



Piano per la  
sicurezza stradale

## RESPONSABILE POLITICO PER LA SICUREZZA

### Comune di Ferrara Progetti di mandato

#### Progetto 5 - Un piano per la sicurezza stradale



Impegno prioritario per la legislatura è contrastare il rilevante numero degli incidenti stradali sul nostro territorio, e lo stillicidio di vite che purtroppo comporta. A tal fine verranno incrementate le risorse destinate alle infrastrutture, al controllo e alla prevenzione, e verrà ricercata maggiore efficacia nelle iniziative dell'Amministrazione comunale e delle altre amministrazioni ed enti (Provincia, Regione, Prefettura, scuole, forze di Polizia), sviluppando forme di coordinamento delle azioni. Prioritari sono gli interventi sulle infrastrutture viarie, sull'utilizzo di nuove tecnologie; ugualmente rilevanti sono le iniziative volte a

creare una coscienza della sicurezza stradale ed al rispetto delle vite propria e altrui; queste iniziative, con opportuni messaggi mirati, sono indirizzate a diverse fasce di età, dai bambini, ai giovani, agli adulti.

In questo quadro l'esperienza già realizzata del bicibus sui percorsi casa-scuola dei bambini verrà riproposta.

#### Obiettivi/Risultati attesi

- \* Maggiore sicurezza negli spostamenti casa scuola
- \* Maggiore sicurezza negli spostamenti ciclabili dalla periferia al centro
- \* Misure di controllo della velocità in particolare negli attraversamenti delle frazioni
- \* Maggiore sicurezza nelle intersezioni stradali

#### Partner

AUSL, PPS, Azienda Universitaria Ospedaliera S. Anna, U.O. S. Giorgio, Promeco, AFM

#### Responsabile politico

Stefano Cavallini, Assessore alla Sicurezza Stradale

#### Responsabile di progetto

Dott. Ivano Guidetti

#### Tempi di realizzazione

2005 - 2009

#### Risorse Finanziarie

- \* Interventi di segnaletica (zone 30, rallentatori ottici ed acustici, ecc.) Euro 500.000
- \* Interventi strutturali (rotatorie e piste ciclabili, interventi di regolazione della velocità dossi e barriere di sicurezza Euro 7.800.000
- \* Impianti e tecnologie (Telerilevamento, dissuasori elettronici velocità, ecc.) Euro 340.000
- \* Interventi educativi, di comunicazione e informazione (conducente designato, percorsi casa-scuola, incontri con studenti e lavoratori, sito web interattivo) Euro 120.000

Totale Euro 8.760.000

#### Fonti di finanziamento

Comune di Ferrara, Provincia di Ferrara, Regione Emilia-Romagna, Stato



Ultima modifica: 25-10-2007

REDAZIONE: Ufficio di Gabinetto

E-MAIL: gabinettodelsindaco@comune.fe.it





Estratto  
dall'opuscolo  
tecnico  
L'ABBATTIMENTO  
DELLE BARRIERE  
ARCHITETTONICHE  
NELLO SPAZIO  
PUBBLICO della  
Città di Torino

## COORDINAMENTO INTERASSESSORILE

CITTA' DI TORINO  
DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE  
15 luglio 2003

OGGETTO: ISTITUZIONE DI COORDINAMENTO INTERASSESSORILE E GRUPPO DI LAVORO INTERDIVISIONALE SUI TEMI DELLA DISABILITA'.

*Lo spirito riformatore che informa la L. 328/00 o "Legge quadro per la realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali" e il conseguente D.P.R. 3/5/01 "Piano nazionale degli interventi e dei servizi sociali 2001-2003" discende e al tempo stesso contribuisce a un'evoluzione culturale della società affermando per la generalità degli individui il diritto al "benessere sociale".*

*Le rinnovate politiche di "welfare plurale", ovvero condivise tra istituzioni, privato sociale, mondo economico e produttivo nel suo complesso, cittadini, mirano ad articolare percorsi di sostegno delle condizioni di fragilità nell'ambito dei servizi rivolti a tutti accanto a interventi specialistici. In tale accezione la promozione dell'inclusione sociale delle persone diversamente abili comporta la convergenza delle azioni settoriali che già la L. 104/92 integrata dalla L. 162/98 contemplava al fine di prevenire o superare situazioni di handicap intese come svantaggio ed emarginazione.*

*Avendo la Città di Torino posto tra i suoi obiettivi prioritari la promozione e la realizzazione di servizi e iniziative a favore dei cittadini disabili, si è progressivamente sviluppata un'ampia gamma di offerta che, a fronte dell'aumento e della diversificazione della domanda legata a condizioni di limitata o nulla autonomia e all'invecchiamento della popolazione, risulta ulteriormente da perfezionare secondo un modello centrato sul percorso di vita del cittadino, più che sul soggetto erogatore.*

*La rimozione dei cosiddetti ostacoli "ambientali", anche in aderenza ai recenti indirizzi dell'O.M.S., non può quindi che determinarsi da un disegno corale della Giunta, delle competenti Commissioni Consiliari e delle Circoscrizioni atto a orientare armonicamente le singole strategie programmatiche e conseguentemente l'agire dei competenti settori. Questa impostazione ha alimentato la costruzione di alcune significative collaborazioni interdivisionali in riferimento ai bisogni speciali che, come indicato dalla IV Commissione consiliare – Sanità e Assistenza - ed evidenziatosi nel corso dei lavori del piano di zona, necessitano di una sistematizzazione a garanzia di collegamenti permanenti ed efficaci.*

*Pertanto per intervenire sugli aspetti di interdipendenza tra le specifiche politiche socio- sanitarie e le politiche educative, formative e lavorative, dell'accessibilità, dell'edilizia residenziale pubblica, giovanili, dello sport, turismo e tempo libero, della mobilità, culturali, informative, della polizia municipale, si ritiene opportuno istituire un coordinamento interassessorile e un gruppo di lavoro interdivisionale, quest'ultimo operante alla luce degli indirizzi politici, con le seguenti funzioni:*

- armonizzare le attività di programmazione delle Divisioni nonché di progettazione per attivazione di risorse (europee, statali, regionali) destinate ad interventi a favore di persone con disabilità;
- promuovere iniziative congiunte e l'azione coordinata degli interventi a favore di cittadini con bisogni speciali;
- realizzare attività di monitoraggio relativamente agli adempimenti assegnati alle singole Divisioni;
- promuovere strategie di sensibilizzazione;
- coordinare le azioni di sostegno ai soggetti terzi riconoscendo priorità alle iniziative "accessibili";
- facilitare lo scambio di modelli di buone prassi e la circolazione di know out specifico;
- coordinare gli interventi di natura "specialistica" nell'ambito del piano territoriale ex L.328/00;
- promuovere e coordinare le strategie di informazione, comunicazione e divulgazione ai cittadini operando il necessario raccordo tra le realtà di sportello esistenti e sviluppando l'Informahandicap.

*Il gruppo di lavoro interdivisionale sarà definito con determinazione del Direttore Generale, sarà coordinato da un rappresentante della Divisione Servizi Sociali e sarà composto dai rappresentanti delle sottoindicate Divisioni / Vice Direzioni / Servizi Centrali in quanto assumono prevalenza operativa pur prevedendo regimi collaborativi con tutti i comparti dell'amministrazione:*

*Servizi educativi*





## COORDINAMENTO INTERASSESSORILE

*Lavoro, Orientamento e Formazione*

*Edilizia e Urbanistica*

*Infrastrutture e Mobilità*

*Sport e Tempo libero*

*Promozione della città, Turismo*

*Servizio centrale comunicazione*

*Servizio centrale funzioni istituzionali (Circoscrizioni)*

*Tale organismo potrà organizzarsi operativamente in sottogruppi per affrontare specifici filoni di intervento o specifici bisogni.*

*Saranno invitati alle attività del gruppo di lavoro anche i referenti delle Divisioni di volta in volta interessate e soggetti esterni all'Amministrazione comunale, del volontariato e in rappresentanza e tutela dei cittadini con disabilità.*

*Il gruppo relazionerà periodicamente al Consiglio, alla Giunta comunale e al Comitato di Direzione in merito all'andamento dei lavori e a specifiche proposte operative.*

*Tutto ciò premesso,*

### **LA GIUNTA COMUNALE**

*Visto che ai sensi dell'art. 48 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, la Giunta compie tutti gli atti rientranti, ai sensi dell'art. 107, commi 1 e 2 del medesimo Testo Unico, nelle funzioni degli organi di governo che non siano riservati dalla Legge al Consiglio Comunale e che non ricadano nelle competenze, previste dalle leggi o dallo Statuto, del Sindaco o degli organi di decentramento;*

*Dato atto che i pareri di cui all'art. 49 del suddetto Testo Unico sono:*

*favorevole sulla regolarità tecnica,*

*Viene dato atto che non è richiesto il parere di regolarità contabile, in quanto il presente atto non comporta effetti diretti o indiretti sul bilancio;*

*Con voti unanimi, espressi in forma palese;*

### **DELIBERA**

- 1. di istituire, per le motivazioni e secondo le modalità espresse in narrativa, un coordinamento interassessorile e un gruppo di lavoro interdivisionale sui temi della disabilità. Quest'ultimo sarà coordinato da un rappresentante della Divisione Servizi Sociali e composto dai rappresentanti delle Divisioni / Vice Direzioni / Servizi Centrali citate in narrativa;*
- 2. di demandare a successive determinazioni dirigenziali la nomina dei componenti del gruppo di lavoro che non percepiranno alcun compenso.  
Il presente provvedimento non comporta oneri di spesa.;*
- 3) di dichiarare, attesa l'urgenza, in conformità del distinto voto palese ed unanime, il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, 4° comma, del Testo Unico, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.*





Il Comune di Reggio Emilia e l'Europa

## GEMELLAGGI



Ufficio Stampa

### *Il Comune di Reggio e l'Europa: progetti, gemellaggi, accordi*

#### **Mmove – Interreg Ivc (progetto di mobilità a basso costo ambientale)**

Fornire un concreto supporto alle pubbliche amministrazioni per realizzare nuove politiche per la mobilità: questo l'obiettivo principale del progetto europeo Mmove – Managing mobility over Europe.

La città di Reggio Emilia guida, attraverso questo progetto, le città di piccole e medie dimensioni europee nello studio di sistemi di mobilità a basso costo ambientale. Grazie a Mmove a Reggio Emilia si studieranno e si esploreranno forme di mobilità innovative. Reggio Emilia si confronterà con esperienze provenienti dalla Svezia, Spagna, Germania, Inghilterra, Grecia cercando di acquisire le migliori pratiche europee, adattando le soluzioni eccellenti di mobilità in Europa al contesto locale e cittadino.

Il Comune di Reggio Emilia è capofila del progetto e opera in partnership con Regione Marche, Comune di Brighton & Hove (UK), Comune di Giorna (ES), Comune di Mölndal (SE), Comune di Varberg (SE), Città di Ulm (De), Comune di Razlog (Bg), Comune di Kavala (GR), Azienda Municipalizzata di Volos per gli studi, la costruzione e lo sviluppo urbano (GR).

Piazza Prampolini, 1 – 42100 Reggio Emilia – Tel. 0522 456390 / 456840 – Fax 0522 456677  
sito Internet [www.comune.re.it](http://www.comune.re.it) / e.mail [ufficio.stampa@municipio.re.it](mailto:ufficio.stampa@municipio.re.it)





## VISITE STUDIO, PROGETTI DI SCAMBIO

Europe for citizens

The screenshot shows the EACEA website interface. At the top, there is a navigation bar with the EACEA logo and the text 'Executive Agency Education, Audiovisual & Culture'. Below this, there is a breadcrumb trail: 'EUROPA > European commission > EACEA'. The main content area is titled 'Europe for Citizens' and features a sidebar on the left with links to 'Programme', 'Funding opportunities', and 'Beneficiaries space'. The main content area is titled 'Action 1 - Measure 1: Town Twinning' and contains a sub-section 'Measure 1.1 - Town twinning citizens' meetings'. The 'Description' section explains that town twinning is a reality in today's Europe, where municipalities are linked together through formal agreements to encourage cooperation and mutual understanding. It mentions that this movement developed after the Second World War and the fall of the Berlin Wall. The text also notes that town twinning represents a unique and dense network with a specific role to play in addressing the challenges of today's Europe.

[http://eacea.ec.europa.eu/citizenship/programme/action1\\_measure1\\_en.php](http://eacea.ec.europa.eu/citizenship/programme/action1_measure1_en.php)

I gemellaggi fra città sono promossi anche dal Programma "Cittadinanza", finanziato dall'Agenzia Esecutiva Educazione Audiovisivi & Cultura della Commissione Europea





## VISITE STUDIO

Tavolo di Agenda 21 provinciale "Qualità della vita e mobilità sostenibile a partire dai plessi scolastici"  
Progetto STRADE + BELLE E SICURE

### Visita studio agli interventi del Canton Ticino a favore di una mobilità sostenibile e sicura con il supporto dell'ing. Del Curto

18 maggio 2010

#### Focus:

- Zone 20 e Zone 30 (interventi infrastrutturali, educazione, monitoraggio)
- Mobilità casa-scuola (informazione, sensibilizzazione, educazione)

#### Comune di Giubiasco

##### Dati generali

Giubiasco è attualmente uno dei più popolosi Comuni del Cantone, dopo le Città di Bellinzona, Locarno e Lugano: un Borgo a carattere residenziale, che ha progressivamente sostituito la sua vocazione rurale, con una popolazione che nel nuovo millennio ha superato gli 8.000 abitanti (8305 nel 2009).

Un forte impulso all'aumento demografico ed economico è giunto all'inizio del Novecento, con la ferrovia del Gottardo e la bonifica del Piano di Magadino. La crescita demografica ha ripreso vigore negli anni '60-'80, con la realizzazione dell'autostrada A2 e l'espansione economica conseguente al secondo conflitto mondiale: dal 1960 ad oggi la popolazione è quasi raddoppiata.

Le poco più di 500 imprese operanti sul territorio, per la maggior parte artigianali, affiancate da alcuni stabilimenti industriali di medie dimensioni, offrono attualmente circa 3.600 posti di lavoro: la popolazione è quindi attiva principalmente altrove.

L'importante sviluppo è stato accompagnato dalla nascita e dalla crescita di diverse associazioni, prevalentemente di carattere sportivo, culturale e ricreativo.

#### Un nuovo attrattivo centro urbano

Il comune di Giubiasco è attivo da quasi 15 anni nella ricerca di soluzioni innovative nella gestione del traffico motorizzato e dello spazio pubblico. (via Rompeda 1995 /Piazza Grande 1999-2004/Borghetto 2004-06/zone 30 in tutti i quartieri 2006/ Cimapiazza 2006-20..)

In occasione del rinnovo delle infrastrutture nel Borghetto, centro storico e commerciale del comune, si è optato per una radicale riqualifica dello spazio stradale. In collaborazione con SvizzeraEnergia e l'Associazione dei commercianti del Borgo si è elaborato una strategia di comunicazione della nuova zona d'incontro: misura introdotta di seguito senza ricorsi e con la piena collaborazione dei commercianti.



La prima zona d'incontro (2006) e la prima zona 30 (1995) in Ticino  
Via Rompeda e Borghetto, Giubiasco



Sottopiatto per i ristoranti di Giubiasco 2005





## Il Comune di Giubiasco, membro dell'Associazione Città dell'Energia



Giubiasco: la zona d'incontro ha riqualificato il centro.

**Mobilità.** Le Città dell'energia promuovono il traffico lento. A Giubiasco, nel quartiere Borghetto Vivo e in collaborazione con i commercianti, è stata realizzata una cosiddetta «zona d'incontro». Questa zona a velocità 20 km/h, con priorità per pedoni e ciclisti, ha portato numerosi vantaggi a livello di sicurezza, di qualità dell'aria e di attrattività.



Migliorare la mobilità e la qualità di vita senza penalizzare i commerci, è possibile (Giubiasco).

**Curare l'immagine.** Le Città dell'energia sono di esempio per la popolazione e per le PMI. Nel loro concetto di pubbliche relazioni applicano il principio di far conoscere e valorizzare quanto di buono fanno. Il loro lavoro di comunicazione regolare si rivolge sia all'interno (amministrazione) sia all'esterno (popolazione, imprese, proprietari di immobili). In questo modo vengono motivati anche gli attori locali.

**Città dell'energia non è soltanto un marchio, bensì un processo globale che, attraverso varie fasi, porta il Comune alla certificazione con il Label omonimo. Ossia all'attuazione di una politica sostenibile in campo energetico, della mobilità e dell'ambiente. Il tutto all'insegna della concretezza.**

I membri dell'associazione Città dell'energia godono di vantaggi concreti già al primo contatto: il programma federale SvizzeraEnergia per i Comuni offre – in parte gratuitamente – varie prestazioni. Tra queste la valutazione della situazione attuale: con l'aiuto di un consulente energetico esterno di Città dell'energia, viene analizzata la situazione sulla base di un catalogo di misure standardizzato, in sei settori importanti della politica energetica:

- Gestione del territorio e pianificazione
- Edifici ed installazioni comunali
- Approvvigionamento e smaltimento
- Mobilità
- Organizzazione interna
- Comunicazione e cooperazione

L'analisi iniziale permette di stabilire se il Comune soddisfa le condizioni per l'ottenimento del Label Città dell'energia®: se non è il caso, sempre con l'assistenza dei consulenti di Città dell'energia viene elaborato un programma di politica energetica con misure concrete, sviluppate in base alla situazione e alle possibilità di ogni Comune.

### L'Associazione Città dell'energia

Circa 3 milioni di abitanti vivono oggi in Città dell'energia. La qualità del Label viene garantita dall'Associazione omonima. L'Associazione è costituita dai Comuni e dalle Città ad essa affiliati, che hanno il diritto di partecipare alle manifestazioni a livello regionale e nazionale per lo scambio di esperienze. Essi godono inoltre di una consulenza annuale gratuita. (contatti: vedi sul retro). L'Associazione conferisce il Label e provvede al suo ulteriore sviluppo.



L'adesione all'Associazione Città dell'energia è il primo passo verso il Label omonimo.

**Comune energeticamente consapevole:** riconoscimento per i Comuni con una politica energetica basata sugli strumenti Città dell'energia.

Il Label Città dell'energia viene attribuito ai Comuni che hanno realizzato o pianificato almeno la metà (50%) dei provvedimenti possibili.

**Città dell'energia oro:** il più alto riconoscimento per una Città dell'energia è l'«European Energy Award® GOLD». Per ottenerlo bisogna aver realizzato o pianificato almeno il 75% dei provvedimenti possibili.

## I passi della certificazione





## Comune di Locarno

### Dati generali

Il territorio della città di Locarno (15.514 abitanti nel 2010) è particolarmente esteso (quasi 20 km<sup>2</sup> di superficie), con 11 diversi quartieri e situazioni ambientali estremamente differenziate: si passa dai centri storici di Locarno e Solduno, ai quartieri urbani sviluppatisi nel secolo scorso, alla zona collinare e anche montana, fino al vasto territorio sul Piano di Magadino, che comprende il quartiere delle Gerre di Sotto, le zone industriali e le ampie aree agricole e naturalistiche.

Questo territorio non è evidentemente una realtà statica, ma deve rispondere alle esigenze e ai bisogni di una società in continua evoluzione; per poter far coabitare nel miglior modo possibile le necessità abitative e di svago, le esigenze economiche, i servizi, i diversi sistemi di mobilità è necessario pianificare.

Fino a poche decine di anni fa, la natura era considerata una forza inesauribile, e le risorse sempre disponibili. L'aumento della popolazione e del livello di vita ci ha però resi consapevoli che la crescita economica pone dei limiti oltre i quali i consumi diventano insostenibili. Ci si è finalmente resi conto della limitazione delle risorse, e che la tendenza all'aumento delle emissioni va assolutamente invertita, se vogliamo ancora offrire alle generazioni che seguiranno un ambiente vivibile.

La città di Locarno ha deciso di dare il suo contributo in questo fondamentale ambito, creando già diversi anni or sono una sua commissione consultiva dell'ambiente. Nel corso della passata legislatura, il Municipio ha istituito inoltre una commissione di esperti dell'energia, aderendo al progetto SvizzeraEnergia per i comuni, diventando un "Comune energeticamente consapevole".



### L'associazionismo locale a favore della qualità della vita della Città Vecchia

Negli anni '70 nasce la "Pro Città Vecchia", una associazione che si prefigge di tutelare gli interessi della città vecchia di Locarno, favorendone lo sviluppo economico, culturale, turistico, architettonico e ambientale.

Il quartiere è delimitato a sud da Piazza Grande, e a nord dalla Contrada Cappuccini e Borghese. Si estende da un lato fino a Piazza S. Francesco e S. Antonio, e dall'altro fino al confine con Muralto.

Gli attuali abitanti sono circa 1'500.



Rispondendo ad una esigenza del quartiere la Pro Città Vecchia ha avviato negli ultimi anni un progetto finalizzato a migliorare la qualità della vita degli abitanti e rivitalizzare il quartiere e le proprie attività commerciali a beneficio della cittadinanza di Locarno e del turista.

Pro Città Vecchia da diversi anni si è fatta promotrice di iniziative volte a migliorare l'attrattività del quartiere: dalla fiera del "brocante" con 80 bancarelle, ai mercati, alla castagnata, alla realizzazione di un pieghevole pubblicitario: dal carnevale alle iniziative del Natale quali il mercato di Natale ("Via dei presepi", Babbo Natale alle finestre, ecc).

Tutte le iniziative rimangono infruttuose se non è possibile fare un salto di qualità per migliorare l'aspetto di Città Vecchia.

Il progetto "Città Vecchia Locarno: un ambiente a misura d'uomo" è da considerare quindi il primo caso concreto di Agenda 21 locale in Cantone Ticino, e si profila quindi come occasione privilegiata per verificare, rivedere e programmare un concetto di sviluppo globale, sostenibile e competitivo per la Città Vecchia del ventunesimo secolo.

Non consiste quindi nell'ennesimo studio parallelo, da affiancare a studi e progetti parziali in corso, ma piuttosto un momento di discussione concertata per poter coordinare nel tempo e nello spazio quanto si voglia intraprendere







## La zona d'incontro: caratteristiche

La Zona d'incontro è una zona delimitata del tessuto urbano in cui:

- La velocità massima consentita è di 20 km/h
- I pedoni possono invadere l'area di traffico e hanno la precedenza rispetto ai veicoli
- I pedoni non possono tuttavia ostacolare inutilmente la circolazione dei veicoli
- Il parcheggio è permesso unicamente nei luoghi designati da segnali e demarcazioni

Lo scopo primo di una tale zona è quello di moderare il traffico veicolare, con una forte limitazione della velocità di circolazione, privilegiando la sicurezza di tutti gli utenti e migliorando la qualità di vita. In questo senso, l'introduzione di una Zona d'incontro rappresenta un'estensione della zona residenziale in un settore con più funzioni ed attività (commerciale e amministrativa). Vi sono tuttavia alcune condizioni di base che devono essere rispettate:

1. Il comparto interessato deve essere chiaramente definito e fornire l'immagine di un tessuto omogeneo sia nell'occupazione, sia nel funzionamento, con degli elementi di delimitazioni riconoscibili;
2. le strade del comparto considerato devono avere un volume di traffico limitato, presentare le stesse caratteristiche ottiche e funzionali e non devono essere attraversate da collettrici di grande traffico;
3. alle intersezioni, al fine di garantire un miglior rispetto delle limitazioni di velocità, si applica di principio la regola della precedenza da destra;
4. la nuova disposizione di segnaletica favorisce la coesistenza tra veicoli-pedoni-biciclette: in questo senso, all'interno del comparto in esame i diversi flussi di traffico non devono essere separati fisicamente.

*Fonti: Lorenzo Custer (Studi Associati SA Lugano), "Non solo dossi: Zone 30 nei quartieri per un ambiente urbano migliore. Esempi di concezione dello spazio stradale come spazio pubblico nel Canton Ticino e in Svizzera", Reggio Emilia, Settimana europea della mobilità, 2008; Comune di Locarno, "MM n. 35 riguardante la richiesta di un credito di Fr. 250.000.- per l'introduzione di una Zona d'incontro in Città vecchia", 2005; Svizzera Energia per i Comuni, "Gestione moderna dell'energia per Città e Comuni", 2009; Associazione Pro Città Vecchia e Comune di Locarno, "Piano di azione - Città Vecchia Locarno: un ambiente a misura d'uomo", 2003; siti web dei comuni di Giubiasco e di Locarno.*

### GRUPPI PER LA VISITA STUDIO

GRUPPO 1: Avigliana, Bruino, Carignano, Pavone c.se, Rivalta, San Giorgio

GRUPPO 2: Brandizzo, Chivasso, Collegno, Grugliasco, Nichelino, Venaria, Legambiente





## L'Agenda 21 Junior di Catania

### AGENDA 21 NELLA SCUOLA

#### *"I bambini e la partecipazione: l'Agenda 21 Junior di Catania"*

a cura di  
Elisa Maria Mazza  
[elisa.mazza@unirc.it](mailto:elisa.mazza@unirc.it)

La sostenibilità dell'ambiente urbano è una delle sfide prioritarie con cui bisogna rapportarsi in questi anni che coinvolge tutti gli attori della scena urbana -amministratori, tecnici e cittadini- e può essere vinta solo attraverso la partecipazione, il dialogo e il consenso. La certezza è che l'approccio partecipativo miri a costruire un percorso, serio e strutturato, di ricerca collettiva di soluzioni a diversi problemi, un processo aperto al contributo, attivo e propositivo, di tutti gli attori coinvolti. Tale certezza ha costituito il principio fondante che ha caratterizzato l'avvio dell'Agenda 21 locale della città di Catania, che si è messa in linea con le altre iniziative di sostenibilità urbana, già da tempo avviate in altre realtà europee e nazionali.

Come si sa, con l'attivazione dei Forum di Agenda 21 locale, si approda alla costruzione partecipata del Piano d'Azione Ambientale che rappresenta il documento caratterizzato da strategie e azioni condivise fra tutte le parti sociali e che quindi disegna scenari futuri delle realtà urbane.

Tra i fruitori della città, certamente, hanno un peso fondamentale i bambini. Numerose, negli ultimi anni, sono state le esperienze che hanno evidenziato la necessità di dare voce anche a questo peculiare attore della scena urbana contemporanea<sup>1</sup>. L'amministrazione comunale di Catania ha pertanto deciso di attivare, all'interno della propria Agenda XXI, un percorso sperimentale dedicato alla partecipazione dei ragazzi delle scuole medie della città, un'Agenda XXI Junior<sup>2</sup> che possa dare spunti e suggerimenti ai Forum cittadini degli adulti, rispetto a problematiche e punti di vista particolari e inedite. L'intento che si è perseguito, oltre alla mera informazione rivolta ai cittadini più piccoli su cos'è la sostenibilità dell'ambiente urbano e cosa sta facendo il proprio comune in tale direzione, è stato soprattutto quello di esortare la loro partecipazione attiva al processo in corso

<sup>1</sup> L'argomento, già nel 1996, è stato oggetto della mia tesi di laurea. In quel caso l'intento era quello d'indagare circa l'efficacia degli strumenti di pianificazione in rapporto alle utenze deboli, in particolare ai bambini. La tesi è composta da due parti: la prima riguarda la pianificazione partecipata in generale, la seconda analizza la metodologia partecipativa quando ad essere coinvolto è un attore peculiare della scena urbana quale il bambino.

Anzaldo R., Mazza E., *La città e i bambini* Tesi di laurea in Architettura - Università Mediterranea di Reggio Calabria - Luglio 1996.

Proprio negli anni della stesura della mia tesi e in quelli immediatamente successivi, si è aperto in Italia, all'estero già era in corso, un ampio e animato dibattito sulla problematica.

Dal punto di vista culturale, con dibattiti e convegni nazionali e internazionali. Ma anche attraverso le iniziative del Ministero dell'Ambiente come l'istituzione di un premio chiamato "Città sostenibili delle bambine e dei bambini". Il premio era destinato alle città e ai comuni che attuano politiche e interventi in favore dei bambini e soprattutto con i bambini.

Dal punto di vista legislativo, è stata emanata la L. 285/97 denominata "Pari opportunità per l'infanzia e l'adolescenza", che finanzia progetti in cui i protagonisti siano i bambini quali soggetti di diritto al pari degli altri attori urbani.

Dal punto di vista disciplinare, l'INU, con Donatella Venti, ha istituito una Commissione di Urbanistica partecipata e comunicativa in cui, tra gli altri temi, emerge *La città dei bambini*.

Dal punto di vista professionale, tanto che il Consiglio Nazionale degli Architetti (CNA) ha firmato un protocollo d'intesa con il Ministero dell'Ambiente per avviare progetti in tema di Città sostenibili delle bambine e dei bambini.

Dal punto di vista dell'alta formazione, con l'istituzione negli A.A. 2001/2002 e 2002/2003 presso la Facoltà di Architettura di Firenze, IUAV di Venezia e CdL in PTUA di Reggio Calabria dei Corsi di Perfezionamento post-laurea su "Strumenti urbanistici e progettazione partecipata".

<sup>2</sup> Il progetto "Agenda XXI Junior" è stato ideato, coordinato e co-seguito da Raffaella Anzaldo, Architetto e Dottore di Ricerca in Pianificazione Territoriale presso il Dip. SAT di Reggio Calabria.





## AGENDA 21 NELLA SCUOLA

nella propria città, dando loro la possibilità di esprimersi circa i bisogni e desideri sul proprio ambiente di vita, sul proprio quartiere e sugli spazi che essi fruiscono giornalmente. Il processo pertanto ha avuto come momento fondante, non solo l'espressione di tali desideri e bisogni, ma soprattutto l'individuazione di azioni prioritarie per il perseguimento di essi. Una sorta di Piano di Azione Ambientale dei cittadini più piccoli, pertanto un processo del tutto simile a quello attivato dagli adulti e il cui risultato è andato a confluire nei forum collegiali.

Ovviamente, il linguaggio adoperato per far partecipare gli utenti più piccoli è stato un linguaggio alla portata dei ragazzi e i forum dell'Agenda XXI Locale Junior sono stati dei laboratori settimanali, per la durata di quattro mesi circa, di tipo ludico didattico che hanno mirato allo scambio di informazioni e conoscenze tra gli esperti facilitatori e i ragazzi coinvolti.

In particolare, sono stati cinque i forum/laboratori attivati in altrettante scuole catanesi, ciascuno dei quali ha approfondito un tema già individuato nella bozza del Piano di Azione Locale dell'Agenda XXI cittadina e che costituivano il campo di lavoro dei forum tematici cittadini: *Una mobilità sostenibile per garantire salute e qualità della vita, Rigenerare le acque, l'ambiente naturale ed il paesaggio rurale, Riqualificare l'ambiente urbano e prevenire il rischio per le persone, Promuovere gestione e consumi efficienti di energia e rifiuti, Coesione ed equità sociale.*

Dei cinque gruppi tematici io ho condotto il laboratorio della scuola media A. Vespucci che ha affrontato il tema della riqualificazione dell'ambiente urbano e degli spazi pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di socializzazione, di autonomia e di sicurezza espressi dai più piccoli.

Il laboratorio ha visto una *prima fase introduttiva* sui temi generali della sostenibilità e dell'Agenda 21, per poi proseguire alla scala locale contestualizzando tali principi nella città di Catania e nel quartiere S. Berillo –quartiere della scuola-, con particolare attenzione alla zona circostante l'edificio scolastico. Dopo aver risposto ad un questionario su *"come vado a scuola"* e *"cosa faccio da solo"* attraverso il quale i ragazzi hanno preso coscienza collettiva di quali siano i problemi e le difficoltà incontrate da ciascuno di loro, si è passato ad una prima fase di analisi *"realizziamo la relazione dello stato dell'ambiente del nostro quartiere"* che ha teso all'individuazione di un set di indicatori e la realizzazione di una mappa di sintesi sullo stato di salute del quartiere individuando i luoghi più fruiti, i più amati, gli spazi vuoti ma anche i più degradati sui quali poter intervenire. L'analisi è stata svolta sia attraverso delle uscite nel quartiere sia attraverso l'uso di foto e cartografie. Dopo aver individuato gli indicatori per rendere più vivibile il loro ambiente di vita -mobilità sicura, problema dei rifiuti<sup>3</sup>, spazi vuoti attrezzati e problema immigrati<sup>4</sup>- i ragazzi, divisi in gruppi a seconda del coinvolgimento e per l'affezione al tema, hanno individuato possibili progetti, obiettivi, azioni e attori preposti per la realizzazioni di tali azioni.

Le soluzioni scaturite dalle proposte dai quattro gruppi di lavoro, discusse e dibattute in forum collegiali, sono state poi riportate su una cartografia unica e sono stati discussi i possibili interventi da adottare scegliendo, tutti insieme, le soluzioni migliori in tema di sicurezza e di riqualificazione urbana a misura di ragazzi.

La proposta emersa da questo forum/laboratorio è stata integrata con le proposte degli altri laboratori di Agenda XXI Junior, formulando così il *Piano di Azione Locale Junior* che è stato presentato nell'aprile 2005 contestualmente al Piano di Azione Locale dei forum dei cittadini adulti.

<sup>3</sup> I ragazzi hanno avuto l'opportunità di approfondire la problematica dei rifiuti e del loro riciclaggio attraverso la visita guidata dal responsabile della piattaforma di imballaggio e di smistamento della raccolta differenziata del Comune di Catania, potendo così vedere di persona il tipo di trattamento a cui vengono sottoposti i rifiuti.

<sup>4</sup> Problema molto sentito in tema di sicurezza alla persona, a causa della presenza nella zona di molti immigrati clandestini che hanno attrezzato una baraccopoli proprio pochi metri dalla scuola





## AGENDA 21 NELLA SCUOLA

scuole	indicatori	Progetti	azioni
A. Doria	Mobilità sostenibile	Percorsi sicuri	
		Isole ambientali con barriere verdi e attraversamenti sicuri intorno a:	edifici scolastici aree verdi
		Reti di percorsi ciclo pedonali che uniscano	Scuole e Aree verdi
		Piani degli spostamenti casa/scuola	
		Zone 30 nei quartieri residenziali	
F. De Santis	Verde urbano	Linee di bus per collegare scuole e spazi verdi	
		Percorsi sicuri scuole /aree verdi	
		Isole ambientali con barriere verdi e attraversamenti sicuri intorno a:	edifici scolastici aree verdi
		Reti di percorsi ciclo pedonali che uniscano	scuole Aree verdi
		Spazi più piccoli e più diffusi nel quartiere	Recupero di cortili e giardini scolastici e condominali
A. Vespucci	Spazi pubblici	Attività di animazione permanente	Ed. ambientale/ giardinaggio/ compostaggio/ attività sportive/ percorsi vita/ attività musicali
		Linee bus per collegare scuole e spazi verdi	
		Sicurezza e collegamenti fra gli spazi	Reti di spazi
		Partecipazione alla progettazione delle nuove piazze e spazi	Osservatori/laboratori di quartiere permanenti
		Punti informativi telematici e ricreativi	
B. Monterosso	Energia e rifiuti	Accessibilità e fruibilità degli spazi per tutti	
		Conoscenze delle bellezze naturali ed architettoniche	Adozione di spazi Manutenzione periodica partecipata
		Raccolta differenziata nelle scuole	
		Recupero materiale per attività ludico/didattiche	Arredi scolastici e giocattoli Oggetti di uso comune
		Promozione campagne di informazione sui consumi consapevoli	Per i genitori e per gli abitanti del quartiere
V. Brancati	Coesione ed equità sociale	Recupero acque piovane per il verde	Scolastico e di quartiere
		Attività di compostaggio	Nei parchi e nei giardini
		Progettazione di "intelligenti" cassonetti e totem informativi sui rifiuti	
		Promuovere l'informazione e la partecipazione dei bambini a:	Tutte le attività che riguardano la storia e le trasformazioni della città; Progetti interculturali
		Attività di scambio fra le scuole del centro e della periferia	
V. Brancati	Coesione ed equità sociale	Spazi e servizi specifici nelle strutture	Sanitarie, culturali, ricreative, sportive
		Banche del tempo e scambi tra generazioni	
		Momenti di incontro e di accesso negli uffici della pubblica amministrazione	

Tabella 1 - Il piano di azione ambientale della Agenda XXI Junior<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Cfr. AA.VV. (2005), *Piano di azione locale ambientale junior aprile 2005*, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Comune di Catania - Assessorato all'Ambiente.





## AGENDA 21 NELLA SCUOLA

### Il caso di Modena

#### 1 - Sintesi dei principali risultati conseguiti nella realizzazione del programma

##### PIANO PER LA SALUTE

Elaborare un piano per la salute significa:

- definire gli obiettivi e gli interventi di promozione della salute, di prevenzione e di cura delle malattie emergenti nel distretto;
- individuare le cause che mettono a rischio la salute di una comunità;
- trovare le soluzioni adeguate per eliminare o almeno ridurre le principali fonti di rischio per la salute;
- indicare chi, come e quando metterà in pratica le soluzioni;
- prevedere interventi intersettoriali delle istituzioni, dei cittadini e delle loro associazioni sui determinanti delle condizioni di salute della popolazione;
- rappresentare le modalità con cui gli Enti Locali integrano le proprie politiche di assistenza sanitaria con politiche di salute.

La Conferenza Sanitaria Territoriale ha individuato, come noto, 10 priorità di salute sulle quali convogliare risorse ed energie per garantire migliori condizioni di salute della comunità locale di riferimento.

I primi tre programmi di azioni realizzati dall'Amministrazione Comunale sono stati dedicati a tre argomenti "sicurezza stradale", "salute anziani" e "salute e sicurezza sul lavoro" ritenuti più urgenti prioritari per il distretto di Modena, dopo un'analisi epidemiologica.

Per l'elaborazione dei tre programmi è stata richiesta la partecipazione attiva di diversi soggetti operanti nel territorio che nello svolgimento della propria attività istituzionale incidono sui determinanti la salute. L'obiettivo del programma d'azioni è sviluppare sinergie dalla collaborazione dei diversi attori sviluppando valore aggiunto dalle attività svolte da ogni singolo partecipante.

Il programma "sicurezza stradale", realizzato con l'intento di ridurre il fenomeno incidentale, ha coinvolto attivamente 31 soggetti che hanno presentato all'Amministrazione Comunale proposte d'intervento sul tema specifico contribuendo a realizzare oltre 60 azioni.

Il programma "salute anziani", rivolto al target di popolazione ultra 65enne che nel Distretto di Modena rappresenta oltre il 23% della popolazione residente, ha coinvolto nella programmazione degli interventi tesi a migliorare lo stato di salute degli anziani oltre 57 soggetti contribuendo a realizzare 66 azioni.

Il programma "salute e sicurezza sul lavoro" è stato realizzato con l'obiettivo prioritario di ridurre gli infortuni e le malattie dei lavoratori coinvolgendo nella programmazione e realizzazione degli interventi soggetti del mondo economico e sindacale e gli attori della sicurezza. All'elaborazione del documento programmatico per la salute e sicurezza sui luoghi di lavoro hanno partecipato attivamente 28 soggetti coordinati dal Comune e progettate 100 azioni con l'obiettivo di raggiungere i circa 90.000 addetti nelle unità locali del distretto.

#### Principali indicatori dei risultati conseguiti

Indicatore	Consuntivo 2001	Consuntivo 2002	Consuntivo 2003
N° controlli per sicurezza stradale	31.958	30.127	30.000
N° incidenti stradali	1.773*	1.769*	1.667
Percezione della sicurezza: % cittadini che considerano molto o abbastanza sicura la città	48,2%	66,3%	68,2%
Percezione della sicurezza: % cittadini che considerano poco o per niente grave il problema della microcriminalità nel proprio quartiere	77,4%	78,1%	76,3%

\* I dati 2001 e 2002 sono stati rettificati a seguito di ulteriori rilevazioni e controlli





## Protocollo d'Intesa "Sviluppo sostenibile: ambientale e sociale"

# PROTOCOLLO COMUNE-SINDACATI PENSIONATI PER LA MOBILITA' LENTA

## PROTOCOLLO D'INTESA "SVILUPPO SOSTENIBILE: AMBIENTALE E SOCIALE"

Tra l'Amministrazione Comunale di Rimini, le Segreterie Confederali e del Sindacato Pensionati CGIL-CISL-UIL, sulla base dell'Accordo sottoscritto con il Bilancio Preventivo 2006, relativamente al punto 7) lettera d) " elaborare un Protocollo d'intesa sulla base del documento Sviluppo Sostenibile: Ambientale e Sociale" e a seguito del confronto avviato con il gruppo **interassessorile** formato dagli Assessori all'Urbanistica, Mobilità, Ambiente, Polizia Municipale e Protezione Sociale con il coordinamento dall'Assessore al Bilancio, si conviene di sottoscrivere un Protocollo d'Intesa per dare attuazione concreta ai contenuti del documento indicato.

Si conviene che il completamento dei contenuti del documento si realizzino nell'arco della legislatura (2006-2011), con articolazione annuale, in base alle priorità concordate, da inserire nei Bilanci Preventivi e nei Programmi Poliennali degli Investimenti.

Si concorda inoltre che per accompagnare tale percorso di forte rilevanza strategica si realizzi un reale raccordo delle Politiche tra gli Assessorati Comunali, attraverso il coordinamento svolto dalla Giunta Comunale, ed in particolare dall'Assessorato al Bilancio, al quale è richiesto un forte ruolo di promozione e di accompagnamento delle attività di programmazione, indicate nel documento assunto dall'Amministrazione Comunale con l'accordo del 7 febbraio 2006-Bilancio Preventivo 2006.

### SI CONVIENE

di assumere in modo permanente il metodo della concertazione, quale strumento per regolare il confronto e il sistema delle relazioni;

di dare vita ad un tavolo Operativo (politico e tecnico) e di Concertazione da attivare in data immediatamente successiva alla sottoscrizione del Protocollo d'Intesa da parte della Giunta Comunale e comunque non oltre il mese di dicembre 2008.

Le parti preso atto dei contenuti e degli obiettivi prioritari espressi dal documento "Sviluppo Sostenibile: Ambientale e Sociale", preso atto dei contenuti e degli obiettivi fissati nel Programma di Governo del Sindaco del Comune di Rimini, col presente Protocollo Operativo si intende indicare le priorità da attuare a partire dal Bilancio di Previsione 2007:

#### 1) Coordinatore del Piano della Mobilità Lenta

L'Amministrazione Comunale si impegna a perseguire gli obiettivi fissati con Deliberazione n° 83 del 17/07/2008 "Completamento della rete delle piste ciclabili" individuando all'interno della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente l'Arch. Marco Tamagnini, quale figura professionale responsabile della pianificazione di tali infrastrutture e che avrà il compito della gestione dei rapporti con l'esterno.

Si concorda, in forma sperimentale per il 2009, di affiancare al responsabile della Pianificazione un Comitato composto dai rappresentanti dei sindacati e delle associazioni a difesa dei pedoni, ciclisti urbani e dell'ambiente del Comune di Rimini.

La sperimentazione si prefigge lo scopo di aumentare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto privato realmente alternativo all'auto, attraverso azioni di promozione e comunicazione, con l'obiettivo di costituire l'Ufficio Bicicletta.

Entro il mese di aprile 2009 le parti si incontreranno, per definire la composizione del Comitato e le eventuali azioni da programmare.

#### 2) Pianificazione della Rete di Piste Ciclabili e/o Ciclopedonali

L'Amministrazione Comunale si impegna a pianificare la rete urbana delle piste ciclabili e/o ciclo-pedonali attraverso il Tavolo Permanente della Mobilità istituito con la sottoscrizione da parte dei Soggetti Pubblici e Privati interessati dalla materia del Protocollo di Intesa per la Redazione del Piano Urbano della Mobilità del Comune di Rimini, che ha il compito di definire le strategie e gli obiettivi con individuazione delle soluzioni da perseguire, valutare gli interventi di regolazione e adeguamento della rete con analisi delle proposte redatte al livello di studi di





## PROTOCOLLO COMUNE-SINDACATI PENSIONATI PER LA MOBILITA' LENTA

fattibilità o progetto preliminare, coinvolgendo quando necessario eventuali altri Soggetti per tale iniziativa quando emerge l'esigenza per la natura degli argomenti trattati.

### 3) Monitoraggio delle Opere Realizzate

L'Amministrazione Comunale si impegna attraverso il Gruppo Tecnico di supporto al Tavolo Permanente della Mobilità ad acquisire tutti i dati e le informazioni utili al rilievo delle caratteristiche geometriche della rete di piste ciclo-pedonali esistenti per la predisposizione dei modelli matematici che simuleranno la domanda e l'offerta di trasporto.

A tale scopo verranno inoltre acquisiti dati e informazioni in merito agli spostamenti in bicicletta e a piedi necessari per la costituzione del modello della domanda di mobilità lenta con individuazione degli spostamenti, dei centri di attrazione e di scambio modale di trasporto.

### 4) Controlli della Polizia Municipale.

L'Amministrazione Comunale si impegna attraverso la Polizia Municipale ad esercitare una continua e incisiva azione di controllo per il rispetto del Codice della Strada al fine di prevenire ed eventualmente reprimere ogni violazione.

Scopo fondamentale di tali iniziative è la sensibilizzazione dei cittadini sul rispetto delle norme che regolano l'utilizzo delle strade comunali e di tutte le pertinenze senza arrecare pregiudizio alle condizioni di sicurezza con rispetto della incolumità delle persone e principalmente delle categorie più deboli.

L'Amministrazione Comunale ritiene che tale processo di sensibilizzazione potrà essere veramente efficace se portato fino al livello di educazione stradale degli utenti in giovane età.

Pertanto attraverso la Polizia Municipale l'Amministrazione Comunale intende sviluppare le proprie iniziative attraverso uno stretto rapporto con il mondo della scuola, chiamando a collaborare tutti i Soggetti interessati compreso il mondo dell'Associazione.

### 5) Percorsi Casa-Scuola e Casa-Lavoro.

L'Amministrazione Comunale si impegna a sviluppare e attuare tutte le iniziative ed i progetti che hanno come scopo di incrementare la mobilità ciclo-pedonale, tipo i percorsi casa-scuola e casa-lavoro.

Per i percorsi casa-scuola si intendono tutte le iniziative e i progetti che hanno lo scopo di individuare tragitti privilegiati per gli utenti che si muovono a piedi e/o con l'uso di biciclette, da utilizzare in totale sicurezza rispetto al traffico veicolare, a la riguardo si ricorda che l'amministrazione a già in parte perdisposto e realizzato il Progetto PIEDIBUS.

Per i percorsi casa-lavoro si intendono tutte le iniziative e i progetti che hanno lo scopo di individuare tragitti privilegiati per gli utenti che si muovono a piedi e/o con l'uso di biciclette con garanzia di un adeguato livello di sicurezza rispetto al traffico veicolare, oppure modalità di trasporto che hanno lo scopo di ridurre la congestione e l'inquinamento acustico e gassoso per la salvaguardia dell'ambiente.

### 6) Piano degli Investimenti 2007-2009

L'Amministrazione Comunale si impegna ad attuare tutte le opere e gli interventi, previsti dal Piano degli Investimenti 2007-2009 approvato, che hanno l'obiettivo dell'armonizzazione delle nuove piste ciclo-pedonali con la rete stradale esistente o la individuazione di nuovi tracciati con l'obiettivo prioritario del raggiungimento del più alto livello di sicurezza per gli utenti.

### 7) Informazione





## PROTOCOLLO COMUNE-SINDACATI PENSIONATI PER LA MOBILITA' LENTA

L'Amministrazione Comunale si impegna attraverso il Tavolo Permanente della Mobilità a stabilire modalità e tempi che si intendono rispettare per fornire ai vari Soggetti interessati e comunque a tutti i cittadini, lo stato di avanzamento della redazione del Piano della Mobilità Ciclo-Pedonale, delle decisioni assunte e delle iniziative che intende adottare.

Tra gli obiettivi che l'Amministrazione Comunale intende perseguire vi è quello della costituzione di un apposito Ufficio che ha lo scopo di promuovere attraverso iniziative, incentivi di natura economica e azioni di marketing l'uso della bicicletta.

Assessore al Bilancio Beltrami Antonella	CGIL
Assessore all'Urbanistica Gamberini Antonio	CISL
Assessore all'Ambiente Zanzini Andrea	UIL
Assessore Alla Polizia Municipale Biagini Roberto	SPI CGIL
Assessore LL.PP. Qualità Urbana Mobilità Taddei Paola	FNP CISL
	UILP UIL

