



## MANIFESTO

### **Le nostre proposte per un'autentica svolta ecologica nella mobilità a Bologna e nella città metropolitana**

#### **Il Contesto**

I costi sanitari e sociali dell'inquinamento della città di Bologna sono ancora troppo elevati. Grande responsabile di questo critico stato di cose è la mobilità privata dei veicoli a motore (27% secondo Arpae) lungo le strade urbane, quelle di collegamento tra i centri urbani della città metropolitana e l'asse tangenziale–autostrada, senza dimenticare l'apporto del traffico aereo dell'Aeroporto Marconi. Anche nell'anno 2020, nonostante i mesi di lockdown e l'aumento di offerte di percorsi ciclabili (+16%), la città di Bologna ha rilevato 42 sforamenti dei limiti di PM10, sette in più del limite consentito. La media annuale dell'NO2 di 24 microgrammi per m3 supera la soglia limite di 20 indicata dall'OMS. Sebbene questo valore abbia subito una parziale flessione nel 2020, sempre dovuta alle restrizioni legate alla pandemia, è necessario monitorare con attenzione l'andamento di questo inquinante, a causa dei suoi effetti a lungo termine sulla funzionalità respiratoria.

Ci sono però alcuni segnali positivi: Bologna da anni sta registrando un progressivo aumento dei ciclisti urbani (nel 2019 +2% rispetto all'anno precedente, +3,5% se si considera solo la zona all'interno dei viali di circoscrizione) e un trend in calo per le immatricolazioni di mezzi a motore privati (sebbene il saldo tra immatricolazioni e radiazioni sia comunque positivo, è comunque in calo rispetto agli anni precedenti) e sono in aumento le auto ibride ed elettriche con una crescita del 31% tra il 2018 e il 2019.

Occorre però dare risposte all'esigenza di mobilità delle persone e delle merci che non passino semplicemente attraverso sistemi di alimentazione maggiormente ecosostenibili dei mezzi individuali, come il mercato e le stesse istituzioni stanno incentivando, senza però compiere quel cambio di passo nelle scelte strategiche e nella destinazione dei finanziamenti che le crisi sanitaria, climatica e economica ci impongono.

Questo cambio di passo deve essere promosso e sostenuto dalla prossima amministrazione coinvolgendo cittadini, associazioni e soggetti operanti nel campo socio-economico per realizzare scelte coerenti e coraggiose in funzione di un'autentica riconversione ecologica.

#### **Queste le nostre proposte per una vera mobilità sostenibile:**

1. completamento del SFM nell'arco di 2 anni, con attivazione delle linee passanti nella stazione di Bologna, costruzione delle stazioni mancanti (priorità Interporto) e completamento della Stazione Aeroporto; garantire entro i 2 anni la frequenza dei convogli ai 15 minuti negli orari di punta e non oltre i 30 minuti negli orari di morbida, ampliando il servizio nell'orario notturno;

2. nel quadro del potenziamento del SFM, ripristino della linea ferroviaria dismessa Budrio-Massa Lombarda, estensione dei tratti a doppio binario sulla Bologna-Porretta, anche in funzione della sua valorizzazione turistica, e sulla linea Bologna – Portomaggiore;
3. velocizzare rispetto ai tempi previsti la realizzazione delle quattro linee del tram;
4. integrazione tra i mezzi pubblici su ferro e su gomma, sia in ambito urbano sia extraurbano, con copertura adeguata delle fasce serali, notturne e festive;
5. agevolare gli spostamenti con mezzi non di proprietà, preferibilmente elettrici o muscolari, integrando il TPL con tutti i sistemi di sharing presenti a Bologna (e da estendere ai comuni della cintura), realizzando abbonamenti integrati a costi agevolati, ed estendendo a più fasce di utenti la gratuità del servizio di trasporto pubblico;
6. istituire l'abbonamento al TPL a prezzo unico metropolitano, allineandone il costo a quello urbano di Bologna;
7. adeguamento del parco bus, con l'acquisto esclusivo di mezzi elettrici, ad unica eccezione di quelli a lunga percorrenza che potranno eventualmente essere alimentati a bio GNL o idrogeno verde;
8. implementazione su scala metropolitana dei mezzi e dei punti di accesso per la mobilità condivisa che deve essere il più possibile elettrica;
9. completamento della rete ciclabile prevista dal Biciplan, realizzazione di "bike lane" anche nei comuni metropolitani, implementazione dei servizi accessori alla mobilità ciclabile e micromobilità (velostazioni, bike sharing, centri di mobilità etc);
10. inclusione della mobilità scolastica sostenibile negli obiettivi del "mobility management" del Comune di Bologna, mettendo al servizio della comunità scolastica gli strumenti digitali esistenti per la pianificazione degli spostamenti;
11. creazione di strade scolastiche in tutti i plessi, supporto delle amministrazioni ai servizi di pedibus e/o bicibus e gratuità del bike-sharing per gli studenti delle scuole secondarie di secondo grado e dell'università;
12. riduzione e controllo dei limiti di velocità tramite interventi di moderazione del traffico; realizzazione di "Bologna Città-30" (non applicando questo limite alle strade a scorrimento veloce); istituzione di zone 30 in tutti i centri urbani dei comuni metropolitani;
13. previsione di un servizio di mobility manager personalizzato al quale i cittadini possano rivolgersi per avere supporto nella pianificazione dei loro spostamenti abituali, facilitando il passaggio dall'uso del mezzo privato a quello pubblico;
14. creazione di campagne di comunicazione incentivanti e stabili volte alla promozione della mobilità sostenibile e del TPL;
15. progressiva pianificazione per rioni della "città da 15 minuti";
16. definizione di una piattaforma cittadina di consegna dell'ultimo miglio delle merci (sia per attività commerciali che per privati) mediante mezzi di trasporto a zero emissioni, e studio di una tassazione cittadina sulla consegna a domicilio che consenta di introitare risorse a sostegno della piattaforma logistica urbana dell'ultimo miglio e del trasporto merci a lunga percorrenza su ferro;

coerentemente con i punti precedenti

17. abbandono-progetto del Passante di mezzo, dando impulso ai progetti relativi alla mobilità su ferro di persone e merci; campagna di monitoraggio sistematico delle emissioni sull'attuale arteria e indagine epidemiologica sulla popolazione più esposta, al fine di progettare interventi in grado di diminuire drasticamente l'impatto ambientale dell'arteria.