifici esistenti e dei nuovi edifici tema centrale per mitigare le emissioni e promuovere l'adattamento ai cambiamenti climatici in corso.

Il Comune e gli enti di livello superiore sono già dotati di strumenti amministrativi e strumenti di incentivazione che regolano il settore, da cui è importante partire per facilitare e garantire da una parte la loro effettiva attuazione e dall'altra la possibilità per cittadini e imprese di usufruirne.

Strumenti come il Regolamento Edilizio (RE) e il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) già individuano obiettivi di sostenibilità per le nuove edificazioni e gli interventi di ristrutturazione degli edifici esistenti ma per i non addetti ai lavori risulta difficile avere contezza della loro effettiva attuazione e del loro impatto. Rispetto invece ai vari incentivi erogati a livello nazionale, regionale, comunale, cittadini e imprese hanno spesso difficoltà di accesso per la continua evoluzione della normativa, la complessità delle informazioni, la mancanza di garanzie finanziarie.

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

### NOTE

 Piani e Regolamenti legati alla proposta [Piano Urbanistico Generale \(PUG\)](#), [Regolamento Edilizio \(RE\)](#), [Piano d'Azione per l'Energia e il Clima \(PAESC\)](#)

## Proposte

### 1.1.1. Promuovere campagne di sensibilizzazione e aumentare la consapevolezza

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

- **realizzare percorsi formativi rivolti agli amministratori di condominio** e prevedere interventi nelle assemblee di condominio da parte di personale qualificato. **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**

 Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento  
→ **entrambe**

 Quesito 3: Approfondire i risultati auspicati per capire quale può essere il ruolo del Comune

<p>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.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>sostenere e ampliare esperienze che hanno ottenuto buoni risultati</b> nell'ambito della sensibilizzazione, come il progetto pilota "<a href="#">Condomini solidali</a>" di ARPAE Emilia-Romagna volto a promuovere la sostenibilità nei condomini;</li> </ul>	<p>☀️🌱 Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire i risultati auspicati per capire quale può essere il ruolo del Comune</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>istituire una figura esperta nell'ambito delle riqualificazioni che faccia consulenza ai privati</b>, sull'esempio dell'energy manager;</li> </ul>	<p>☀️🌱 Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento</p> <p>📄 Quesito 3: Per capire meglio quale ruolo ha il Comune, come si può approfondire la proposta?</p> <p>? Chiarimenti del testo: Si riferisce a edifici pubblici e/o privati?</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>promuovere la partecipazione attiva</b> dei cittadini nelle politiche di efficientamento energetico;</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>comunicare e istituire/rafforzare sportelli informativi e di consulenza</b> nell'ambito riqualificazione patrimonio edilizio, sull'esempio dello sportello energia dell'Agenzia per l'Energia e lo Sviluppo Sostenibile (AESS).</li> </ul>	<p>☀️🌱 Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento</p> <p>📄 Quesito 3: Come si relaziona con lo <a href="#">Sportello energia</a> del Comune (gestito da AESS)?</p> <p>? Chiarimenti del testo: Valutare eventuale sovrapposizione con la seconda proposta del 1.1.2 e con la seconda del 1.2.1</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● realizzare uno strumento di quartiere di informazione e sensibilizzazione (ad esempio un giornalino di quartiere) che riguardi comportamenti e scelte sostenibili, focalizzandosi su esigenze e bisogni prevalenti in una certa zona della città.</li> </ul>	<p>proposta già inserito nel gruppo 3.1 che viene proposta come trasversale</p>
<p><b>1.1.2. Pubblico e privato insieme per la riqualificazione del patrimonio edilizio</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>? Chiarimenti del testo: "impronta ecologica o carbonica?"</p>

I frammenti in rosso riportano la discussione durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

I frammenti ~~in verde~~ sono stati eliminati durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

Le NOTE sono state aggiunte nel documento prima dell'evento del 9 ottobre

<ul style="list-style-type: none"> <li>realizzare una mappatura dell'impronta ecologica del patrimonio esistente che definisca lo stato dell'arte del patrimonio edilizio pubblico e privato del Comune di Bologna, attraverso l'individuazione di parametri tecnici che definiscano un "edificio modello" con cui comparare il patrimonio esistente. Tale azione viene reputata importante al fine di comprendere al meglio il punto di partenza, poter indirizzare le azioni del Comune e promuovere l'efficientamento degli edifici.</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al quesito 1</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire i risultati auspicati per capire il ruolo del Comune. Quali informazioni dovrebbe avere?</p> <p>? Chiarimenti del testo: Si riferisce a patrimonio pubblico o privato? <b>entrambi</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>istituire/rafforzare sportelli tecnici di consulenza comunale che possano supportare cittadini e imprese nell'accedere alle informazioni in merito a incentivi e opportunità presenti e supportino nell'iter (<i>one stop shop</i>).</li> </ul>	<p>? Chiarimenti del testo: Valutare eventuale sovrapposizione con l'ultima proposta del 1.1.1 e con la seconda del 1.2.1</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>attivare fondi di garanzia comunali per consentire interventi di efficientamento anche alle persone con minori disponibilità finanziarie;</li> </ul>	<p>☀️🌱 Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento → <b>mitigazione</b></p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire quale può essere il ruolo del Comune <b>il Comune ha il ruolo di reperire queste risorse</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>introdurre una forma di patto per la riqualificazione fra pubblico e privato, che definisca impegni e oneri delle parti e in cui gli uffici tecnici comunali siano coinvolti nella garanzia del patto tra pubblico e privato nei processi di rigenerazione. Il Comune potrebbe inoltre promuovere accordi quadro tra multiutility e cittadini (ad esempio promuovendo un accordo fra HERA e cittadini, per cui la prima si fa carico del cambio della caldaia e i secondi si impegnano a stipulare con questa il contratto)</li> </ul>	<p>☀️🌱 Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire quale può essere il ruolo del Comune</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>definire stringenti criteri di sostenibilità per la partecipazione a bandi.</li> </ul>	<p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire quale può essere il ruolo del Comune</p>
<h3>1.1.3 Individuare forme di incentivo e sostegno</h3>	
<p>La riqualificazione del patrimonio per diminuirne l'impronta ecologica richiede interventi spesso molto onerosi per cui l'istituzione di forme di incentivo vengono individuate come la principale leva su cui puntare per sollecitare il settore privato. Dato l'impatto che forme di incentivo economico hanno sui bilanci comunali in questo settore, sicuramente è importante supportare cittadini e imprese nell'accedere agli incentivi economici messi in campo da enti di livello superiore e, d'altra parte, individuare forme di incentivo altre.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>prevedere forme di incentivo economico per gli interventi di riqualificazione, con particolare attenzione al settore industriale e artigianale;</li> </ul>	<p>☀️🌱 Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire quale può essere il ruolo del Comune</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>individuare meccanismi di incentivo urbanistico/edilizio (ad esempio, concessioni di un aumento delle volumetrie in cambio dell'attuazione di oneri di sostenibilità);</li> </ul>	<p>☀️🌱 Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento</p>

I frammenti in rosso riportano la discussione durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

I frammenti ~~in verde~~ sono stati eliminati durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

Le NOTE sono state aggiunte nel documento prima dell'evento del 9 ottobre

<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>definire un sistema che calcoli l'impronta ecologica individuale</b> e premi comportamenti virtuosi, ad esempio attraverso sconti e agevolazioni per l'uso di servizi (es. il trasporto pubblico, bike sharing etc).</li> </ul>	<p>☀️🌱 Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire quale può essere il ruolo del Comune. A quale servizio comunale potrebbe collegarsi?</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● individuare meccanismi per attrarre risorse da destinare a interventi di riqualificazione ed efficientamento, ad esempio: <ul style="list-style-type: none"> <li>- tramite ANCI avviare un'interlocuzione per destinare i crediti che lo Stato cumula per finanziare misure di riqualificazione;</li> <li>- definire forme di contributo a fondo semi perduto, che prevedano che il Comune reperisca risorse (ad esempio dallo Stato) che possa concedere come contributi a chi realizza interventi di riqualificazione. Nel momento in cui l'immobile viene venduto, il surplus di valore acquisita grazie agli interventi fatti viene resa al Comune.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Molti hanno sottolineato che questa misura potrebbe aumentare il nero e aspettare che una vendita o muoia potrebbe far sì che al Comune non torni mai indietro l'investimento</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● incentivare la realizzazione di interventi che aumentino la classe energetica di un edificio, prevedendo sgravi fiscali e la possibilità di avere la certificazione di passaggio di classe energetica gratuitamente, altrimenti realizzata unicamente nel caso di vendita dell'abitazione per il calcolo del valore dell'immobile.</li> </ul>	
<p><b>1.1.4 Bologna 2030: gli edifici sono a impatto zero</b></p> <p>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.</p> <p>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, <i>in primis</i> attuando standard e obiettivi già previsti da regolamenti e piani già in essere.</p> <p>Inoltre, interessante potrebbe essere coinvolgere l'Università di Bologna per promuovere la ricerca e concorsi di idee innovative.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>aggiornare e prevedere meccanismi di controllo dell'attuazione dei regolamenti e piani già presenti</b> (RE, PAESC etc) che fissano obiettivi e standard di riduzione dell'impronta ecologica degli edifici;</li> </ul>	<p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire cosa c'è di diverso rispetto all'attuale <a href="#">Piano Urbanistico Generale</a> (PUG)?</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire in cosa si dovrebbero differenziare questi nuovi meccanismi rispetto a quelli attuali</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>promuovere interventi di riqualificazione ed efficientamento</b>, 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;</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1</p> <p>🌱 Risponde al Quesito 2</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire quali differenze ci siano con quanto già previsto dal <a href="#">PUG</a> e dal <a href="#">Regolamento Edilizio</a> (RE)</p>

I frammenti in rosso riportano la discussione durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

I frammenti ~~in rosso~~ sono stati eliminati durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

Le NOTE sono state aggiunte nel documento prima dell'evento del 9 ottobre

<ul style="list-style-type: none"> <li>• rendere obbligatorio l'utilizzo della bioedilizia negli interventi di riqualificazione e nelle nuove edificazioni;</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• promuovere l'adozione di forniture meno impattante:             <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ obbligando l'uso di lampadine a led a discapito di lampadine maggiormente energivore, come quelle a ioduro di sodio ancora ampiamente utilizzate nelle imprese;</li> <li>◦ promuovendo la dismissione delle cucine a gas a favore delle cucine a induzione;</li> <li>◦ regolamentando l'uso dei condizionatori negli esercizi commerciali, definendo fasce orarie definite e accorgimenti per diminuire lo scambio di calore con l'esterno;</li> </ul> </li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire quale può essere il ruolo del Comune</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• promuovere l'utilizzo di sistemi domotici che permettano di meglio gestire i sistemi di riscaldamento e raffreddamento e controllino il rispetto delle normative per quanto riguarda la temperatura.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• avviare una riflessione sulla casa passiva e avviare una sperimentazione coinvolgendo l'università;</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• promuovere interventi di riqualificazione di almeno due edifici piloti per quartiere utilizzando la bioedilizia.</li> </ul>	<p>☀️🌱 Quesito 1/2: Non si specifica se è azione di mitigazione e/o di adattamento</p> <p>? Chiarimenti del testo: ci si riferisce a edifici pubblici? Quali caratteristiche devono avere questi interventi?</p>
<h3>1.1.5 Monitoraggio</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>• individuare un gruppo che monitori i lavori dopo la conclusione dell'Assemblea dei cittadini</li> </ul>	<p>📄 Questa azione è già prevista dal <a href="#">Regolamento dell'Assemblea cittadina</a></p>

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

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

Pur rappresentando una tappa necessaria verso la neutralità climatica, la transizione ecologica non è un processo ad impatto ambientale nullo. La creazione di nuovi impianti, o la riconversione dei vecchi, presuppone la realizzazione di cicli produttivi che, non solo utilizzano materie prime ed energia, ma possono essere anche responsabili dell'emissione in atmosfera di CO<sub>2</sub> o di altri gas serra e sostanze inquinanti. Oltre a ciò, la dismissione dei vecchi impianti, così come in futuro quella dei nuovi, può causare problemi per lo smaltimento e il riutilizzo.

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

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

 Piani e Regolamenti legati alla proposta  
[Piano d'Azione per l'Energia e il Clima](#) (PAESC)  
[Piano Urbanistico Generale](#) (PUG)  
[Regolamento Edilizio](#) (RE)

- **Mettere a disposizione della ricerca le risorse finanziarie necessarie.** La ricerca applicata può rappresentare la chiave per superare i limiti delle tecnologie che attualmente vengono impiegate nella produzione e nell'utilizzo di energie rinnovabili. Proprio per questo motivo è importante investire adeguatamente nella ricerca, incentivarla e facilitare l'accesso da parte di imprese, università ed altri enti alle fonti di finanziamento che la sostengono. **Laddove esistono già partnership orientate alla ricerca applicata tra queste realtà, queste iniziative vanno supportare e ulteriormente sviluppate, ad esempio promuovendo corsi di formazione per la creazione a livello locale di figure professionali.**

 Risponde al Quesito 1  
 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire quale ruolo può avere il Comune

- **Informare la cittadinanza sia sui vantaggi che sui costi ambientali e sociali della transizione ecologica,** per aumentare la consapevolezza e consentire alle persone di valutare in modo corretto non solo quali decisioni prendere in materia di fonti energetiche o di produzione di energia, ma anche per quanto riguarda l'adozione di comportamenti e stili di vita che riducono nel complesso il consumo di energia. **In tal senso andrebbe maggiormente pubblicizzato e promosso lo Sportello energia del Comune, anche in un'ottica di integrazione con quanto previsto per i punti 1.1.1 e 1.1.2.**

 Risponde al Quesito 1  
 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire come si relaziona con lo [Sportello energia](#) esistente  
 Chiarimenti del testo: Valutare eventuale sovrapposizione con l'ultima proposta del punto 1.1.1 e la seconda del 1.1.2  
**Pensare a campagne pubblicitarie "massicce" per informare e sensibilizzare la cittadinanza.**

- **Sperimentare altre fonti di energia pulita** come ad esempio l'idrogeno, per le quale i limiti tecnologici per un impiego anche su piccola scala - riscaldamento domestico o combustibile per automobili - **sono già oggetto di sperimentazioni interessanti, come quella di TPER che sta sviluppando un sistema per la distribuzione dell'idrogeno e che potrebbe essere implementato anche a Bologna per l'accesso alle auto private.**

 Risponde al Quesito 1  
 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire quale ruolo può avere il Comune **Questo punto forse è fuori dalla competenza comunale L'energia nucleare può essere un'alternativa?**

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

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

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

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

- **Comune e quartieri dovrebbero avere un ruolo più significativo nella promozione e nella nascita di CER,** per non lasciare la nascita delle CER alla sola iniziativa privata, rendendola anche il frutto di una pianificazione del territorio che guardi al lungo periodo e che, soprattutto, abbia l'obiettivo di renderne l'accesso più equo.  
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.

- **Il Comune potrebbe rendere le CER più accessibili anche a chi non ha la possibilità di fare investimenti nella costruzione di impianti di produzione**, ad esempio svolgendo un ruolo di "garante" nei confronti degli istituti di credito, o mettendo a disposizione risorse per investire nella costruzione di nuovi impianti domestici.

☀ Risponde al Quesito 1  
📖 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire quale ruolo può avere il Comune  
Nell'implementazione delle CER potrebbe non essere semplice misurare e gestire correttamente i consumi individuali. A molte persone non sono chiare le modalità con cui l'energia una volta prodotta viene condivisa, così come funzionano gli incentivi alla creazione delle CER previsti per Legge.

☀ Risponde al Quesito 1  
📖 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire come finanziare questi incentivi. A quali altri interventi sottrarre le risorse necessarie?  
Le persone che stanno in affitto non hanno potere sulla gestione dell'energia del proprio appartamento. I proprietari di casa non investono negli immobili e nel rinnovo degli impianti energetici e non hanno interesse ad aderire alle CER. Potrebbero essere creati degli incentivi/sgravi fiscali da inserire nei contratti di affitto.

<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Incentrare l'attenzione sull'adesione alle CER da parte delle aziende del territorio</b> che, oltre ad essere i soggetti con il maggior fabbisogno energetico e maggiormente responsabili per le emissioni di CO<sub>2</sub>, 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.</li> </ul>	<p>☀ Risponde al Quesito 1 📄 Quesito 3: Approfondire la proposta e i risultati attesi per capire il ruolo che può avere il Comune</p> <p>? Chiarimenti del frammento di testo: "e maggiormente responsabili per le emissioni di CO<sub>2</sub>"</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Sfruttare maggiormente le infrastrutture pubbliche per creare impianti di produzione che fungano da nucleo per la nascita di CER</b>, come ad esempio gli edifici pubblici, le strade di grande viabilità e gli energy park su terreni o aree di proprietà comunale.</li> </ul>	<p>☀ Risponde al Quesito 1 📄 Quesito 3: Approfondire i risultati attesi</p> <p><b>Inserire la creazione degli Energy park nei piani di rifacimento dei parcheggi pubblici.</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Creazione di filiere locali per la rigenerazione o lo smaltimento di impianti dismessi</b>, 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.</li> </ul>	<p>☀ Risponde al Quesito 1 📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire che ruolo può avere il Comune</p> <p><b>Se lo smaltimento degli impianti non è fattibile in zona, la neutralità climatica del processo di transizione viene messa in discussione.</b></p>
<h3>1.2.3. Le persone sono più consapevoli ed adottano comportamenti più responsabili</h3> <p>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.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Sensibilizzare le persone sull'adozione di comportamenti virtuosi</b>, in particolare quelli che riducono i consumi energetici. Oltre ad essere maggiormente pubblicizzato per farlo conoscere alle persone (vedi sopra), lo Sportello Energia potrebbe anche essere dotato di un punto mobile che si sposta nel territorio comunale ed arriva a portare le informazioni più vicino alla cittadinanza. È importante però immaginare azioni di sensibilizzazione anche nei luoghi maggiormente frequentati dai cittadini come i luoghi di lavoro, tramite accordi con le aziende, e le abitazioni, tramite accordi con gli amministratori condominiali.</li> </ul>	<p>☀ Risponde al Quesito 1 📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire come si relaziona con lo <a href="#">Sportello energia</a></p> <p>? Chiarimenti del testo: Valutare eventuale sovrapposizione con l'ultima proposta del 1.1.1 e la seconda del 1.1.2</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Introdurre il tema della sostenibilità nei programmi di educazione civica nelle scuole</b>, con un focus importante sulle tematiche della produzione e del consumo di energia, prevedendo strategie di sensibilizzazione non solo per studenti e studentesse, ma anche per le loro famiglie. Il Comune può ad esempio promuovere visite e uscite didattiche presso lo <a href="#">Showroom Energia e Ambiente</a>.</li> </ul>	<p>☀ Risponde al Quesito 1 📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune. Come si relaziona con lo <a href="#">Showroom Energia e Ambiente</a> del Comune di Bologna?</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Sensibilizzare sul tema della CO<sub>2</sub> presente in atmosfera</b>, concentrando l'attenzione in particolare sui comportamenti che consentono un contenimento della produzione e sulle implicazioni della transizione ecologica nella produzione di CO<sub>2</sub>.</li> </ul>	<p>☀ Risponde al Quesito 1 ? Chiarimenti del testo: Potrebbe andare a integrare la prima e/o la seconda proposta?</p>

I frammenti in rosso riportano la discussione durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

I frammenti ~~in rosso~~ sono stati eliminati durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

Le NOTE sono state aggiunte nel documento prima dell'evento del 9 ottobre

- **Prevedere meccanismi di disincentivo per i comportamenti non virtuosi**, come ad esempio la previsione di tariffe che crescono in maniera più che proporzionale al crescere del consumo di energia, o come forme di monitoraggio/controllo comunitario (peer to peer) sui comportamenti individuali e sui consumi.

☀️ Risponde al Quesito 1  
 ? Chiarimenti del testo: A quali servizi fanno riferimento queste tariffe? La tariffazione del consumo di energia dei privati non è di competenza comunale. **Non è di competenza del Comune definire le tariffe dell'energia.**

- **Sostenere l'acquisto e l'utilizzo di dispositivi più efficienti da un punto di vista energetico**, anche introducendo incentivi alla rottamazione di elettrodomestici e prodotti di vecchia generazione e con classe energetica più bassa.  
 Si potrebbe adottare questa misura in maniera graduale, partendo dalla sostituzione di prodotti più accessibili, come le lampadine.

☀️ Risponde al Quesito 1  
 📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune

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

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

- **Semplificare per privati ed aziende l'iter burocratico per la creazione di impianti di produzione e l'avvio di CER**, in modo particolare per quanto riguarda gli adempimenti necessari all'ottenimento delle autorizzazioni per l'installazione di impianti fotovoltaici.  
 Lo Sportello Energia potrebbe svolgere anche un ruolo di consulenza e supporto per la gestione degli adempimenti necessari all'installazione di impianti e alla costituzione di CER.

☀️ Risponde al Quesito 1

- **Semplificare la stipula di contratti con il Gestore dei Servizi Energetici (GSE)**

☀️ Risponde al Quesito 1  
 📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune. Come può intervenire?

## 2. RINATURALIZZARE LA CITTÀ

### Raccomandazione 2.1 Infrastrutture verdi e blu

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

Per raggiungere importanti obiettivi quali l'abbassamento delle temperature, l'assorbimento della CO<sub>2</sub>, 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, di seguito illustrati.

#### NOTE

 Piani e Regolamenti legati alla proposta [Piano Urbanistico Generale \(PUG\)](#), [Regolamento Edilizio \(RE\)](#), [Piano d'Azione per l'Energia e il Clima \(PAESC\)](#) [Strategia del verde per il clima urbano](#)

### Proposte

#### Proposta 2.1.1 Naturalizzare la città e rendere permeabili i suoli urbani

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

 Quesito 3: Approfondire la proposta ed i risultati attesi per capire come si relazione con il Piano del verde integrato all'interno di [PUG](#) e [RE](#).

Il gruppo 3.1 ha segnalato una sovrapposizione del punto 2.1.1 con il punto 3.1.4 "Non solo bicicletta: riappropriarsi dello spazio pubblico per restituire la sua funzione primaria." e propone di integrarli e considera l'obiettivo più pertinente al tema "rinaturalizzare la città"

- **Avviare pratiche di de-cementificazione;**

 Risponde al Quesito 2

 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>umentare la permeabilità dei suoli anche nel centro storico</b> sia nel centro storico che nelle periferie attraverso: l'avvio di pratiche di de-cementificazione; l'individuazione di una percentuale minima di suolo da rendere permeabile; lo snellimento delle procedure di intervento per opere di permeabilizzazione e naturalizzazione; l'investimento in interventi pubblici e la regolamentazione e l'incentivo di interventi privati.</li> </ul>	<p> Risponde al Quesito 2</p> <p> Quesito 3: Approfondire i risultati attesi per capire come si può relazionare con gli strumenti esistenti del Comune (in particolare <a href="#">PUG</a> e <a href="#">RE</a>).</p> <p> Chiarimenti del testo: Valutare eventuale sovrapposizione con la prima proposta del punto 3.1.4  <b>Prevedere la permeabilità del suolo al 100% in seguito a interventi di programmazione o di manutenzione su strade, marciapiedi e parcheggi.</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <del>aggiornare le normative esistenti per</del> <b>ridurre il consumo di suolo e snellire le procedure di intervento</b> per opere di permeabilizzazione e naturalizzazione;</li> </ul>	<p> Quesito 3: Approfondire i risultati attesi per capire come si può relazionare con gli strumenti esistenti del Comune</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>realizzare micro aree verdi in spazi residuali del tessuto urbano</b> favorendo il coinvolgimento e la collaborazione della cittadinanza nella gestione e nella manutenzione;</li> </ul>	<p> Risponde al Quesito 2</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>realizzare il censimento degli spazi verdi esistenti e degli spazi pubblici in città che possono essere trasformati in aree verdi urbane</b> attraverso interventi di forestazione e naturalizzazione;</li> </ul>	<p> Risponde al Quesito 2</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>rendere più verdi i portici e le piazze principali della città</b> (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;</li> </ul>	<p> Risponde al Quesito 2</p> <p> Quesito 3: Approfondire la proposta per capire quale ruolo può avere il Comune in quelle situazioni in cui i portici sono uno spazio privato.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>favorire l'architettura verde attraverso incentivi economici pubblici</b>; supportare i condomini nella realizzazione di orti sui balconi e schermature verdi degli edifici per ridurre l'effetto isola di calore e <b>incentivare la coltivazione di piante che assorbono sostanze inquinanti</b>;</li> </ul>	<p> Risponde al Quesito 2</p> <p> Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune</p> <p> Chiarimenti del testo: Confrontarsi con le raccomandazioni del punto 1.1  <b>Eliminare l'azione e spostarla nel gruppo 1.1. Durante il world caffè, il gruppo 1.1 ha espresso dei dubbi in quanto operazione costosa.</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <del>rendere la progettazione del verde urbano un fattore determinante nei criteri di valutazione dei progetti</del> all'interno di bandi pubblici e inserirlo come elemento prioritario nella pianificazione urbanistica; <b>valorizzare la componente qualitativa nei criteri di aggiudicazione delle gare per i lavori sul verde</b>;</li> </ul>	<p> Risponde al Quesito 2</p> <p> Quesito 3: Approfondire i risultati attesi per capire come si può relazionare con gli strumenti esistenti del Comune</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <del>incentivare studio, progettazione e realizzazione di interventi di “verde funzionale”</del>, ovvero utile in termini di contrasto al cambiamento climatico. <b>Aggiornare il Regolamento del Verde con maggiore frequenza rispetto ai termini attuali per stare al passo con il cambiamento climatico;</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risponde al Quesito 2</li> <li>• Quesito 3: Approfondire i risultati attesi per capire come si può relazionare con gli strumenti esistenti del Comune</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• realizzare fontanelle pubbliche per agevolare l'utilizzo della borraccia e disincentivare l'acquisto di bottiglie in plastica;</li> </ul>	
<h3>2.1.2 Studio, monitoraggio e interventi mirati per la tutela di fiumi e corsi d'acqua e la prevenzione del rischio idrogeologico</h3> <p>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.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <del>Aggiornare la classificazione della pericolosità di alluvioni, esondazioni ed erosioni</del> alla luce dei cambiamenti climatici;</li> <li>• Aumentare la frequenza di aggiornamento della classificazione della pericolosità di alluvioni, esondazioni ed erosioni e della mappatura per individuare vulnerabilità ed esposizione di soggetti e realtà in zone a rischio alluvionale;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risponde al Quesito 2</li> <li>• Quesito 3: Approfondire i risultati attesi per capire come si può relazionare con gli strumenti esistenti del Comune (mappatura del rischio idraulico e idrogeologico presente nel PUG, <a href="#">Quadro Conoscitivo Ambiente</a> scheda 50. “Suolo, inquadramento geologico della collina”) <b>Verificare a chi spetta la manutenzione dei corsi d'acqua, chiarire i ruoli e le responsabilità: il Comune deve avere voce in capitolo.</b></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <del>realizzare una mappatura per individuare vulnerabilità ed esposizione di soggetti e realtà in zone a rischio alluvionale;</del></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risponde al Quesito 2</li> <li>• Quesito 3: Approfondire i risultati attesi per capire come si può relazionare con gli strumenti esistenti del Comune (questa azione è realizzata periodicamente a livello regionale dal Piano Gestione Rischio Alluvioni; nel <a href="#">Quadro Conoscitivo</a> del PUG - Ambiente, scheda 47 “Acqua risorsa idrica”)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• realizzare un controllo dettagliato dello stato in cui versano i corsi d'acqua tombati e dei paleoalvei nel sottosuolo del centro abitato per valutare dove e come intervenire in caso di situazioni a rischio e controllare la qualità delle acque che vi vengono scaricate;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risponde al Quesito 2</li> <li>• Quesito 3: Approfondire i risultati attesi per capire come si può relazionare con gli strumenti esistenti del Comune</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• promuovere azioni per la rinaturalizzazione dei corsi d'acqua e degli scarichi, per esempio attraverso la fitodepurazione;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risponde al Quesito 2</li> </ul>

I frammenti in rosso riportano la discussione durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

I frammenti ~~in verde~~ sono stati eliminati durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

Le NOTE sono state aggiunte nel documento prima dell'evento del 9 ottobre

<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>incentivare l'utilizzo degli invasi esistenti e la realizzazione di biolaghi per la fitodepurazione e per la raccolta delle acque piovane nelle zone collinari e realizzarne di nuovi.</b> Gli invasi svolgono un ruolo fondamentale per raccogliere l'acqua dei torrenti in caso di forti piogge e contribuiscono ad evitare le esondazioni; inoltre, l'acqua raccolta può essere utilizzata per l'irrigazione. Realizzare nuovi invasi necessita di spazio, che andrebbe tolto ai terreni agricoli, per questo viene suggerito di realizzare uno studio di pro e contro per valutare come intervenire.</li> </ul>	<p> Risponde al Quesito 2</p> <p> Quesito 3: Approfondire i risultati attesi per capire come si può relazionare con gli strumenti esistenti del Comune (questa azione è prevista dalla Regione Emilia-Romagna e dalle Autorità di Bacino)</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <del>velocizzare i processi di analisi, individuazione del problema, approvazione dell'intervento e realizzazione dello stesso;</del></li> </ul>	<p> Risponde al Quesito 2</p> <p> Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>migliorare la manutenzione e la pulizia dei pozzetti con l'intervento dell'amministrazione;</b></li> </ul>	<p> Risponde al Quesito 2</p> <p> Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <del>rendere balneabili i laghi presenti nei dintorni della città, per offrire luoghi di rifugio ai residenti.</del></li> </ul>	<p> Risponde al Quesito 2</p> <p> Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune</p>
<h3>2.1.3 Formazione e informazione dei cittadini e delle cittadine a partire dalle scuole</h3> <p>Per rendere efficaci le nuove azioni proposte e gli strumenti già esistenti, è necessario promuovere una campagna di sensibilizzazione e comunicazione in grado di informare i cittadini in merito ai rischi provocati dal cambiamento climatico e condividere gli interventi previsti dall'amministrazione; parallelamente, la campagna di comunicazione deve responsabilizzare la cittadinanza in merito al ruolo che può avere in questo ambito e fornire le informazioni in merito agli strumenti da adottare in prima persona per mitigare gli effetti della crisi climatica. L'informazione e la formazione devono rivolgersi alla società civile tutta, con un focus particolare alle scuole di ogni ordine e grado.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Promuovere iniziative di sensibilizzazione attiva nelle scuole</b> attraverso la realizzazione di attività laboratoriali, pratiche ed esperienziali: <b>agevolare la comunicazione tra scuole e Showroom Energia e Ambiente e rendere obbligatoria per gli studenti la formazione che l'ente propone; sperimentare e attivare nelle scuole buone pratiche di rispetto ed educazione ambientale (come ad esempio la raccolta differenziata, la pulizia condivisa di aree comuni o altro).</b></li> </ul>	<p> Quesito 1/2: <del>Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento</del> <b>L'azione è sia di mitigazione che di adattamento</b></p> <p> Quesito 3: Approfondire i risultati attesi per capire come si può relazionare con lo <a href="#">Showroom Energia e Ambiente</a> del Comune di Bologna</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>realizzare una campagna di sensibilizzazione rivolta alla società civile per incentivare l'adozione di comportamenti virtuosi</b>, che sia immediata e con una cadenza regolare; <b>un esempio potrebbe essere quello di promuovere "dieci buone prassi", ovvero condividere con la cittadinanza dieci operazioni concrete da realizzare individualmente;</b></li> </ul>	<p> Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento</p> <p> Chiarimenti del testo: Valutare eventuale sovrapposizione con la prima proposta del punto 3.1.1 e il punto 3.2.7</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>istituire una “carta del cittadino” che documenti le buone prassi adottate dal singolo in merito al contrasto al cambiamento climatico</b> (per esempio in relazione al consumo energetico), individuando delle premialità da corrispondere da parte dell’amministrazione;</li> </ul>	<p> Quesito 1/2: Non si specifica se è un’azione di mitigazione e/o di adattamento</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>incentivare la stipula di patti di collaborazione con associazioni, istituti scolastici, comitati di quartiere e altre realtà di cittadinanza attiva per l’adozione e la manutenzione di micro spazi verdi in città;</b></li> </ul>	<p> Risponde al Quesito 2   Quesito 3: Approfondire i risultati attesi per capire come si può relazionare con il <a href="#">Regolamento Amministrazione condivisa</a>.   Chiarimenti del testo: Valutare eventuale sovrapposizione con l’ultima proposta del punto 3.1.4</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>promuovere la cultura della manutenzione del verde esistente da parte della cittadinanza attraverso il coinvolgimento di tutte le fasce di età</b>, in particolar modo giovani e anziani, e <b>stipulando convenzioni con associazioni e scuole</b>. 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 pensionati e non possono essere canalizzate in attività di questo tipo.</li> </ul>	<p> Risponde al Quesito 2   Quesito 3: Approfondire i risultati attesi per capire come si può relazionare con il <a href="#">Regolamento Amministrazione condivisa</a>   Chiarimenti del testo: Valutare se si sovrappone con l’ultima proposta del punto 3.1.4</p>
<p><b>2.1.4 Amministrazione, expert* e cittadin* insieme per la città</b></p> <p>Per mettere in pratica azioni efficaci a lungo termine in grado di rinaturalizzare la città, è importante una collaborazione proficua tra Amministrazione, esperti e cittadini. Gli strumenti esistenti devono essere resi noti e accessibili affinché i cittadini abbiano la possibilità di partecipare attivamente al cambiamento, facendo leva su una loro responsabilizzazione. Il ruolo degli esperti in materia risulta fondamentale nel monitoraggio e nel controllo delle azioni messe in campo e le amministrazioni, a livello comunale e regionale, devono intervenire regolamentando la normativa.</p>	<p> Chiarimenti del testo: omogeneizzare tutti i titoli del documento</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Regolamentare all'interno degli strumenti urbanistici del Comune la regola 3/30/300</b>, secondo la quale ognuno dalla propria abitazione dovrebbe poter vedere almeno 3 alberi, ogni quartiere dovrebbe avere il 30% di copertura arborea e il parco più vicino dovrebbe distare al massimo 300 metri dall’abitazione e applicarla ove possibile;</li> </ul>	<p> Risponde al Quesito 1   Risponde al Quesito 2</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>istituire un osservatorio di monitoraggio, controllo e promozione</b> dei progetti di contrasto al cambiamento climatico che possa avvalersi del <b>supporto di consulenze scientifiche;</b></li> </ul>	<p> Risponde al Quesito 1   Risponde al Quesito 2</p>

I frammenti in rosso riportano la discussione durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

I frammenti ~~in verde~~ sono stati eliminati durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

Le NOTE sono state aggiunte nel documento prima dell'evento del 9 ottobre

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>favorire la stipula dei contratti di fiume</b> e degli strumenti amministrativi esistenti in cui i cittadini collaborano attivamente con l'Amministrazione;</li> </ul>	<p> Risponde al Quesito 2</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Creare comitati di cittadini a livello di quartiere, Comune, Provincia, che operino strumenti di controllo e monitoraggio sulle "politiche green"</b> promosse dall'Amministrazione con il supporto di esperti;</li> </ul>	<p> Quesito 1/2: Non si specifica se è azione di mitigazione e/o di adattamento   Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune  <b>dare più spazio ai cittadini nel controllo</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <del>istituire a livello regionale un organo che promuova e incentivi la cultura partecipativa riguardo al tema del cambiamento climatico;</del></li> </ul>	<p> Quesito 1/2: Non si specifica se è azione di mitigazione e/o di adattamento   Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <del>realizzare una campagna informativa, online e offline, per rendere noti e accessibili ai cittadini gli strumenti di partecipazione e collaborazione esistenti</del> (come ad esempio i contratti di fiume, i patti di collaborazione, le commissioni di quartiere...);</li> </ul>	<p> Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento   Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>realizzare un portale web per rendere noti e accessibili gli strumenti di partecipazione e collaborazione esistenti</b> (come ad esempio i contratti di fiume, i patti di collaborazione, le commissioni di quartiere...) <b>e per raccogliere proposte, indicazioni ed idee dei cittadini in merito ad interventi da realizzare in città.</b> 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.</li> </ul>	<p> Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento   Quesito 3: Approfondire i risultati attesi per capire come si può relazionare con il <a href="#">Bilancio Partecipativo</a></p>

I frammenti in rosso riportano la discussione durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

I frammenti ~~barati~~ sono stati eliminati durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

Le NOTE sono state aggiunte nel documento prima dell'evento del 9 ottobre

## Raccomandazione 2.2

### Agricoltura urbana, km 0 e rifiuti

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.

#### Proposta 2.2.1 Bologna città con più **mercati locali** in Italia

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

**RISCHIO:** in generale, si teme che questo tipo di obiettivo se non opportunamente supportato da strumenti di garanzia e di controllo di qualità generi una sorta di "effetto proliferazione" di prodotti e produttori "finto contadino" e "finto bio"

## NOTE

~~prevedere incentivi per i mercati locali presenti che utilizzano meno imballaggi;~~

 Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento  
 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune

~~incentivare permessi e abbassare costi per utilizzo degli spazi pubblici per mercati alimentari;~~

 Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento  
 Chiarimenti del testo: Chiarire la coerenza con la proposta successiva

**sostenere la diffusione di mercati rionali locali concedendo spazi pubblici** (piazze e giardini) gratuitamente; **snellire la burocrazia e semplificare le procedure per accesso agli spazi pubblici per i produttori contadini con requisiti di garanzia locale e bio (adesione ad associazioni come "Campi aperti", autocertificazioni con responsabilità personale)**

 Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento  
**azione di mitigazione**  
 Chiarimenti del testo: Chiarire la coerenza con la proposta precedente

<p><b>Al riguardo si dovrebbe introdurre il “numero di mercati locali a frequenza settimanale per abitante” e metro quadro</b> come indicatore di sostenibilità ambientale e qualità della vita, da elaborare con il supporto di tecnici ed esperti.</p>	<p>eliminata la proposta precedente</p>
<p><del>fornire sostegni e incentivi fiscali ai produttori locali;</del></p>	<p> Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento  Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune</p>
<p>• <b>destinare terreni pubblici a reti alimentari contadine</b> 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</p>	<p> Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento <b>Azione sia di mitigazione che di adattamento</b></p>
<p><del>determinare un minimo di mercati per abitanti a metro quadro e frequenza settimanale;</del> <del>si tratta di una sorta di indicatore da elaborare con il supporto di tecnici ed esperti, da mettere in relazione alla proposta di aumento dei mercati per fornire indicazioni quantitative all'Amministrazione sull'aumento di mercati</del></p>	<p> Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento <b>Azione sia di mitigazione che di adattamento</b></p>
<p>• <b>limitare la concessione di licenze per la grande distribuzione e le catene;</b></p>	<p> Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento <b>Azione di adattamento</b>  <b>Occorre capire se il Comune può vietare l'apertura /diffusione di nuovi supermercati</b></p>
<p><del>promuovere progetti per sensibilizzare sull'<b>impatto del consumo nelle grandi distribuzioni;</b></del></p>	<p> Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento  Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune</p>
<p>• <b>Valorizzare la produzione locale, creando uno strumento di informazione accessibile</b> anche online che consenta di consultare</p>	<p> Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento</p>

I frammenti in rosso riportano la discussione durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

I frammenti ~~barati~~ sono stati eliminati durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

Le NOTE sono state aggiunte nel documento prima dell'evento del 9 ottobre

mappa e calendario aggiornati, pubblicità dei mercati rionali locali cittadini e iniziative **di turismo sostenibile, ad esempio percorsi turistici esperienziali** di agricoltura urbana ~~e valorizzazione~~ e visite dei mercati rionali locali ~~in chiave di turismo sostenibile~~;

 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune

Si potrebbe convergere sulla proposta emersa in altri gruppi di creare sportelli informativi fisici e digitali su temi a impatto ecologico (trasporti, energia) da promuovere con una campagna dedicata per una "città a impatto zero"

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

 Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento

### **Proposta 2.2.2. Bologna sostiene l'autoproduzione, il recupero, il riciclo e lo scambio** **Orti e autoproduzione**

Una Bologna a impatto zero è una Bologna promuove lo scambio di oggetti e l'autoproduzione agricola.

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

- non solo incrementare terreno disponibile per la creazione di nuovi orti urbani ma soprattutto **tutelare gli spazi già attualmente destinati agli orti urbani** anche in termini di inquinamento (si veda in proposito la questione dell'ampliamento della tangenziale in un'area prossima a terreni adibiti a orti urbani);

 Risponde al Quesito 1

Azione di mitigazione e di adattamento

- destinare orti urbani agli studenti

- semplificare le procedure per la richiesta di orti urbani e intervenire per diminuire i tempi di assegnazione

- ~~facilitare la creazione di orti condominiali~~, aprendo anche alla possibilità di scambio dei prodotti nei rioni;

 Risponde al Quesito 1

Non serve intervento dell'Amministrazione comunale su spazi condominiali

- ~~recuperare spazi pubblici e aree dismesse per destinarli a pratiche di scambio e di condivisione~~ con ricadute positive anche in termini di riqualificazione urbana;

 Risponde al Quesito 1

? Chiarimenti del testo: Si riferisce a prodotti alimentari o più in generale a oggetti / scarti?

I frammenti in rosso riportano la discussione durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

I frammenti ~~barati~~ sono stati eliminati durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

Le NOTE sono state aggiunte nel documento prima dell'evento del 9 ottobre

	<p>Approfondire i risultati attesi anche in relazione a iniziative e strumenti già esistenti</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>incentivare la produzione di compost</b> sia promuovendo l'installazione di tritarifiuti domestici per i rifiuti organici sia rendendo disponibili tritarifiuti e compostiere in prossimità dei mercati rionali;</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1 📄 Quesito 3: Approfondire i risultati attesi anche in relazione a iniziative e strumenti già esistenti <b>Veramente possibili queste installazioni. si teme che potrebbero generare proteste per odori e ingombro</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <del><b>sostenere la creazione spazi di prestito gratuito</b> per la condivisione di oggetti e utensili anche promuovendo la diffusione di buone pratiche cittadine di sharing già esistenti in altre zone della città (Leyla la biblioteca degli oggetti).</del></li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1 📄 Quesito 3: Approfondire i risultati attesi anche in relazione a iniziative e strumenti già esistenti</p>
<p><b>Proposta 2.2.3 Campagne e attività di educazione alla sostenibilità</b></p> <p>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".</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>prevedere la coltivazione di un orto scolastico</b> tra le attività didattiche delle scuole dell'infanzia e primarie <b>da abbinare a progetti e attività di EDUCAZIONE CLIMATICA</b></li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1 <b>Fare attenzione a non lavorare solo sui bambini ma anche direttamente sui nuclei familiari</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>aumentare le opzioni di piatti vegetariani nelle mense pubbliche,</b> incoraggiando l'acquisto di prodotti vegetali locali;</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1 <b>Problema di costi per gli utenti delle mense</b> <b>Già molto diffusa l'attenzione al tema del vegetarianismo</b></p>

I frammenti in rosso riportano la discussione durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

I frammenti ~~barati~~ sono stati eliminati durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

Le NOTE sono state aggiunte nel documento prima dell'evento del 9 ottobre

<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>promuovere l'organizzazione di incontri informativi con le ASL</b> 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;</li> </ul>	<p>☀ Risponde al Quesito 1</p> <p>Già molto diffusa l'attenzione al tema del vegetarianismo</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>creare incentivi per le aziende che adottano pratiche sostenibili per l'alimentazione dei dipendenti</b> (impiego di prodotti locali, menù vegetariani nelle mense aziendali, <del>sostituzione dei buoni pasto pasto destinati alla grande distribuzione con alternative sostenibili</del>).</li> </ul>	<p>☀ Risponde al Quesito 1</p> <p>Azione di adattamento</p> <p>Che tipo di incentivi sarebbero possibili? Premialità? riconoscimenti dell'impegno nella tutela dell'ambiente?</p>
<p><b>Proposta 2.2.4. <del>I rifiuti diventano risorsa</del> Rifiuti come risorsa</b></p> <p>Una Bologna a impatto zero è una Bologna che limita la propria produzione di rifiuti attraverso una serie di pratiche di consumo sostenibile. Trasformare i rifiuti in risorsa è un obiettivo ambizioso a cui ci si può avvicinare attraverso azioni che possono potenziare l'impatto del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti, con particolare attenzione all'aspetto della corretta informazione e della sensibilizzazione.</p>	<p>Si ritengono necessari alcuni passaggi con tecnici esperti sul tema della gestione dei rifiuti</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>prevedere l'attivazione digitale della tessera per il conferimento dei rifiuti</b> consegnata ai cittadini. <b>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.</b></li> </ul>	<p>☀ Risponde al Quesito 1</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• installare eco compattatori all'interno di strutture pubbliche o private (supermercati, stazioni, autostazioni, scuole o centri commerciali) per il riciclo di plastica e alluminio a fronte di forme di rimborsi (buoni spesa, buoni sconto, ticket trasporti o rimborsi in denaro);</li> </ul>	<p>☀ Risponde al Quesito 1  <b>Problemi ad arrivare all'installazione per odori e disagi</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• replicare pratiche consolidate a livello europeo per promuovere il riuso di contenitori e imballaggi; come ad esempio il deposito cauzionale degli imballaggi per bevande molto diffuso in Germania.</li> </ul>	<p>☀ Risponde al Quesito 1  📄 Quesito 3: Approfondire la proposta anche con possibili esempi concreti</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• applicare sconti sulla Tari per le realtà produttive a bassa produzione di rifiuti;</li> </ul>	<p>☀ Risponde al Quesito 1</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• realizzare campagne di sensibilizzazione per il corretto conferimento dei rifiuti, a partire dalle scuole ;  Si evidenzia la necessità di affiancare l'informazione già fornita dal gestore del servizio, con una sensibilizzazione di carattere più ampio che aumenti anche la fiducia nel processo del sistema di raccolta</li> </ul>	<p>☀ Risponde al Quesito 1  📄 Quesito 3: Approfondire i risultati attesi per capire come si può relazionare con lo <a href="#">Showroom Energia e Ambiente</a> del Comune di Bologna</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ridurre l'utilizzo di carta per stampanti nelle strutture e negli uffici pubblici.</li> </ul>	<p>☀ Risponde al Quesito 1</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• recuperare spazi pubblici e aree dismesse per destinarli a pratiche di scambio e di condivisione con ricadute positive anche in termini di riqualificazione urbana;  <del>il riferimento è pratiche di scambio e di sharing</del></li> </ul>	<p>☀ Risponde al Quesito 1  ? Chiarimenti del testo: Si riferisce a prodotti alimentari o più in generale a oggetti / scarti? Approfondire i risultati attesi anche in relazione a iniziative e strumenti già esistenti  <b>Chiedere a esperti di riqualificazione urbana</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• sostenere la creazione spazi di prestito gratuito per la condivisione di oggetti e utensili anche promuovendo la diffusione di buone pratiche cittadino di sharing già esistenti in altre zone della città (Loyla la biblioteca degli oggetti).</li> </ul>	<p>☀ Risponde al Quesito 1  📄 Quesito 3: Approfondire i risultati attesi anche in relazione a iniziative e strumenti già esistenti</p>

I frammenti in rosso riportano la discussione durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

I frammenti ~~barati~~ sono stati eliminati durante l'incontro dell'Assemblea del 9 ottobre

Le NOTE sono state aggiunte nel documento prima dell'evento del 9 ottobre

- **recuperare spazi pubblici e aree dismesse per destinarli a titolo gratuito a pratiche di scambio, di condivisione e di prestito gratuito** tra cittadini, 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 ERA che andrebbe comunicato meglio, avere un aumento degli spazi a disposizione in altre zone della città e un ampliamento degli orari di apertura
- Destinare gratuita,ente 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

## 3. VIVERE E SPOSTARSI NELLO SPAZIO DELLA CITTÀ

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

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

A Bologna tutti sono chiamati a fare la propria parte, grazie a una sempre più diffusa consapevolezza di quanto anche i comportamenti e le abitudini individuali incidano sul raggiungimento degli obiettivi collettivi di mitigazione e adattamento. Questo può essere reso possibile grazie a un lavoro capillare e costante, promosso dal Comune di Bologna attraverso canali e strumenti differenti, capaci di interagire con la cittadinanza direttamente o attraverso le principali istituzioni e agenzie sociali, dalla scuola al mondo associazionistico, senza però tralasciare una particolare “alleanza” con il mondo dell'impresa e del lavoro. Cambiare le abitudini delle persone è una delle sfide più complesse, soprattutto per alcune fasce anagrafiche di popolazione che sono cresciute con certe abitudini, in un mondo pensato e costruito “a misura di auto”. Non basta dunque parlare di sensibilizzazione, ma occorre concepire e sperimentare forme e strumenti in grado di rendere “conveniente” (non solo in termini economici) il cambiamento delle abitudini e l'adozione di un diverso

#### NOTE

 Strumenti amministrativi:  
[Piano Urbano della mobilità sostenibile \(PUMS\)](#)  
[Piano Generale del Traffico Urbano \(PGTU\)](#);  
[Piano della pedonalità emergenziale \(PPE\)](#);  
[Piano della ciclabilità emergenziale \(PCE\)](#)

“Non ho un amico che sarebbe disposto a lasciare l'auto per prendere la bicicletta come mezzo di trasporto interno alla città. Abitudini troppo consolidate”

stile di vita, a partire dalla rinuncia all'utilizzo dell'auto in favore di spostamenti a piedi e in bicicletta. Si tratta di azioni che non possono essere realizzate senza una strategia complessiva e senza un Piano d'Azione che si ponga obiettivi, strumenti e tempi di realizzazione, nella consapevolezza che senza una corretta pianificazione e integrazione tra questi strumenti, sarà difficile ottenere un effettivo e radicale cambio di abitudini. In questa sfida un ruolo cruciale è giocato dai Quartieri, la dimensione istituzionale di maggiore prossimità per chi vive a Bologna.

- **Campagna informativa permanente:** l'obiettivo è quello di raggiungere con mezzi diversi tutte le persone e le generazioni che vivono a Bologna. Una campagna permanente che abbia lo scopo di promuovere consapevolezza e cambio di stili di vita, ma al tempo stesso fornisca tutte le informazioni utili a usufruire dei servizi e delle soluzioni messe a disposizione dall'amministrazione per contrastare l'uso dei mezzi privati a motore. **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).**

- **Progetti di educazione "ciclabile" con le scuole.** Nelle scuole si fanno già progetti simili, ma occorre potenziare la diffusione di queste azioni, nella consapevolezza che attraverso la scuola si raggiungono le famiglie e si può incidere sugli stili di vita. Si pensa soprattutto a progetti che promuovano l'uso della bicicletta da parte dei bambini, ma anche la mobilità pedonale (es. pedibus). Un messaggio che non deve subire interruzioni lungo il percorso formativo di ragazze e ragazzi: per questo certi progetti devono poter continuare anche dopo le scuole primarie, coinvolgendo seppur in maniera diversa l'istruzione secondaria fino ad arrivare al mondo dell'Università.

- **Mobility manager di Quartiere e dialogo continuo con la cittadinanza:** data la rilevanza e la centralità del tema, ogni Quartiere dovrebbe dotarsi di uno "sportello per la mobilità" capace di fornire tutte le informazioni necessarie per favorire la diffusione della mobilità ciclabile. L'istituzione della figura del Mobility manager di Quartiere può favorire una pianificazione e un raccordo tra le azioni di sensibilizzazione e quelle di attuazione degli interventi in favore della mobilità ciclabile; inoltre potrebbe rappresentare la figura su cui innestare un "dialogo continuo" tra istituzioni

☀ Risponde al Quesito 1

📄 Quesito 3: Approfondire la proposta e i risultati attesi per capire come si può relazionare con gli strumenti esistenti del Comune

? Chiarimenti del testo: Valutare eventuale sovrapposizione con la seconda proposta del punto 2.1.3 e il punto 3.2.7

**Non è chiaro il sistema sulla base del quale costruire il monitoraggio dei comportamenti (funziona come una sorta di google map?).**

**I costi di elaborazione e programmazione di una app simile non sono indifferenti. Come verrebbe finanziata?**

☀ Risponde al Quesito 1

📄 Quesito 3: Approfondire la proposta e i risultati attesi per capire come si può relazionare con gli strumenti esistenti del Comune (tra cui lo [Showroom Energia e Ambiente](#))

**Viene segnalato un problema di scarsa educazione e mancato rispetto del codice della strada da parte di chi utilizza la bicicletta. Per questo si propongono campagne formative in collaborazione con il tessuto associativo (es. FIAB ecc) e soprattutto l'aumento di controlli per sanzionare comportamenti non corretti.**

☀ Risponde al Quesito 1

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.

- **Incentivare le aziende ad adottare politiche di mobilità sostenibile.**

La diffusione di stili di vita e abitudini diverse passa inevitabilmente da una "alleanza" con il mondo del lavoro e dell'impresa. Per questo occorre promuovere un maggior coinvolgimento delle aziende nella costruzione di strategie di sensibilizzazione e nell'attuazione di soluzioni che incentivino la mobilità ciclabile da parte di chi vi lavora. **Rendere obbligatorio per le aziende con un numero di addetti superiore alle 10 unità l'interazione con il Mobility Manager di area, al fine di redigere e supportare la realizzazione di piani di spostamento casa-lavoro (anche a livello di area produttiva), e l'adozione di strumenti per monitorare i comportamenti virtuosi del personale dipendente.**

### **Proposta 3.1.2. A Bologna circolano più biciclette che auto**

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

- **Migliorare il servizio nelle sue quantità,** aumentando la flotta pubblica di biciclette per il bikesharing, prevedendo nuovi *hub* nelle aree della città non ancora coperte. **Una prima soluzione utile potrebbe essere quella di aprire il servizio cittadino a più di un operatore, in modo da migliorare**

☀ Risponde al Quesito 1

📄 Quesito 3: Approfondire la proposta e i risultati attesi per capire come si può relazionare con gli strumenti esistenti del Comune

❓ Chiarimenti del testo: Valutare eventuale sovrapposizione con la seconda proposta del punto 3.2.3

**Tenere comunque conto delle esigenze delle persone che non possono utilizzare la bicicletta (bambini, anziani, persone con diverse abilità motorie, ecc). Gli spazi della città - anche quelli legati alla mobilità - devono poter accogliere anche le loro esigenze.**

**Attenzione a non penalizzare chi non può utilizzare la bicicletta. Chi deve fare 20 km in bicicletta come deve fare?**

☀ Risponde al Quesito 1

📄 Quesito 3: Approfondire ulteriormente la proposta e i risultati attesi per capire come si può relazionare con il servizio attuale

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.

- **Piano per dotare tutti i parcheggi di un accesso al bikesharing.**

Realizzare parcheggi scambiatori fuori dal centro città dedicati a chi deve percorrere piccole distanze, con la possibilità di parcheggiare l'auto e prendere la bicicletta. 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.

☀ Risponde al Quesito 1  
📄 Quesito 3: Approfondire ulteriormente la proposta e i risultati attesi

- **Promuovere intermodalità integrando bike sharing e servizi di TPL**

promuovendo biglietti/abbonamenti integrati e a prezzi accessibili. Soluzioni di questo tipo possono essere implementate grazie al dialogo costruttivo tra Comune e Tper, e anche promosse anche alle aziende attraverso convenzioni e incentivi fiscali.

☀ Risponde al Quesito 1  
📄 Quesito 3: Approfondire ulteriormente la proposta e i risultati attesi

- **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).

☀ Risponde al Quesito 1  
📄 Quesito 3: Approfondire ulteriormente la proposta e i risultati attesi per capire come si può relazionare con gli strumenti esistenti del Comune

- **Ripensare la città secondo criteri di prossimità.** Per liberare il centro della città dalla forte pressione del traffico automobilistico occorre ripensare il sistema di pianificazione dei servizi, orientandosi in maniera più spinta verso il loro decentramento, secondo criteri della prossimità ispirati alla città dei 15 minuti.

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

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

- **Aumentare il numero di piste ciclabili.** Occorre implementare la realizzazione di piste ciclabili estendendo la rete a zone ancora non troppo coperte della città e mantenere costantemente quelle esistenti. Se si vuol promuovere la sicurezza occorre evitare di ricorrere alla realizzazione di semplici “corsie” che rappresentano spesso una soluzione promiscua che non mette in sicurezza chi pedala. C'è la consapevolezza che questo significhi intervenire in maniera più strutturale sulla conformazione della rete infrastrutturale esistente: per questo si propone la cancellazione di stalli dedicati al parcheggio delle auto per fare posto alla realizzazione di piste ciclabili e non compromettere la fruibilità delle sedi stradali da parte dei mezzi di soccorso o del trasporto pubblico.

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. 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 bikesharing, fermate dei bus navetta, e parcheggi scambiatori.

- **Migliorare la segnaletica.** Chi va in bicicletta deve essere messo in condizione di conoscere e di rintracciare facilmente i percorsi che può compiere in sicurezza da un luogo all'altro, da un servizio all'altro della città. Non ci si può perdere in città alla ricerca del percorso più sicuro. Attraversare la città deve diventare più comodo e sicuro che usare l'auto.

- **Migliorare l'illuminazione delle piste ciclabili.** Una città come Bologna non vive solo nelle ore di luce solare. Per questo occorre

☀ Risponde al Quesito 1

📄 Quesito 3: Approfondire la proposta e i risultati attesi per capire quali novità si possono apportare a quanto già previsto

Non dimenticarsi delle esigenze dei residenti.

“Se si restringe ulteriormente la carreggiata delle strade si rischia di aumentare gli incolonnamenti e peggiorare la qualità dell'aria in città”.

☀ Risponde al Quesito 1

📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire quali novità si possono apportare a quanto già previsto

☀🌱 Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento  
📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per

potenziare l'illuminazione delle piste ciclabili per favorirne l'utilizzo anche in orario serale.

capire quali novità si possono apportare a quanto già previsto

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

A Bologna non è facile andare a piedi, soprattutto se si è bambini o anziani. Come molte altre città italiane ed europee, anche Bologna ha visto la progressiva trasformazione dello spazio pubblico da spazio di relazione a spazio a servizio della mobilità a motore. Le piazze sono diventate parcheggi, le strade di vecchia fattura faticano a sopportare i livelli di traffico attuale, e quelle nuove sono sempre più larghe per permettere contemporaneamente il transito e la sosta delle auto. La città è pensata sempre di più a misura di auto e non di cittadino. Occorre invertire la tendenza, tornando a occuparsi dello spazio pubblico come spazio in primis di relazione - restituendolo alla sua funzione originaria - ma anche come luogo capace di contribuire al miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente attraverso le sue dotazioni.

- **Riqualificazione della pavimentazione** con soluzioni orientate alla ripermeabilizzazione del suolo (lastroni, autobloccanti ecc), in primis nel centro storico, ma anche nel resto del territorio urbanizzato, secondo un piano che preveda il progressivo rifacimento di pavimentazione, marciapiedi e corsie. **In coerenza con gli obiettivi stabiliti dal piano pluriennale delle opere pubbliche, programmare la progressiva sostituzione del cemento all'interno del centro storico, sostituendolo con materiali che garantiscano al tempo stesso drenaggio e stabilità per il passaggio dei mezzi pubblici.**

 Risponde al Quesito 2  
 Quesito 3: Approfondire i risultati attesi per capire come si può relazionare con gli strumenti esistenti del Comune (in particolare [PUG](#) e [RE](#)).  
 Chiarimenti del testo: Valutare eventuale sovrapposizione con la proposta 2 del punto 2.1.1

- **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**

 Risponde al Quesito 1  
 Risponde al Quesito 2  
 Quesito 3: Approfondire i risultati attesi per capire come si può relazionare con gli strumenti esistenti del Comune (in particolare [PUG](#) e [RE](#)).  
**“Si tolgono altri parcheggi? Ce ne sono già pochi in città...” (cit)**

particolare dalla carta delle isole di calore. Si privilegerà quindi l'intervento in quelle zone del territorio che risultano più calde.

- **Realizzazione di “rifugi climatici” in ogni quartiere.** Occorre porsi il problema anche in chiave di giustizia sociale. Ci sono persone che non possono permettersi adeguate soluzioni per contrastare l'innalzamento delle temperature nelle proprie abitazioni. Occorre pensare in prospettiva alla realizzazione di “rifugi climatici” dove le fasce più fragili della popolazione possano passare la maggior parte della giornata. Spazi con caratteristiche simili esistono già in alcuni quartieri, ma occorre pensare a una diffusione più capillare su tutto il territorio cittadino. Anche in questo caso l'individuazione/localizzazione dei rifugi climatici sarà guidata dallo stesso criterio utilizzato per la definizione degli interventi di forestazione urbana: la mappa delle isole di calore sarà dunque lo strumento di supporto principale per individuare le aree dove è più urgente pianificare la realizzazione o l'identificazione di strutture pubbliche o private ad uso pubblico con le caratteristiche del rifugio climatico.
- **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, ~~strumenti di cura collaborativa del patrimonio verde.~~

 Risponde al Quesito 2

 Quesito 1/2: Non si specifica se è un'azione di mitigazione e/o di adattamento  
 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire come si differenzia dagli attuali [Patti di collaborazione](#)

 Chiarimenti del testo: Valutare eventuale sovrapposizione con le ultime due proposte del punto 2.1.3

## Raccomandazione 3.2 Decarbonizzazione del trasporto pubblico e della mobilità privata

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

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

 Strumenti amministrativi:  
[Piano Urbano della mobilità sostenibile](#) (PUMS)  
[Piano Generale del Traffico Urbano](#) (PGTU);

<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Incentivare il ricorso ad auto a idrogeno verde.</b> Questa tipologia di auto, molto promettente dal punto di vista dell'efficientamento energetico, è ancora poco diffusa in Italia. Occorrerebbe quindi consolidare una rete di stazioni a idrogeno <b>per privati</b>, e incentivare l'acquisto di questi automezzi con misure dedicate, come già avviene per le auto elettriche. <b>Questi poli potrebbero essere ricavati recuperando ex aree industriali bolognesi. Importante anche inaugurare nel territorio di Bologna numerosi poli di produzione di idrogeno, che potrebbero produrre energia a partire dal raccoglimento delle acque piovane.</b></li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1 📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune</p> <p><b>Domanda: Come incentivare le industrie a idrogeno? Quali costi delle macchine a idrogeno e dello stoccaggio di idrogeno?</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Incentivare il ricorso ad auto elettriche, riconoscendole come soluzione 'di transizione'.</b> 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.</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1 📄 Quesito 3: Approfondire la proposta e i risultati attesi per capire quali novità si possono apportare a quanto già previsto e quale ruolo può avere il Comune</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Rendere davvero sostenibile l'auto elettrica,</b> 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. <b>In materia di produzione di energia solare, si chiede di abrogare la normativa che impedisce ai residenti del centro storico di installare impianti fotovoltaici sui tetti - ma anche di promuovere defiscalizzazione e remunerazione a cittadini che producono energia.</b></li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1 📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Promuovere interventi volti a disincentivare l'auto privata.</b> 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). <b>In ottica di adattamento ai cambiamenti climatici, questi parcheggi scambiatori dovrebbero prevedere porzioni rinaturalizzate e con rivestimenti fotovoltaici, sul modello del Parco Nord. Si propone anche di promuovere l'utilizzo di car sharing e moto sharing, sviluppando campagne pubblicitarie dedicate aumentando la disponibilità di mezzi in tutta l'area cittadina. Tra i disincentivi invece viene menzionato l'aumento di autovelox in aree urbane, ma anche l'aumento dei prezzi dei parcheggi. Guadagni ricavati da multe e altre tasse di questo tipo dovrebbero essere vincolati al reinvestimento in mezzi pubblici o iniziative analoghe.</b></li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1 📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire quali novità si possono apportare a quanto già previsto</p> <p><b>Secondo l'esempio del progetto Taxibus di Modena, potrebbe essere promossa una convenzione tra Tper e il servizio taxi, per offrire corse dopo le 21 a prezzi calmierati.</b> <b>Si propone l'istituzione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) continuative, chiuse 24h al giorno per i non residenti.</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Rimuovere le barriere di accesso ai servizi di car sharing.</b> Download di specifiche app, caricamento di documenti d'identità, difficili modalità di sblocco: le iniziative di sharing mobility presentano ancora importanti barriere all'accesso per alcuni cittadini di Bologna, e in particolare per le persone più anziane. Per abbattere il digital divide e favorire l'avvicinamento di tutti e tutte a questo nuovo modo di spostarsi, si propone l'istituzione di sportelli informativi pubblici di iniziativa comunale che orientino la cittadinanza all'accesso e l'utilizzo di mezzi in condivisione.</li> </ul>	

- Evitare l'effetto "isola felice": Una Bologna con meno auto è una Bologna in cui le persone sono libere di vivere le strade e respirare aria pulita, lontane dall'inquinamento acustico e atmosferico causato dagli automezzi. Quello della pedonalizzazione però è ancora un fenomeno esclusivo, che ad oggi interessa soprattutto il centro città e che rischia di avere effetti distorsivi nel rapporto dei cittadini con la città. L'amministrazione comunale dovrebbe evitare di far sì che il centro storico diventi una "isola felice" irraggiungibile e ineguagliabile. Si propone quindi di concentrarsi anche sulla pedonalizzazione delle zone periferiche, naturalmente soltanto a fronte di adeguate compensazioni in termini di servizi di mobilità pubblica che permettano di muoversi facilmente tra centro e periferia, e all'interno della periferia stessa.

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

Un progressivo abbattimento del traffico automobilistico privato non è sostenibile senza garantire in parallelo un trasporto pubblico efficace e di qualità. Secondo l'assemblea offrire un trasporto pubblico di qualità non significa soltanto garantire un adeguato numero di tratte e corse frequenti, ma anche favorire la piena accessibilità e fruibilità di tutte e tutti ai servizi. Oltre la sola fattibilità, muoversi con i mezzi pubblici deve essere quindi un'esperienza economicamente conveniente e "comoda". In questo modo, il ricorso all'automobile potrebbe diventare un'opzione obsoleta e poco conveniente. Con riferimento al tema del trasporto pubblico, l'Assemblea non ha toccato il tema dell'abbattimento delle emissioni di CO<sub>2</sub>, riconoscendo come già validi gli sforzi e gli obiettivi prefissati dal Comune di Bologna in altri documenti programmatici (come spiegato nel Dossier).

Strumenti amministrativi:  
[Piano Urbano della mobilità sostenibile \(PUMS\)](#)  
[Piano Generale del Traffico Urbano \(PGTU\)](#);

- **Migliorare il servizio nelle sue quantità**, aumentando la flotta pubblica, il numero di linee e la frequenza delle tratte del servizio pubblico. *Nell'ottica di ottimizzare le risorse a disposizione, si propone di avviare un'indagine per identificare le zone meno coperte e le corse meno frequenti su cui è necessario concentrare gli sforzi.*

☀ Risponde al Quesito 1  
 📄 Quesito 3: Valutare eventuale sovrapposizione con la prima proposta del 3.2.3

- **Guardare alle disuguaglianze di movimento**, migliorando il servizio di trasporto pubblico anche fuori dal centro per connettendo la città alle periferie e ai comuni limitrofi, ma anche continuando ad abbattere quanto più possibile abbonamenti e tariffe.

☀ Risponde al Quesito 1  
 📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire quali novità si possono apportare a quanto già previsto

- **Promuovere il trasporto integrato di bus tram, e bike sharing** ad esempio attraverso biglietti/abbonamenti economicamente accessibili. Soluzioni di questo tipo possono essere implementate grazie al dialogo costruttivo tra Comune e Tper, e anche promosse anche alle aziende attraverso convenzioni e incentivi fiscali. *Speciali tariffe potrebbero essere dedicate al turismo, ad esempio prevedendo biglietti della durata di 3 giorni. Ulteriore proposta in questo senso riguarda l'abbattimento dei costi del People Mover che porta all'aeroporto di Bologna, oggi meno conveniente del taxi privato.*

☀ Risponde al Quesito 1  
 📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire quali novità si possono apportare a quanto già previsto

- **Promuovere lo spostamento condiviso tra privati**, ad esempio con un bla bla car bolognese o con navette dedicate al trasporto scolastico.

☀️ Risponde al Quesito 1  
📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune

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

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

- **Incentivare il ricorso di lavoratori dipendenti a soluzioni sostenibili**, puntando primariamente sull'impiego di mezzi pubblici ma anche sulla mobilità privata sostenibile. Per quanto riguarda il trasporto pubblico, si consiglia di aumentare numero e frequenza delle corse notturne ed estive, con particolare riferimento alle corse che connettono la città alle periferie e ai comuni limitrofi. Un'altra proposta prevede di implementare strategie di decongestionamento del centro città che durino tutta la settimana. Per quanto riguarda la mobilità privata, il consiglio è di mettere maggiori colonnine di ricarica per auto elettriche a disposizione dei lavoratori del settore pubblico e più in generale di tutta la cittadinanza (vedi obiettivo 1).

☀️ Risponde al Quesito 1  
📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune e di quali dipendenti si parla  
? Chiarimenti del testo: Valutare eventuale sovrapposizione parziale con la prima proposta del punto 3.2.2  
? Chiarimenti del testo: Valutare se questa azione è composta da 2 azioni diverse

- **Incentivare le aziende ad adottare politiche di mobilità sostenibile**. In particolare si propone di garantire una maggiore adesione delle aziende alla convenzione di Mobility Management, già disponibile. Su questo fronte si propone di ampliare la platea di aziende che possono partecipare alla convenzione, ad esempio abbattendo la soglia minima di 100 dipendenti e **sviluppando incentivi per motivare queste nuove aziende ad aderire volontariamente alla convenzione. Come parte della convenzione dovrebbero essere previste assemblee trimestrali con personale formato del Comune che fornisca a ciascuna azienda risposte e proposte concrete in materia di mobilità sostenibili.** Le aziende potrebbero anche essere incentivate a inserire nei parcheggi dedicati ai 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.

☀️ Risponde al Quesito 1  
📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune  
? Chiarimenti del testo: Valutare eventuale sovrapposizione con l'ultima proposta del 3.1.1  
**Promuovere un pedibus anche per aziende**

- **Istituire un servizio di navetta dedicato che permetta di raggiungere luoghi ad alta densità lavorativa senza fermate intermedie e con frequenti corse serali/notturne. Il servizio dovrebbe essere conveniente e agevolato (es. sconti 3x2).**

- **Promuovere il ricorso allo smart working dove possibile**, ad esempio incentivando aziende e uffici pubblici e anche i privati a fare ricorso allo smart working flessibile - ma anche contribuendo a garantire l'effettivo rispetto delle ore di lavoro agile già contrattualizzate e favorendo lo sviluppo di parametri chiari nella definizione dello smart working in fase di contrattualizzazione anche extra CCNL.

Cos'è il Mobility Manager?

Ad oggi gli enti pubblici e le imprese con più di 100 dipendenti per sede devono individuare un responsabile della mobilità del personale: il Mobility Manager di azienda, con una funzione ha l'incarico di ottimizzare gli spostamenti sistematici dei dipendenti, con l'obiettivo di ridurre l'uso dell'auto privata. Può adottare, tra l'altro, strumenti come il Piano spostamenti casa-lavoro (PscL), con cui si favoriscono soluzioni di trasporto alternativo a ridotto impatto ambientale (car pooling, car sharing, bike sharing, trasporto a chiamata, navette, ecc.)

☀️ Risponde al Quesito 1  
📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune

- **Facilitare l'efficientamento energetico delle postazioni di lavoro**  
Secondo l'assemblea è importante abbattere non solo le emissioni di CO<sub>2</sub> connesse alla mobilità casa-lavoro, ma anche contrastare le emissioni prodotte nelle ore lavorative. Su questo fronte si propone ad esempio di promuovere sforzi di riorganizzazione delle postazioni di lavoro delle aziende verso un maggiore efficientamento energetico, prevedendo anche controlli periodici nei luoghi di lavoro con annesse sanzioni. Si propone anche di incoraggiare la riallocazione del lavoro di dipendenti e liberi professionisti fuori città nei periodi estivi, come strategia per evitare il ricorso agli impianti di climatizzazione di grandi edifici.

☀️ Risponde al Quesito 1  
📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune

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

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

- **Qualificare ulteriormente le piste ciclabili**, rendendole generalmente più sicure e inaugurando un circuito che connetta tutte le scuole elementari e medie. In questo modo si permetterebbe ai bambini di andare a scuola da soli se abbastanza grandi, o anche di ideare dei pedibus in bicicletta.
- **Potenziamento dei sistemi di parcheggio bici** davanti alle scuole, ampliando anche numero e qualità delle rastrelliere.
- **Sperimentare un servizio di bike sharing specificamente dedicato per le scuole**
- **Promuovere una diffusione capillare del servizio pedibus** portando questa esperienza su tutto il territorio cittadino, periferie incluse.

☀️ Risponde al Quesito 1

☀️ Risponde al Quesito 1

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Qualificare maggiormente il servizio pedibus nelle scuole.</b> 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.</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire i risultati attesi per capire come si può relazionare con gli attuali pedibus</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Istituire una flotta di “scuolabus”</b> pubblici e green, dedicati al trasporto scolastico.</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sensibilizzare le scuole come alleate nello sviluppo e attuazione di nuove soluzioni.</b> 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.</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ideare un servizio i BlaBlaCar dei genitori,</b> che possano accompagnare a turno i bambini a scuola. Questo servizio potrebbe essere <b>avviato a con l’impulso dell’amministrazione comunale grazie a una specifica gara d’appalto,</b> e sviluppato con il supporto dell’istituto scolastico.</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Incoraggiare l’istituzione di poli scolastici fuori dal centro città,</b> come modo di abbattere le percorrenze di persone che vivono in altri quartieri.</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1</p>
<p><b>Proposta 3.2.5 Bologna coi piedi per terra: volare non serve più, chiuso l’aeroporto per voli nazionali</b></p> <p>Non è certo un segreto il fatto che l’aereo sia il mezzo di trasporto più impattante in termini di CO<sub>2</sub> 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.</p> <p>Quello della mobilità aerea è un tema che non è di competenza comunale, su cui il Comune di Bologna può difficilmente legiferare in modo diretto. Nonostante questo, per l’Assemblea resta comunque importante capire quale ruolo possa giocare l’amministrazione per contribuire al progressivo abbandono di cittadini e consumatori dei voli pubblici e privati. L’obiettivo è quello di trovare nel 2030 l’aeroporto definitivamente chiuso a tutti i voli nazionali, come risultato ultimo della scarsissima popolarità di questo mezzo di trasporto tra chi prima se ne avvaleva.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Promuovere la conoscenza delle opportunità ferroviarie</b> di Bologna. La città di Bologna può vantare un’elevata connessione ferroviaria rispetto ad altri capoluoghi di regione. Comunicarne i vantaggi a cittadini e turisti potrebbe rendere l’opzione più appetibile rispetto a voli interni.</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta e i risultati attesi per capire quali novità si possono apportare a quanto già previsto e quale ruolo può avere il Comune?</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Disincentivare e/o vietare il ricorso ai voli privati in ogni modo possibile</b>, ad esempio attraverso specifiche tassazioni. Si segnala a tale proposito che le tassazioni monetarie potrebbero non essere un deterrente commisurato al patrimonio degli utilizzatori di voli privati. Un'altra soluzione prevede lo scollegamento dal sito aeroportuale delle aziende che propongono/gestiscono voli privati, o l'aumento delle tariffe per servizi offerti a voli e compagnie private (es. servizi di rifornimento).</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune</p> <p><b>Può il comune di Bologna fare 'pressing' sulle società aeree e sull'aeroporto?</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Vietare la pubblicità di voli e compagnie aeree</b> sul territorio comunale</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta per capire il ruolo che può avere il Comune</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sviluppare 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</b></li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Acquisire nuove strategie aderendo a reti esistenti sul tema</b>, ad esempio entrando nella rete globale dei sindaci uniti per affrontare la crisi climatica "C40"</li> </ul>	<p>☀️🌱 Quesito 1/2: Non si specifica se è azione di mitigazione e/o di adattamento</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta e i risultati attesi per capire quali novità si possono apportare a quanto già previsto (ad esempio attraverso l'adesione al <a href="#">Patto dei Sindaci</a> e alla <a href="#">Missione europea delle 100 città climaticamente neutrali entro il 2030</a>)?</p>
<p><b>Proposta 3.2.6 A Bologna l'accessibilità regna sovrana</b></p> <p>Lo spostamento è un diritto, e va riconosciuto come tale a tutte le persone che vivono Bologna. Per questo ogni misura deve sempre essere sviluppata e realizzata avendo cura di garantirne la piena accessibilità a persone con un diverso funzionamento fisico, cognitivo e sensoriale. Lo sguardo del Comune dev'essere all'accessibilità delle strade, ma anche a quello dei servizi.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Garantire marciapiedi accessibili ed eliminare le barriere architettoniche</b>, per permettere alle persone di scegliere di attraversare lo spazio pubblico come pedoni invece che dover ricorrere all'automobile o altri mezzi.</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta e i risultati attesi</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Abbattere la mobilità individuale per adempimenti burocratici</b>, 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).</li> </ul>	<p>☀️ Risponde al Quesito 1</p> <p>📄 Quesito 3: Approfondire la proposta e i risultati attesi rispetto a quanto già esistente</p>

### Proposta 3.2.7 Chi respira aria a Bologna è sempre informato e consapevole

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

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

- Promuovere campagne informative e di sensibilizzazione dirette alla cittadinanza per conoscere vantaggi e opportunità del trasporto pubblico e incentivare la mobilità sostenibile.

- Favorire la conoscenza del funzionamento dei mezzi pubblici, per facilitarne l'utilizzo da parte dei cittadini.

? Chiarimenti del testo: Valutare eventuale sovrapposizione con la prima proposta del 3.1.1 e la seconda del 2.1.3

☀ Risponde al Quesito 1

? Chiarimenti del testo: Valutare eventuale sovrapposizione con la proposta successiva

☀ Risponde al Quesito 1

? Chiarimenti del testo: Approfondire meglio la proposta e valutare eventuale sovrapposizione con quella precedente