



Ufficio Prevenzione  
Infortunati - Svizzera

## SOPRALLUOGHI DELL'AREA SCOLASTICA

Estratto dall'opuscolo tecnico dell'UPI (Ufficio Prevenzione Infortuni della Svizzera) "ZONE 30 ALL'ORA" ([http://www.bpa.ch/PDFLib/1070\\_42.pdf](http://www.bpa.ch/PDFLib/1070_42.pdf))

### La perizia quale base

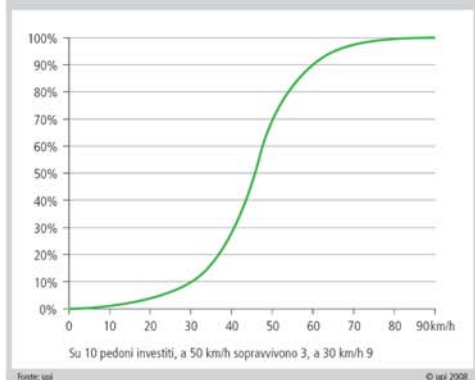
La perizia costituisce l'elemento principale nella realizzazione di una zona con velocità massima limitata a 30 km/h, conformemente alle basi giuridiche contemplate dall'articolo 3 dell'Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro, e comprende gli argomenti trattati qui di seguito<sup>[3]</sup>. La soluzione migliore è quella di affidare la perizia a uno studio d'ingegneria o di progettazione. Nei comuni più grandi questo tipo di perizia è anche realizzato internamente da personale esperto appositamente formato. Serve da base per il voto all'assemblea comunale, o viene inoltrata alle autorità cantonali dopo l'assemblea comunale unitamente alle informazioni elaborate nel quadro delle attività di informazione al pubblico.

- **Pericolo specifico:** pericolo percepibile difficilmente o troppo tardi che non può essere eliminato mediante singoli provvedimenti con un onere proporzionale. Di regola non sono ancora avvenuti incidenti. Il perito deve riconoscere e descrivere i pericoli. Singole misure supplementari devono, a dipendenza della situazione, contribuire a eliminarli. Esempi: dossi, curve con visibilità insufficiente (visibilità inferiore allo spazio di arresto), punti di attraversamento generali utilizzati dal traffico pedonale e ciclistico, vetture parcheggiate sulla carreggiata, sbocchi da abitazioni sulla strada poco visibili, traffico pedonale longitudinale critico.
- **Protezione particolare di determinati utenti** ottenibile solamente con l'introduzione di zone 30: si mira in particolare a proteggere i bambini e gli anziani, le cui capacità cognitive ridotte non consentono loro di reagire tempestivamente o correttamente ai pericoli del traffico motorizzato. Riducendo la velocità lo spazio di arresto si abbrevia, abbassando le probabilità di collisione. In caso di collisione, inoltre, a 30 km/h le probabilità di sopravvivenza di un pedone sono sensibilmente maggiori (vedi illustrazioni).

Spazio di arresto a 30 km/h e a 50 km/h su carreggiata asciutta



Probabilità di morte per un pedone in caso di collisione con un'automobile



Per colmare le lacune di sicurezza esistenti occorre menzionare, oltre alla segnalazione della zona 30, le rimanenti misure architettoniche, d'esercizio o organizzative. Non devono tuttavia risultare nuovi deficit di sicurezza prevedibili.





## SOPRALLUOGHI DELL'AREA SCOLASTICA

Perizia

### La sicurezza dei passaggi pedonali

Il presente modulo destinato al delegato alla sicurezza o all'ente competente permette di rilevare lo stato attuale di un attraversamento. Dopodiché, il servizio Tecnica del traffico dell'upi potrà procedere alla valutazione della sicurezza. Il modulo non va usato per gli impianti semaforici pedonali. Si prega di spedire il documento debitamente compilato e corredato da foto dell'attraversamento (vedi dettagli) all'indirizzo indicato in basso.

#### Compilato da

Nome/cognome \_\_\_\_\_  
Data \_\_\_\_\_  
Funzione \_\_\_\_\_

#### Informazioni generali sul passaggio pedonale

Nome della strada \_\_\_\_\_  
Ubicazione passaggio pedonale \_\_\_\_\_  
Località/Cantone \_\_\_\_\_  
Proprietario della strada  Cantone  Comune  Privato  
Tipo di strada  A funzione di traffico  A funzione di servizio  
Limite di velocità in vigore \_\_\_\_\_ km/h  
Zona 30  Realizzata  In fase di pianificazione  
Ubicazione  Fuori dell'abitato  Nell'abitato  
 Intersezione  Rotatoria  Curva  Tronco stradale  
Lato 1, direzione \_\_\_\_\_  
Lato 2, direzione \_\_\_\_\_  
(Vedere schizzo sul retro)  
Distanza fino al prossimo passaggio pedonale:  
Direzione \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ m  Irrilevante  
Direzione \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_ m  Irrilevante

upi – Ufficio prevenzione infortuni, casella postale 8236, CH-3001 Berna  
Tel. +41 31 390 22 22, fax +41 31 390 22 30, info@upi.ch, www.upi.ch





Ufficio Prevenzione  
Infortuni - Svizzera

## REALIZZARE UNA ZONA 30

Estratto dall'opuscolo tecnico dell'UPI (Ufficio Prevenzione Infortuni della Svizzera) "ZONE 30 ALL'ORA" ([http://www.bpa.ch/PDFLib/1070\\_42.pdf](http://www.bpa.ch/PDFLib/1070_42.pdf))

### 30 all'ora: per più sicurezza nei quartieri

#### Il modello 50/30

Svariati studi<sup>1)</sup> dimostrano che più ampie sono le zone con velocità limitata a 30 km/h al di fuori degli assi di traffico principali, maggiore è il rispetto portato a questa velocità massima consentita anche laddove l'utilizzo di elementi di moderazione del traffico è limitato. Secondo il modello upi 50/30, tutte le strade di un comune vengono assegnate all'uno o all'altro di questi due regimi di velocità massima. Le strade orientate al traffico (soprattutto strade principali e importanti strade di raccolta) sono generalmente segnalate con una velocità limitata a 50 km/h e integrate con

misure di sicurezza<sup>2)</sup> per gli utenti lenti. Le strade a funzione di servizio (si tratta di regola di strade di raccolta secondarie e di strade di accesso) sono destinate a zone con velocità massima limitata a 30 km/h dopo la verifica mediante perizia. Nel caso di mezzi finanziari limitati, è possibile introdurre questo regime anche progressivamente, ad esempio secondo l'importanza (dove la priorità va data ai quartieri che ospitano istituti dell'infanzia e scolastici).

#### I vantaggi del modello 50/30 rispetto a zone 30 puntuali

La realizzazione su larga scala del modello 50/30 comporta molteplici vantaggi:

- esigenze di tutti i residenti parimenti soddisfatte;
- velocità massima vigente riconoscibile anche dall'aspetto della carreggiata;
- procedura più economica che consente di evitare molti iter dissociati;
- maggior rispetto della velocità massima consentita anche senza misure edili di rilievo.





## REALIZZARE UNA ZONA 30



La velocità limitata a 30 km/h migliora la sicurezza e la qualità di vita nei quartieri. La velocità ridotta comporta uno stile di guida moderato, riduce le emissioni di gas di scarico e l'inquinamento fonico e diminuisce il traffico di transito. Il numero e la gravità degli incidenti diminuiscono, i percorsi casa-scuola sono meno pericolosi, e gli utenti più lenti si sentono più sicuri, senza grandi sacrifici in termini di tempo per i conducenti di veicoli a motore.

Con la presente guida l'upi, il centro di competenza per la prevenzione degli infortuni, intende aiutarvi a realizzare zone con limite di velocità di 30 km/h sulla base del suo modello 50/30. Saremo lieti di rispondere alle vostre domande. Non esitate a contattarci telefonicamente o tramite posta elettronica all'indirizzo [tecnicatrafico@upi.ch](mailto:tecnicatrafico@upi.ch)

### Procedura di attuazione

Per realizzare efficacemente una zona 30 occorre coinvolgere le persone giuste. Si consiglia di seguire la seguente procedura in cinque tappe:

- progettazione: l'idea del modello 50/30 è discusso da consiglio comunale, responsabile del progetto, residenti e autorità cantonale preposte alle autorizzazioni;
- pubbliche relazioni: la popolazione viene regolarmente informata al fine di ottenere un ampio consenso;
- perizia: la perizia realizzata da uno studio d'ingegneria o di progettazione serve da base decisionale per l'approvazione da parte dell'assemblea comunale e del cantone;
- realizzazione: segnalazione della zona 30 e attuazione delle misure decretate;
- verifica dei risultati: un anno dopo l'attuazione si procede a un'analisi dell'impatto della zona 30 secondo criteri predefiniti.

### Una comunicazione attiva

Durante la realizzazione di una zona con velocità massima limitata a 30 km/h, le relazioni pubbliche consentono di creare trasparenza, credibilità e fiducia. Prima si coinvolge la popolazione, maggiore sarà il grado di accettazione del progetto all'assemblea comunale. Si aggiungono la pubblicazione di articoli nell'organo comunale, l'apertura di un sito web o la realizzazione di un incontro dove informare sui vantaggi e sulle misure previste.

### 5. Verifica dei risultati

Un anno dopo la realizzazione della zona con limite di velocità massimo di 30 km/h, l'autorità competente verifica il raggiungimento degli obiettivi formulati al punto 3.1<sup>13)</sup>.

- Rilevamenti  $V_{85}$ : in caso di superamento del valore indicativo di 38 km/h, sarà necessario adottare ulteriori misure di moderazione del traffico.
- Analisi di possibili incidenti: il numero di incidenti con feriti gravi e morti dovrebbe essere diminuito.
- Rilevamenti della qualità abitativa e di vita.
- Determinazione di eventuali nuove lacune di sicurezza (ad esempio parcheggi alternati sui due lati che celano la visuale su bambini che attraversano la carreggiata), da colmare mediante misure adeguate.
- Determinazione delle ripercussioni sulla rete superiore; situazioni di traffico o lacune di sicurezza inaccettabili sulle strade orientate al traffico devono essere eliminate.
- Formulazione dell'esigenza di un eventuale potenziamento con elementi di moderazione del traffico.
- Analisi dei feedback della popolazione.
- Valutazione della verifica dei risultati.





## PROTOCOLLO PER LA CICLOPEDONALITÀ

AG21 SESTO SAN GIOVANNI: PATTO CICLOPEDONALITÀ



### AGENDA 21 - PATTO PER LA CICLOPEDONALITÀ

#### **PROTOCOLLO DI ADESIONE AL PROGRAMMA DI PROMOZIONE DELLA CICLOPEDONALITÀ NEL COMUNE DI SESTO SAN GIOVANNI**

##### PREMESSO CHE

- Sia il Piano d'azione dell'Agenda 21 del Nord Milano che il Piano d'Indirizzi dell'Agenda 21 di Sesto San Giovanni (entrambi formulati ed "adottati" nel 2002) indicano la Ciclopedonalità tra le loro linee d'azione prioritarie ("Rafforzare e connettere i percorsi ciclo pedonali d'area").
- Nel 2003, con il lancio della nuova fase di Agenda 21, nel corso di due incontri tenutosi in Marzo e in Aprile, i partecipanti hanno sottolineato l'interesse e l'importanza di lavorare su:
  - connessione e qualificazione di spazi pubblici e aree verdi comunali (esistenti e nuove) e connessioni con il servizio di trasporto pubblico;
  - percorsi ciclabili casa – scuola e percorsi pedonali per gli anziani (miglioramento della sicurezza);
  - azioni di sensibilizzazione verso giovani-studenti-anziani.
- A partire dal 27 Maggio si è costituito, nell'ambito di Agenda 21, e ha avviato i propri lavori uno specifico Gruppo di progettazione avente come propria missione la definizione di strategie e azioni a favore degli spostamenti ciclo-pedonali.

##### TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO

1. I sottoscrittori del presente protocollo si impegnano a promuovere e sostenere le strategie e le linee di azione specificate nel documento allegato.
2. Ogni firmatario svolgerà il proprio ruolo in coerenza e all'interno delle proprie competenze e funzioni specifiche, anche impegnandosi ad adottare comportamenti coerenti con quanto promosso dal Gruppo di progettazione.
3. Il protocollo è da intendersi come un documento aperto all'adesione di nuovi soggetti interessati, ed anzi auspicabile che il Gruppo di progettazione e ciascun sottoscrittore si impegnino a ricercare nuovi partecipanti al Gruppo e nuovi sottoscrittori del protocollo.
4. I sottoscrittori adottano il documento allegato (Programma preliminare) come risultato del proprio lavoro e come strumento concreto per l'attuazione del proprio impegno. Sulla sua base si impegnano in particolare a:
  - svolgere nel corso dei prossimi mesi gli approfondimenti progettuali relativi ai costi, i tempi, le strutture organizzative, l'attribuzione di compiti per lo svolgimento delle azioni previste nel Programma preliminare;
  - ricercare le fonti di finanziamento ed i *partner* necessari per la concreta realizzazione delle varie fasi del Programma;
  - ricercare sinergie e complementarietà tra le azioni previste dal Programma e altre iniziative in materia di ciclopedonalità promosse da soggetti privati e da Amministrazioni Pubbliche sul territorio di Sesto S.G. e del Nord Milano.





## PROTOCOLLO PER LA CICLOPEDONALITA'

AG21 SESTO SAN GIOVANNI. PATTO CICLOPEDONALITÀ



Il Gruppo di progettazione affida all'Assessorato all'Ambiente del Comune di Sesto San Giovanni e allo Sportello Agenda 21 i compiti di coordinamento organizzativo dei propri lavori (disponibilità sedi, convocazioni, circolazione materiali, etc.), ritenendo fondamentale poter contare su tale disponibilità anche per i mesi futuri, al fine di completare il lavoro avviato.

Letto, approvato e sottoscritto

Sesto San Giovanni, data

Nome e Cognome (e firma).....  
(tel/e-mail/ indirizzo postale).....  
Qualifica e Ente/soggetto collettivo di appartenenza.....  
*(specificare se l'adesione al Protocollo è a titolo individuale o rappresenta il punto di vista dell'Ente/soggetto di appartenenza)* .....

Nome e Cognome (e firma).....  
(tel/e-mail/ indirizzo postale).....  
Qualifica e Ente/soggetto collettivo di appartenenza.....  
*(specificare se l'adesione al Protocollo è a titolo individuale o rappresenta il punto di vista dell'Ente/soggetto di appartenenza)* .....

Nome e Cognome (e firma).....  
(tel/e-mail/ indirizzo postale).....  
Qualifica e Ente/soggetto collettivo di appartenenza.....  
*(specificare se l'adesione al Protocollo è a titolo individuale o rappresenta il punto di vista dell'Ente/soggetto di appartenenza)* .....

Nome e Cognome (e firma).....  
(tel/e-mail/ indirizzo postale).....  
Qualifica e Ente/soggetto collettivo di appartenenza.....  
*(specificare se l'adesione al Protocollo è a titolo individuale o rappresenta il punto di vista dell'Ente/soggetto di appartenenza)* .....

Nome e Cognome (e firma).....  
(tel/e-mail/ indirizzo postale).....  
Qualifica e Ente/soggetto collettivo di appartenenza.....  
*(specificare se l'adesione al Protocollo è a titolo individuale o rappresenta il punto di vista dell'Ente/soggetto di appartenenza)* .....

Nome e Cognome (e firma).....  
(tel/e-mail/ indirizzo postale).....  
Qualifica e Ente/soggetto collettivo di appartenenza.....  
*(specificare se l'adesione al Protocollo è a titolo individuale o rappresenta il punto di vista dell'Ente/soggetto di appartenenza)* .....

Nome e Cognome (e firma).....  
(tel/e-mail/ indirizzo postale).....  
Qualifica e Ente/soggetto collettivo di appartenenza.....  
*(specificare se l'adesione al Protocollo è a titolo individuale o rappresenta il punto di vista dell'Ente/soggetto di appartenenza)* .....





## PROTOCOLLO PER LA CICLOPEDONALITA'

AG21 SESTO SAN GIOVANNI: PATTO CICLOPEDONALITÀ

AMBIENTEITALIA  
LULIO B. BENOI

### ALLEGATO: PROGRAMMA PRELIMINARE

#### 1 PREMESSA

##### 1.1 Contesto e Agenda 21

Sia il Piano d'azione dell'Agenda 21 del Nord Milano che il Piano d'Indirizzi dell'Agenda 21 di Sesto San Giovanni (entrambi formulati ed "adottati" nel 2002) indicano la Ciclopedonalità tra le loro linee d'azione prioritarie ("Rafforzare e connettere i percorsi ciclo pedonali d'area").

Nel 2003, con il lancio della nuova fase di Agenda 21, nel corso di due incontri tenutosi in Marzo e in Aprile, questo tema è stato rilanciato. In particolare i partecipanti hanno sottolineato l'interesse e l'importanza di lavorare su:

- connessione e qualificazione di spazi pubblici e aree verdi comunali (esistenti e nuove) e connessioni con il servizio di trasporto pubblico;
- percorsi ciclabili casa – scuola e percorsi pedonali per gli anziani (miglioramento della sicurezza);
- azioni di sensibilizzazione verso giovani-studenti-anziani.

Il 27 Maggio si è tenuto un incontro specifico (*Quali azioni a favore degli spostamenti ciclo – pedonali*) che ha visto la presenza attiva di diversi soggetti interessati al tema. Il Forum Ragazzi ha presentato il proprio progetto di campagna sulla sicurezza stradale. Altri studenti dell'Istituto Tecnico De Nicola (che non erano coinvolti nel progetto F.R.) hanno presentato un progetto per rendere più sicuri e fruibili dalle bici alcuni percorsi casa - scuola. Il Comune ha presentato i progetti di piste ciclabili in cantiere. Ciclobby ha segnalato buone pratiche applicabili anche nel contesto locale. Mobility manager, insegnanti, amministratori di condominio, cittadini hanno segnalato problemi e proposte.

Al termine dell'incontro di Maggio si è stabilito di proseguire le attività con il seguente Programma:

1. stesura di un documento di criteri progettuali, da circolare tra i partecipanti per raccogliere contributi;
2. adozione dei criteri come strumento di orientamento della programmazione comunale in materia di gestione traffico e progettazione degli spazi pubblici;
3. individuazione di iniziative concrete da avviare a realizzazione a breve – medio termine.

In coerenza con questi propositi, nelle riunioni del Gruppo di progettazione sulla ciclopedonalità, tenutesi nei mesi di settembre, ottobre e novembre 2003, è stato discusso, affinato e condiviso un *Progetto per la ciclopedonabilità*, sviluppatosi sulla base di una bozza di documento presentata dallo Sportello AG21 del Comune e curato da Ambiente Italia. Questo documento e il relativo protocollo sono il risultato di questo lavoro di progettazione partecipata.





## PROTOCOLLO PER LA CICLOPEDONALITÀ

AG21 SESTO SAN GIOVANNI: PATTO CICLOPEDONALITÀ

AMBIENTEITALIA  
SULLO SPORTELLINO

### 1.3 LA VISIONE: LE RAGIONI A FAVORE DELLA CICLOPEDONALITÀ

#### AMBIENTE - QUALITÀ DELLA VITA

Le città italiane ed europee sono assediate da milioni di autoveicoli. Evidenti sono gli effetti negativi: congestione, progressiva paralisi del traffico, inquinamento acustico e dell'aria, riduzione degli spazi di vita e di socialità, crescita dei consumi energetici e delle emissioni climalteranti, inesorabile aumento dei tempi di spostamento.

#### ACCESSIBILITÀ - QUALITÀ URBANA

Per accessibilità si intende la possibilità di raggiungere in tempi ragionevoli servizi, spazi di socializzazione, attività commerciali, etc. L'accessibilità non deve però essere riferita solo agli autoveicoli, ma a tutti coloro che si muovono in città.

Già nel 1988 la *Carta europea dei diritti del pedone* adottata dal Parlamento Europeo sanciva che "Il pedone ha diritto a vivere in centri urbani o rurali strutturati a misura d'uomo e non d'automobile e a disporre di infrastrutture facilmente raggiungibili a piedi o in bicicletta."

#### EQUITÀ

Lo spostamento a piedi o in bicicletta è, per alcune fasce sociali, l'unico modo di muoversi. Persone a basso reddito o anziani usano la bicicletta come mezzo per andare al lavoro o come sistema per trasportare la spesa. Rendere la città più utilizzabile dalle biciclette e dai pedoni è un modo anche per fare "politiche sociali".

#### SALUTE

Le ricadute positive prodotte da un'attività fisica di bassa intensità (come camminare o andare in bicicletta), in una società come la nostra che tende sempre più alla sedentarietà, sono molteplici.

#### SICUREZZA

I dati statistici dicono che il 40% dei morti ed il 70% degli incidenti avvengano in ambito urbano. In gran parte dei casi sono coinvolti e sono vittime di questi incidenti proprio i soggetti più deboli: pedoni e ciclisti. La sicurezza stradale è un diritto di tutti, bambini, giovani, adulti ed anziani, indipendentemente dal loro mezzo di trasporto: piedi, bicicletta, scooter, automobile, mezzo pubblico.

È quindi necessario promuovere un processo di intensa riconversione dei sistemi di trasporto nelle città. La mobilità sostenibile (pedonale e ciclabile) consiste quindi in un'alternativa in grado di incidere positivamente sulla qualità della vita nei centri urbani e sulla tutela degli utenti deboli della strada.







## PROTOCOLLO PER LA CICLOPEDONALITÀ

AG21 SESTO SAN GIOVANNI: PATTO CICLOPEDONALITÀ



### 2 LE STRATEGIE A FAVORE DELLA CICLOPEDONALITÀ

Per promuovere la ciclopedità occorre predisporre un insieme di interventi coerenti e coordinati tra loro, accompagnati da campagne di informazione e promozione dell'alternativa ciclopedita che ne incentivino l'uso. Per la progettazione e la gestione di questa politica è opportuno che negli enti locali, in stretto coordinamento con gli assessorati che si occupano di ambiente, mobilità, lavori pubblici ed educazione, vengano istituiti appositi *uffici o osservatori per la ciclopedità*.

Di seguito sono proposte le principali strategie che vanno in questa direzione.

#### 2.1 Moderazione del traffico per la sicurezza della ciclopedità

Un primo passo per rendere le strade più sicure consiste in provvedimenti di moderazione del traffico, (detti di *Traffic calming*), attraverso la regolazione dei flussi veicolari (limiti di velocità) e interventi sul disegno urbano (risistemazione di strade, marciapiedi ed altre infrastrutture viarie), orientati a ridurre la velocità, e quindi la pericolosità, delle autovetture in transito. Lo scopo di tale strategia è di rendere compatibili i flussi di traffico veicolare e quelli non veicolari (flussi pedonali e ciclabili) in zone urbane sensibili (zone ad uso residenziale, commerciale, in prossimità di servizi scolastici, ricreativi, sportivi, etc.).

La riduzione di velocità non si traduce automaticamente in un rallentamento complessivo della circolazione: diversi studi dimostrano che un traffico più lento ma fluido, comporta tempi di percorrenza inferiori, minori consumi e riduce gli incidenti, l'inquinamento e il rumore che sono generalmente causati dai frequenti "stop and go".

La moderazione del traffico va intesa come il risultato di due fasi strettamente connesse tra loro:

1. riduzione generalizzata della velocità che riduce la pericolosità;
2. conseguente incentivazione del cambio della modalità di spostamento delle persone verso la pedonalità e la ciclabilità come effetto positivo della riduzione della pericolosità.

#### 2.2 Recupero alla ciclopedità degli spazi pubblici oggi dedicati alla sosta auto

Occorre recuperare gli spazi che l'automobile ha nel tempo sottratto a tutti gli altri usi possibili degli spazi collettivi, da un lato perseguendo sistematicamente la sosta selvaggia, e dall'altro creando parcheggi e strutture in grado di ospitare i veicoli. Lo spazio recuperato dalla "ricollocazione" delle auto in sosta potrà eventualmente essere riconvertito in percorsi ciclabili o pedonali (insieme alla riduzione della velocità delle automobili), renderà le strade meno ostili a ciclisti e pedoni, consentendo ai più "coraggiosi" di cominciare a "riprendersi" gli spazi sottratti.

#### 2.3 Differenziazione dell'uso funzionale delle strade e compatibilità con l'uso ciclabile

I PUT introducono l'importante concetto di classificazione funzionale delle strade urbane in strade di scorrimento, strade interquartierali, strade di quartiere e strade locali.

Questa classificazione aiuta a impostare il progetto della rete ciclabile comunale: in generale, nelle strade di scorrimento la rete ciclabile deve prevedere la separazione fisica da quella stradale (piste), nelle strade interquartiere è consentito l'inserimento di una striscia che evidenzia la corsia ciclabile, nelle strade di quartiere è possibile l'integrazione tra bici e traffico ordinario e in quelle locali sono possibili *zone 30* e *strade residenziali*, con interventi di moderazione del traffico (vedi 2.1) dove l'uso di elementi che diversificano la linearità stradale contribuisce a indurre nell'automobilista una guida più lenta. In alcuni di questi





## PROTOCOLLO PER LA CICLOPEDONALITÀ

AG21 SESTO SAN GIOVANNI: PATTO CICLOPEDONALITÀ



contesti è inoltre già possibile garantire il doppio senso per ciclisti in strade a senso unico (affiancando alla segnaletica di senso vietato il termine "eccetto velocipedi").

### 2.4 Infrastrutture e percorsi dedicati alla ciclopedonalità

L'individuazione di percorsi dedicati alla ciclopedonalità (e l'adozione di alcune soluzioni tecniche) rappresentano dei forti incentivi per promuovere questa modalità di spostamento.

In particolare:

- il completamento della rete dei marciapiedi e la loro manutenzione;
- il miglioramento degli attraversamenti pedonali e ciclabili e la realizzazione di isole salvagente spartitraffico di protezione;
- la realizzazione di percorsi sicuri casa-scuola per gli studenti, di piste e corsie ciclabili, di sottopassaggi e passerelle ciclopedonali (tenendo conto delle differenziazioni di cui al precedente punto 2.3);
- la realizzazione di semafori specializzati e apposita segnaletica;
- la realizzazione di parcheggi, depositi e centri di noleggio, centri di assistenza e riparazione, pompe pubbliche;
- strutture e servizi per favorire l'intermodalità bici/mezzi pubblici (vedi 2.5).

**Bici, bambini e ragazzi:** un'attenzione particolare andrà posta ai percorsi casa-scuola, predisponendo degli itinerari protetti in sede propria o mista ciclopedonale e attivando strumenti di moderazione del traffico, così da consentire a bambini ed adolescenti di recarsi quotidianamente a scuola da soli, senza dover dipendere dai genitori per spostamenti anche brevi (ed ottenendo un abbattimento significativo del traffico nelle ore di punta).

### 2.5 Intermodalità bici e....

Gli spostamenti a piedi e l'uso della bicicletta non consentono ovviamente di arrivare ovunque. È quindi necessario integrare queste modalità di spostamento con le altre ed in particolare con i trasporti pubblici.

In particolare si possono individuare quattro possibili interventi per promuovere sinergie tra trasporto pubblico e bicicletta:

- autorizzare il trasporto della bici sul treno, sul métro, sui bus;
- realizzare il parcheggio delle bici presso le stazioni o le principali fermate del Trasporto pubblico;
- promuovere centri di noleggio di bici in punti facilmente accessibili per chi arriva in treno o in autobus, prevedendo, se del caso, vere e proprie bicistazioni (deposito, noleggio, riparazione, vendita ricambi e bici, informazioni turistiche e sui servizi per la bici);
- realizzare un approccio facilitato alle stazioni (pista ciclabile, moderazione del traffico), superamento delle barriere architettoniche (anche con semplici canaline lungo le scale) per la movimentazione delle bici all'interno delle stazioni; segnaletica, annunci vocali e sui pannelli a messaggio variabile dei servizi di trasporto bici sui treni.

### 2.6 Sensibilizzazione alla ciclopedonalità

Parallelamente a misure di facilitazione della fruibilità ciclopedonale, bisogna prevedere alcuni interventi per stimolare un cambiamento nelle abitudini di trasporto dei cittadini, passando dall'uso improprio dell'auto a un maggior utilizzo della mobilità ciclopedonale. In particolare:

- l'organizzazione di campagne, generali e mirate a specifiche categorie di utenti, per la promozione della mobilità sostenibile in città;
- l'attuazione nelle scuole di progetti di educazione stradale ed alla mobilità sostenibile;
- la previsione di incentivi per i dipendenti di enti ed aziende che si impegnano ad utilizzare la bici per i tragitti casa – lavoro (progetti *al lavoro in bici* gestiti dai *mobility managers*);
- azioni per lo sviluppo dell'uso della bici nei tragitti casa – scuola (progetti *a scuola in bici*).





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 sub-header 'Action 1 - Measure 1: Town Twinning'. The page includes a 'Description' section for 'Measure 1.1 - Town twinning citizens' meetings', which explains that town twinning is a reality in today's Europe, involving formal agreements between municipalities to encourage cooperation and mutual understanding. It also mentions that town twinning represents a unique and dense network with a specific role to play with regard to the challenges of today's Europe. The page also features a sidebar with 'More info' links such as 'Contacts', 'FAQ', 'Media gallery', and 'Useful links'. There are also 'Print' and 'Share' buttons.

[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





## 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

