

Ecosistema Urbano di Legambiente

indicatori principali

Aria: NO₂, PM10, O₃

Acqua: Consumi idrici domestici, Dispersione della rete, Capacità di depurazione

Rifiuti: Produzione di rifiuti, Raccolta differenziata

Mobilità : Passeggeri TPL, Offerta TPL, Tasso di motorizzazione auto (Istat), Piste ciclabili, Isole pedonali, Incidentalità stradale (Istat), Spostamenti auto e moto

Energia: Consumi elettrici domestici coperti da produzione di energia rinnovabile, Impianti solari su edifici pubblici



L'indice aggregato di sostenibilità pesa i 17 indicatori:

- gli indicatori di risposta pesano il 55%, gli indicatori di stato il 26% e gli indicatori di pressione il 19%
- La mobilità, includendo anche l'indicatore sulle isole pedonali, pesa per un terzo del valore complessivo dell'indice (33%), seguita da aria (23%), rifiuti (18%), acqua (14%) ed energia (12%).



Aria

PM10

I valori nel 2015 tornano a peggiorare.

Salgono da 4 a 8 i comuni in cui si ha almeno una centralina con un valore medio annuo superiore al limite per la protezione della salute umana di 40 ug/mc.

49 capoluoghi (16 in più rispetto al 2014) superano i limiti delle concentrazioni giornaliere. In 21 città si misurano oltre il doppio dei giorni di superamento della soglia di 50 ug/mc, con punte massime a Frosinone (115 superamenti), Pavia (114), Vicenza (106), Milano e Torino (101).

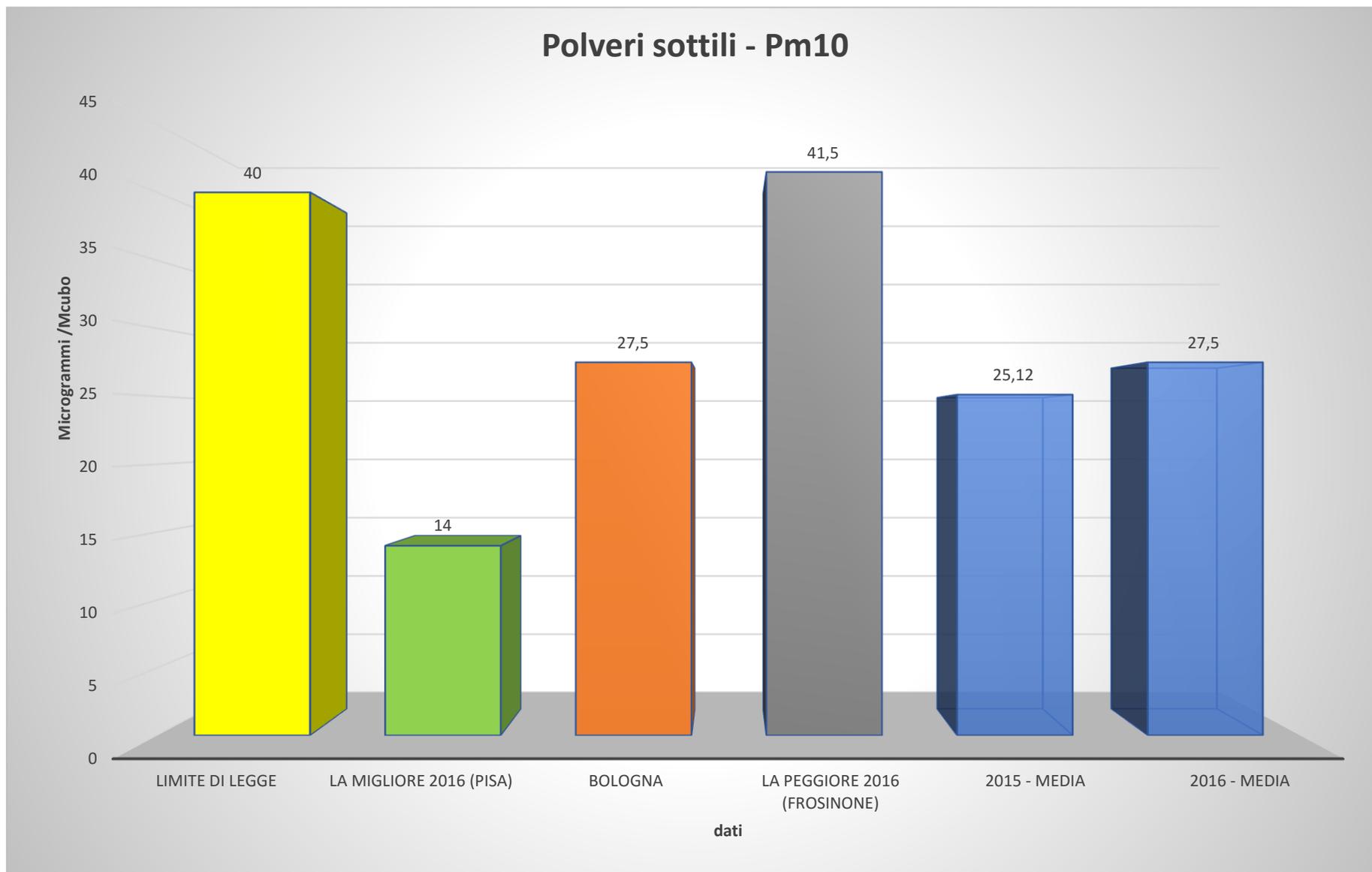
Ozono

Aumenta considerevolmente - da 28 a 59 - il numero di capoluoghi che superano il valore obiettivo per la protezione della salute umana.

Le situazioni critiche con superamenti della soglia pari o maggiori a tre volte il valore obiettivo, sono 10, con i picchi di Genova (88 giorni), Vercelli (85 giorni), Bergamo (84), Verona e Brescia (82), Lodi e Lecco (81).



LEGAMBIENTE



Bologna, 3 marzo 2017

Rifiuti

Produzione rifiuti

- media capoluoghi: 530 kg pro capite (in calo del 10%)
- Nuoro, Isernia, Belluno e Benevento < 400 kg pro capite
- Forlì, Ravenna e Pisa > 750 kg pro capite

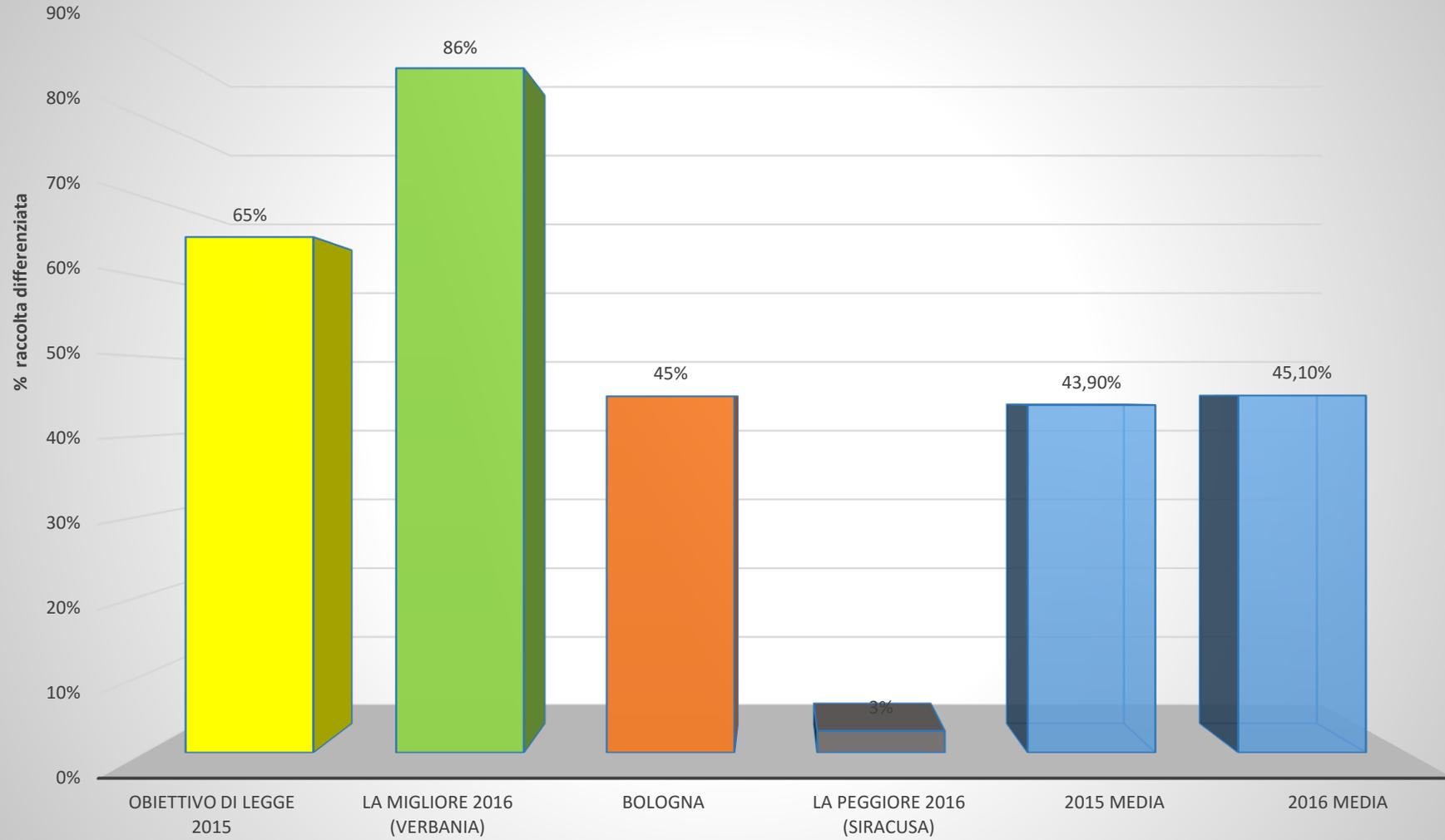
Raccolta differenziata

- media capoluoghi: 45,15% (in aumento di un punto percentuale)
- obiettivo 2012 (65%) raggiunto solo da 17 città
- ancora 32 città sotto il 35% (obiettivo 2006); 13 di queste non raggiungono il 15%



LEGAMBIENTE

Percentuale raccolta differenziata rifiuti



dati

Bologna, 3 marzo 2017

Trasporto pubblico

Passeggeri

Nelle città di piccole dimensioni si verifica un'ulteriore contrazione del servizio che passa da 38 a 35 viaggi all'anno per ogni cittadino, le città di media dimensione rimangono stabili intorno ai 70 viaggi, mentre quelle grandi aumentano da 201 a 211.

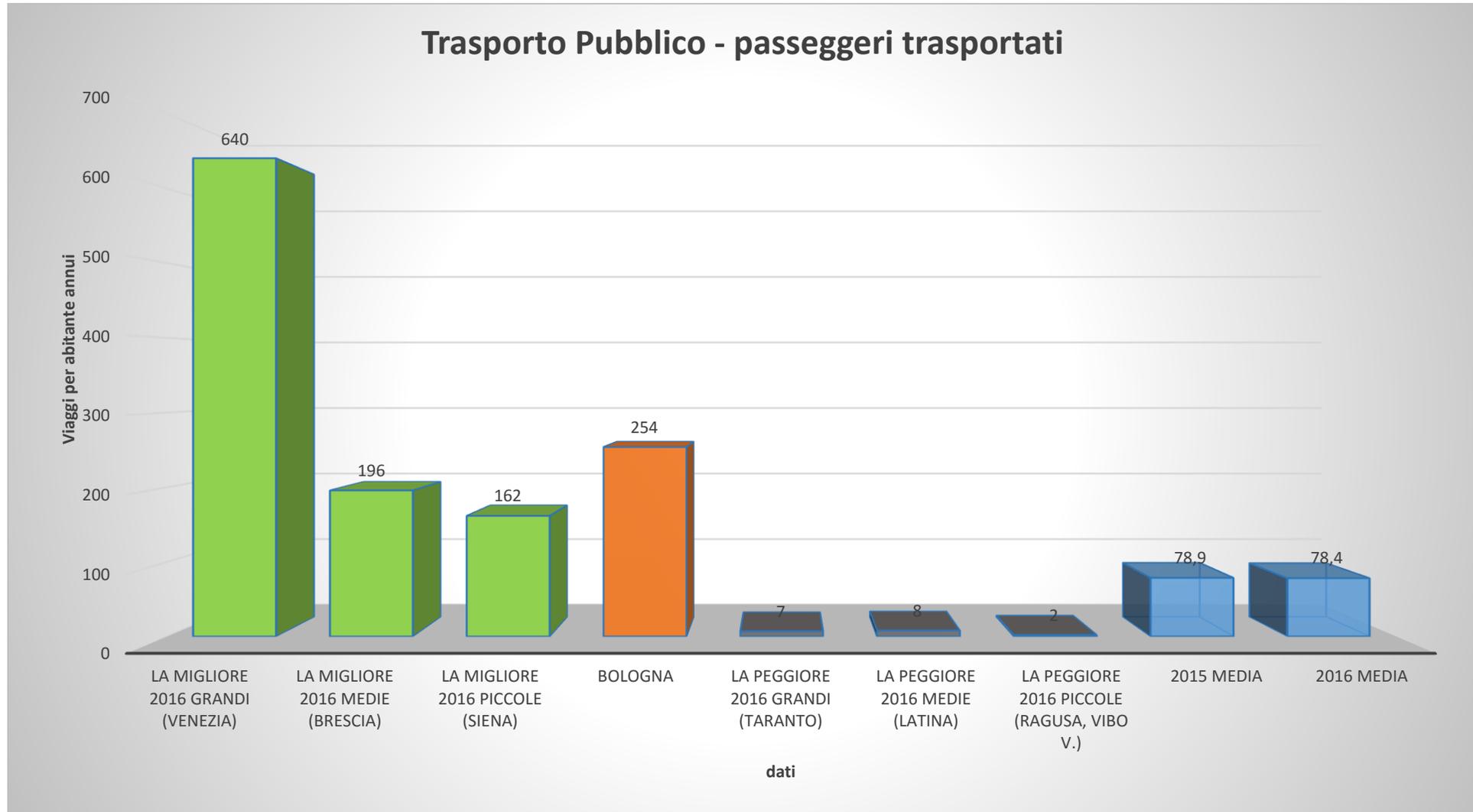
Grandi: Venezia cresce ancora con 640 passeggeri/ab (+1,7% rispetto al 2014), stabile Roma (514 passeggeri/ab), in crescita Milano con 472 passeggeri/ab (+3,2% rispetto al 2014).

Medie: i comuni con più di 150 passeggeri/ab sono Brescia (+5% rispetto al 2014) e Trento (-3,5% rispetto al 2014)

Piccole: Siena si conferma in linea con le migliori esperienze di città più grandi (162 passeggeri/ab) seguita da Belluno (70 passeggeri/ab, +10% rispetto al 2014) e Chieti (67 passeggeri/ab)



LEGAMBIENTE



Bologna, 3 marzo 2017

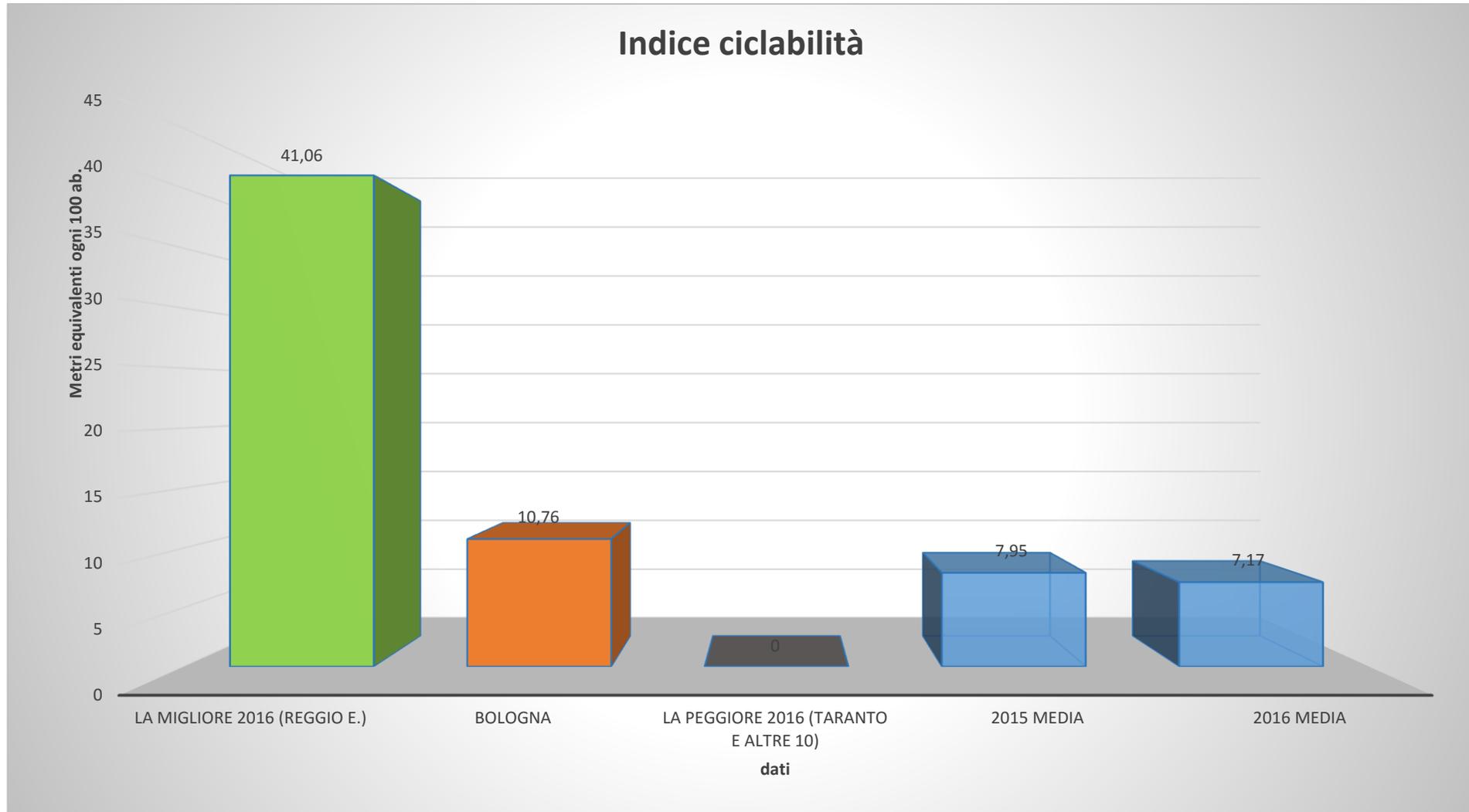


Mobilità

- Soltanto un capoluogo ha fatto segnare spostamenti privati motorizzati pari a meno di un terzo (30%) degli spostamenti totali: Bolzano. Buoni anche i dati di Genova (36%), Milano (37%) e Foggia (38%).
- Il tasso medio di motorizzazione dei comuni capoluogo italiani nel 2015 aumenta ulteriormente rispetto ai due anni precedenti, passando da 64,9 a 65,7 auto ogni 100 abitanti (in linea con il dato 2013). Passano da 64 a 67 le città che superano la soglia delle 60 auto ogni 100 abitanti.
- La disponibilità di infrastrutture per la ciclabilità scende a 7,17 rispetto ai 7,95 metri_equivalenti/100 abitanti del 2014, tornando in linea con il valore del 2013
- Nel 2015 le vittime e i feriti causati da incidenti stradali nei comuni capoluogo di provincia sono stati, in media, 7,1 ogni 1.000 abitanti. Rispetto ai valori del 2012 (utilizzati nella scorsa edizione del rapporto), si registra un calo di circa il 4%.



LEGAMBIENTE



Bologna, 3 marzo 2017

Bologna

2016 – Best Practice - APper unacittà resiliente.

BLUE AP è il progetto LIFE+ che ha portato alla realizzazione del piano di adattamento al cambiamento climatico di Bologna [uno dei primissimi in Europa], promuovendo nel contempo la sperimentazione di alcune misure concrete da attuare a livello locale per rendere la città meno vulnerabile e in grado di agire in caso di alluvioni, siccità e altre calamità dovute ai mutamenti del clima. Con BLUE AP [Bologna Local Urban Environment Adaptation Plan] è stato creato un database territoriale in ambiente GIS, aperto, flessibile, aggiornato automaticamente con i dati climatici provenienti da Arpa. Per la redazione del piano è stato attivato un processo di partecipazione che ha coinvolto diversi soggetti: enti pubblici, aziende pubbliche e partecipate, università e scuole, consorzi, associazioni ambientaliste e di tutela del territorio. www.blueap.eu

Bologna

2015 – Best Practice - La tangenziale delle biciclette.

La Tangenziale delle biciclette è costituita da un anello ciclabile lungo i viali di circonvallazione della città, di circa 8 km. Il progetto è nato con l'obiettivo di creare una rete più continua per il ciclista, che potrà percorrere le ciclabili provenienti dagli altri quartieri e dalla città metropolitana ed entrare in centro storico oppure arrivare direttamente ai punti di interesse lungo i viali (Stazione, Università, parchi, ecc.). Il progetto, elaborato all'interno dell'amministrazione comunale dai Settori Infrastrutture e Mobilità, è frutto del coinvolgimento di associazioni di ciclisti, quartieri e singoli cittadini che hanno partecipato al laboratorio "In bici sui viali" a cura di Urban Center Bologna. Il progetto è stato co-finanziato dal Comune di Bologna e dal Ministero dell'Ambiente. www.comune.bologna.it - www.urbancenterbologna.it



Bologna

2015 – Best Practice - La “Velostazione”.

Un tempo era un' autorimessa, ora è un parcheggio custodito per le biciclette aperto 7 giorni su 7, dalle 6 alle 22 dal lunedì al venerdì e dalle 8 alle 24 nel week end. Di più: è la nuova casa dei ciclisti, bolognesi e non, pendolari e turisti. E' "Dynamo", la prima velostazione di Bologna, che sotto le sue antiche volte offre un parcheggio custodito, la ciclofficina attrezzata per la manutenzione e la riparazione, il bike caffè, il servizio di noleggio, insieme all'opportunità di fare formazione, realizzare eventi, tour guidati e consegne delle merci in bici. Attraverso l'assegnazione del bando Incredibol, l'associazione cittadina "Salvaiciclisti" realizzerà infatti un progetto di 4 anni per arrivare a un parcheggio da 1200 posti bici negli spazi "rigenerati" del Pincio, con tanto di ristrutturazione a tappe sostenuta dal Comune di Bologna con il cofinanziamento al 50% della Regione Emilia-Romagna. Collocata di fronte alla Stazione centrale e di fianco all'Autostazione, la velostazione è uno strumento pensato per favorire prima di tutto la mobilità ciclistica (è connessa anche con la nuova Tangenziale della bicicletta sui viali), ma anche l'intermodalità bici-treno-bus. www.comune.bologna.it

Bologna

2015 – Best Practice - Le Social Street.

L'idea del “social street” ha origine dall'esperienza del gruppo facebook “Residenti in Via Fondazza, Bologna” iniziata nel settembre 2013.

L'obiettivo del Social Street è quello di socializzare con i vicini della propria strada di residenza al fine di instaurare un legame, condividere necessità, scambiarsi professionalità, conoscenze, portare avanti progetti collettivi di interesse comune e trarre quindi tutti i benefici derivanti da una maggiore interazione sociale. Per raggiungere questo obiettivo a costi zero, ovvero senza aprire nuovi siti, o piattaforme, Social Street utilizza la creazione dei gruppi chiusi di Facebook.
www.socialstreet.it



LEGAMBIENTE

Bologna

2015 – Best Practice - Gli immobili inutilizzati comunali “aperti” alla socializzazione.

Il Comune di Bologna ha pubblicato la mappa degli immobili inutilizzati di proprietà comunale. Sul sito OpenData chi fosse interessato può infatti consultare online le disponibilità di spazi di proprietà comunale. Un'operazione che rientra nell'ambito del percorso di valorizzazione del patrimonio immobiliare attualmente inutilizzato. Sul sito gli immobili sono suddivisi in tre liste: immobili da valorizzare, quelli sui quali il Comune ha un progetto, immobili commercializzabili, che possono essere affittati o comprati, immobili inutilizzabili, cioè quelli che hanno caratteristiche tali per cui il Comune non riesce ad individuare destinazioni possibili. Sono questi ultimi ad essere aperti alle idee dei cittadini, di imprenditori o di chiunque voglia suggerirne un utilizzo. E' infatti possibile inviare idee o presentare progetti sul loro possibile utilizzo. Una iniziativa dal forte carattere partecipativo ed innovativo che, molto probabilmente, porterà a trovare soluzioni e nuove destinazioni per tutti quegli edifici che rimangono ancora oggi senza una destinazione d'uso.

www.comune.bologna.it

questa città è cambiata



La città come organismo vivente



questa città è cambiata davvero



Scegliere il cambiamento



Scegliere il cambiamento



GRANDE
RACCORDO
ANULARE
delle BICI

Qualità della vita e relazioni sociali

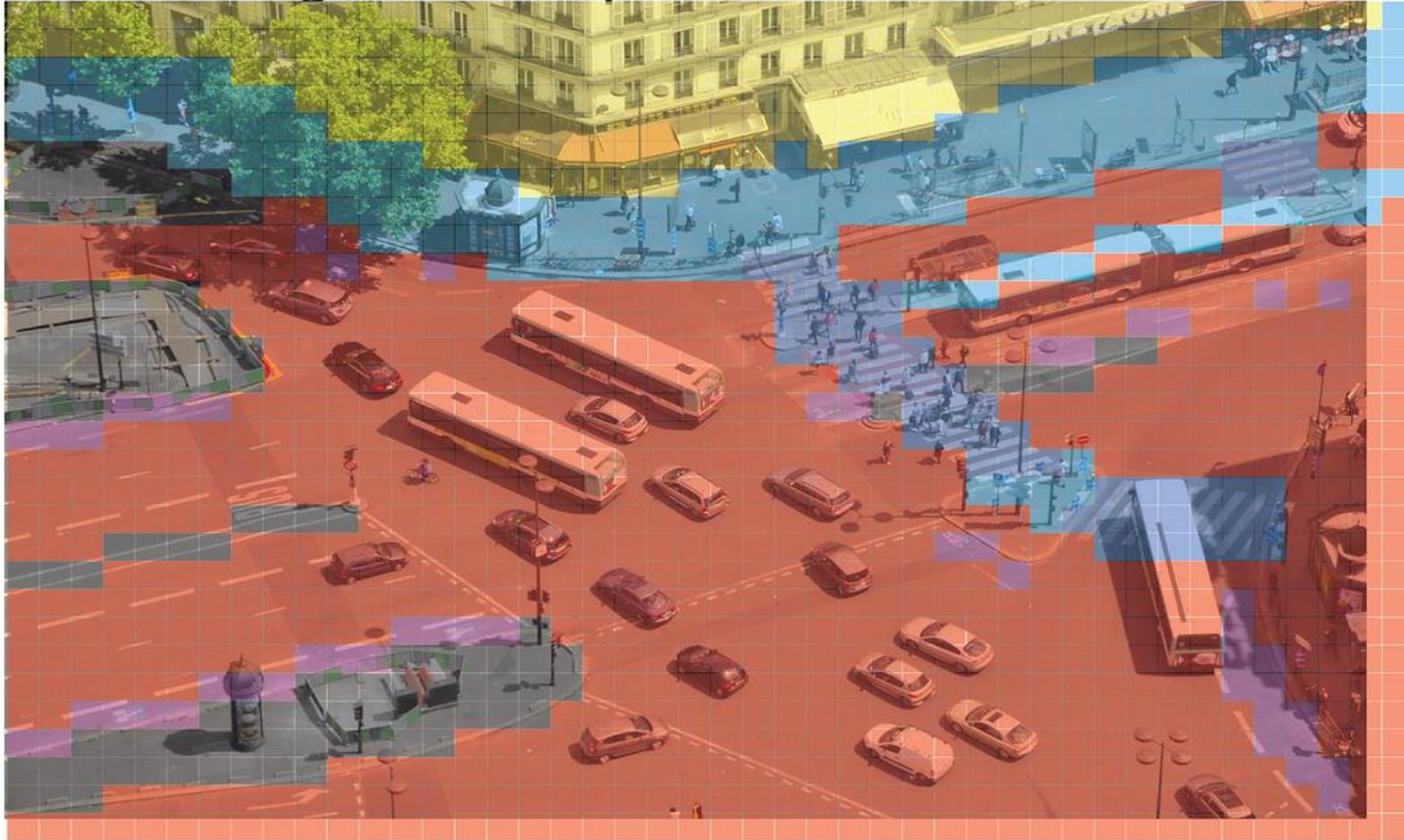


Redistribuire lo spazio pubblico



Redistribuire lo spazio pubblico

COHEN
SACCHI
RIZZI
EU The Arrogance of Space - Paris

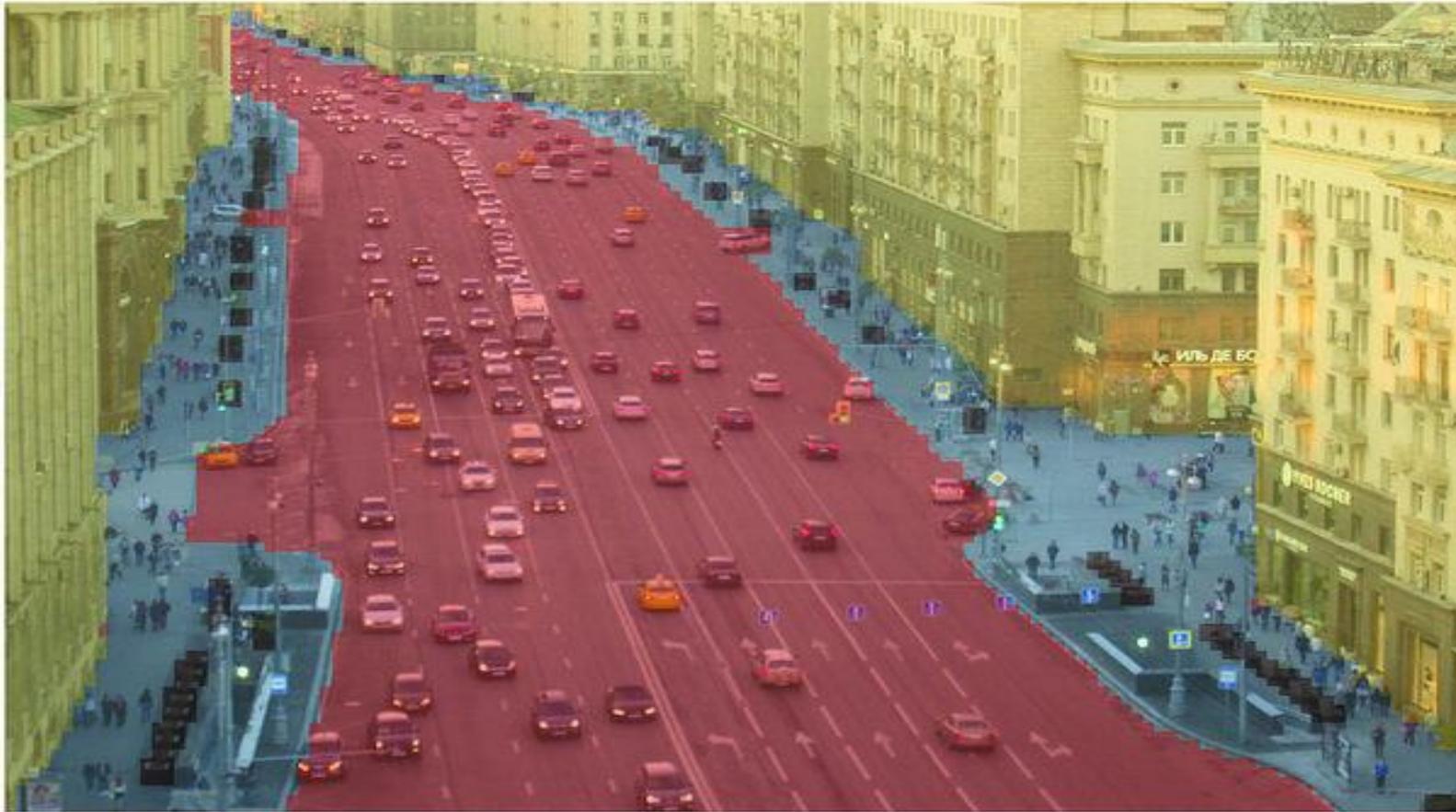


- Space for cars and used space
- Space for peds
- Space for bikes and used space
- "Dead" space
- Buildings
- Peds crossing

Redistribuire lo spazio pubblico

COPEN
HAGEN
IZE
EU

The Arrogance of Space - Moscow



 Space for cars  Space for pedestrians  Space for bikes  Green or deadspace  Buildings



LEGAMBIENTE

Grazie per l'attenzione