**Legambiente Bologna**

**Idee e rivendicazioni per una città sostenibile\*\***

**Premessa**

Si sottolinea il valore della partecipazione dei cittadini, una partecipazione che possa contare ed incidere nelle scelte di gestione del territorio; in questa direzione l’amministrazione comunale deve adoperarsi per dare corso a forme nuove di elaborazione, confronto e deliberazione contenute nella Dichiarazione di Emergenza climatica del 30.9.2019.

Per fare fronte alla crisi climatica, in difesa della salute e per il miglioramento della qualità della vita, è necessario agire in tempo, puntando su una città resiliente e decisamente orientata a ridurre le emissioni climalteranti e inquinanti.

Con attenzione prioritaria alle ricadute destabilizzanti della pandemia di COVID 19 e all’impiego delle risorse della Next Generation EU, occorre ripensare e coordinare più strettamente progetti e politiche a dimensione metropolitana, regionale e nazionale.

**Mobilità**

I traguardi individuati dal Piano Urbano per la Mobilità sostenibile UMS vanno perseguiti con una tempistica anche più stringente, compiendo una scelta strategica a favore della mobilità dolce e su ferro.

Si indicano conseguentemente queste scelte prioritarie:  
- la sospensione dell’iter progettuale del potenziamento dell’asse Tangenziale-autostrada (opera che guarda al passato), investendo risorse per interventi di mitigazione dell’impatto ambientale sulle adiacenze e per monitoraggi della qualità dell’aria e del rumore; ciò nella prospettiva di verificare l’esito sulla mobilità dei potenziamenti infrastrutturali su ferro a regime nell’area metropolitana e di definire un progetto di rilievo che abbatta considerevolmente l’impatto dell’arteria sulla città.

- l’attivazione a brevissimo termine dei servizi passanti in Stazione Centrale delle linee del Servizio Ferroviario Metropolitano, in attuazione degli Accordi sull’Alta Velocità.

- il cadenzamento regolare dei treni SFM ai 30’, con la prospettiva di arrivare ai 15’ nelle ore di maggior domanda, e ai 15’ tra Casalecchio e S. Ruffillo (da ottenere con la sovrapposizione delle linee passanti), con fermate di tutti i treni SFM in tutte le stazioni per realizzare in questo modo una metropolitana di superficie, con previsione di raddoppio delle 3 linee a binario unico, iniziando dai tratti necessari per l’incrocio dei treni per aumentarne affidabilità e frequenza.

- l’eliminazione dei passaggi a livello nelle situazioni di criticità, senza penalizzare lo sviluppo futuro dei servizi e la capacità della rete SFM: realizzare l’interramento previsto, di tratti della linea Bologna-Portomaggiore a doppio binario, e salvaguardare da possibili insediamenti le aree vicine alle linee ferroviarie.

- l’avvio rapido della realizzazione a Bologna delle nuove fermate SFM mancanti, già finanziate col progetto PIMBO.

- l’estensione fino alla mezzanotte e nei festivi/prefestivi delle corse dei treni, e dei bus extraurbani, dove non sono in sovrapposizione con i treni.

- l’integrazione funzionale dei servizi di autobus extraurbani e urbani (e tram) con le fermate del SFM, per ottenere un servizio capillare di adduzione e distribuzione dell’utenza in tutto il territorio metropolitano, evitando servizi paralleli treno-bus.

- l’introduzione in via sperimentale dell’abbonamento unico metropolitano e il completamento dell’integrazione tariffaria gomma-treno per il bacino metropolitano, come già avvenuto per l’integrazione gomma-gomma, per incentivare il trasporto pubblico; la ripresa del progetto di Riconoscibilità della rete SFM.

- la realizzazione del sistema di tram integrato con il SFM e con la rete ciclabile, attraverso la rapida conclusione dello studio di fattibilità per la linea 1 ed il passaggio alla progettazione esecutiva partecipata, l’avvio rapido dello studio di fattibilità e della richiesta di finanziamenti per le linee 2 e 3 del tram, senza attendere l'avvio del servizio sulla linea 1.

- l’impulso alla mobilità ciclabile agendo subito su alcuni temi prioritari: realizzazione di senso unico eccetto bici nel centro storico (e comunque nei maggiori percorsi ciclabili) e lungo i principali percorsi urbani laddove necessario; generalizzazione delle Zone 30 in tutte le aree residenziali urbane, ad eccezione dei principali assi di traffico, così come peraltro previsto nel PUMS e nel PGTU; completamento del biciplan e realizzazione di un’immagine coordinata della rete ciclabile (stile Bicipolitana con Linee a cui dare un nome/colore)*.*

- la creazione in tempi rapidi della *città zona 30* per favorire la fruizione condivisa e paritaria dello spazio stradale in condizioni di maggior sicurezza, con particolare riferimento alle categorie di utenti più deboli (i pedoni per gli attraversamenti e i ciclisti nello scorrimento)

- la sperimentazione di zone caratterizzate da un uso più contenuto dell’auto, con una minore dotazione di parcheggi e maggiori spazi per la mobilità pedonale e ciclabile.

**Spazi urbani**

Per rendere lo spazio urbano più adeguato a far fronte agli effetti dei cambiamenti climatici e dell’inquinamento, a concorrere alla transizione ecologica, si indicano come priorità la drastica riduzione del consumo di suolo, l’aumento del verde, lo sviluppo e la qualificazione di piccole strutture, soprattutto di prossimità, per il commercio, i servizi e l’incontro tra i cittadini.

In particolare vanno:

⁃ potenziati gli spazi verdi contando per la loro cura anche sull’apporto del volontariato, recuperando progetti pubblici mai realizzati (come gli oltre 200 ettari di bosco urbano lungo l’Asse viario Tangenziale-A14), salvaguardando le superficie arboree anche all’interno di aree dismesse (si sottolinea la necessità della tutela integrale dell’area boschiva dei Prati di Caprara), in aree non ancora urbanizzate e/o in via di urbanizzazione (es. Comparto Lazzaretto), in siti ex-cave riqualificati o in via di riqualificazione (es. Sponda destra del Reno); va meglio calibrata la gestione di manutenzione delle alberature negli spazi pubblici

⁃ valorizzate autenticamente le aree ex militari affidate alla gestione o di proprietà del demanio o INVIMIT o Cassa Depositi e Prestiti, non in un’ottica di prevalente valorizzazione economica ma come restituzione di beni alla comunità al fine di accrescere l’offerta di verde, spazi di incontro, strutture sanitarie e scolastiche, non alimentando quindi una logica edificativa, per tipologia e quantità dell’offerta, molto superiore alle reali necessità della popolazione.

⁃ promossi, facendo leva su possibili forme di incentivazione verso i privati, interventi di recupero o abbattimento degli edifici dismessi o fatiscenti, per una ricostruzione in forma al massimo rispettosa del contesto urbanistico circostante, ecocompatibile e funzionale ad intercettare la domanda abitativa

⁃ promossi interventi di efficientamento energetico di edifici privati e pubblici

⁃ aumentati gli indici di superficie a favore del verde e degli spazi di distanziamento tra gli edifici per favorire l’interazione sociale tra i residenti

⁃ implementati i punti di distribuzione di piccole dimensioni, di mercati biologici e a Km. zero, interrompendo la spirale di crescita, senza un reale rapporto con la domanda, di supermercati, strutture che stanno contribuendo a cementificare gli spazi, ad attrarre traffico di veicoli a motore

⁃ attentamente rivalutati o ridimensionati interventi di espansione su grandi infrastrutture (fiera, stadio, aeroporto…).

\*\* Una parte delle idee e rivendicazioni concernenti il punto mobilità è tratta dal Documento diffuso in occasione dell’iniziativa *Mobilità sostenibile: dal dire al fare* – 30 novembre 2019 promossa da *Legambiente, FIAB Bologna - Monte Sole Bike Group, PUMS sì ma come?, Salvaiciclisti, Consulta della Bicicletta, Associazione Pendolari Bologna-Portomaggiore, Italia Nostra, WWF.*