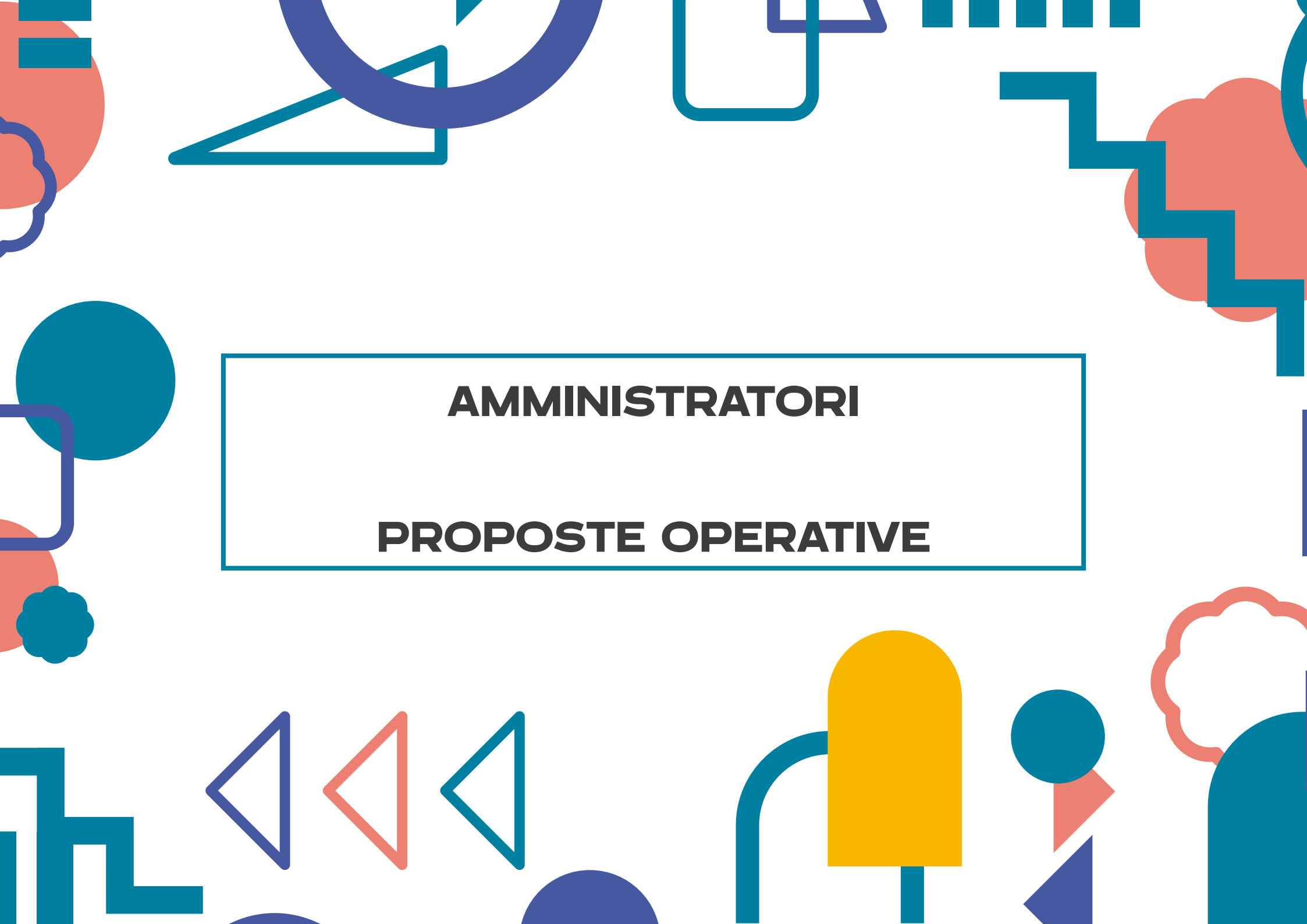


**PASSO
PASSO**

CAMBIASTRADA



The background is a white canvas decorated with various abstract geometric shapes. These include teal circles, blue circles, yellow circles, teal triangles, blue triangles, teal squares, blue squares, teal rectangles, blue rectangles, teal lines, blue lines, teal dots, blue dots, teal stars, blue stars, teal clouds, blue clouds, teal waves, blue waves, teal zigzags, blue zigzags, teal spirals, blue spirals, teal diamonds, blue diamonds, teal hexagons, blue hexagons, teal octagons, blue octagons, teal decagons, blue decagons, teal dodecagons, blue dodecagons, teal pentagons, blue pentagons, teal hexagons, blue hexagons, teal heptagons, blue heptagons, teal octagons, blue octagons, teal nonagons, blue nonagons, teal decagons, blue decagons, teal hendecagons, blue hendecagons, teal dodecagons, blue dodecagons, teal tridecagons, blue tridecagons, teal tetradecagons, blue tetradecagons, teal pentadecagons, blue pentadecagons, teal hexadecagons, blue hexadecagons, teal heptadecagons, blue heptadecagons, teal octadecagons, blue octadecagons, teal enneadecagons, blue enneadecagons, teal icosaagons, blue icosaagons, teal vigintiagons, blue vigintiagons, teal triagons, blue triagons, teal tetragons, blue tetragons, teal pentagons, blue pentagons, teal hexagons, blue hexagons, teal heptagons, blue heptagons, teal octagons, blue octagons, teal nonagons, blue nonagons, teal decagons, blue decagons, teal hendecagons, blue hendecagons, teal dodecagons, blue dodecagons, teal tridecagons, blue tridecagons, teal tetradecagons, blue tetradecagons, teal pentadecagons, blue pentadecagons, teal hexadecagons, blue hexadecagons, teal heptadecagons, blue heptadecagons, teal octadecagons, blue octadecagons, teal enneadecagons, blue enneadecagons, teal icosaagons, blue icosaagons, teal vigintiagons, blue vigintiagons, teal triagons, blue triagons, teal tetragons, blue tetragons, teal pentagons, blue pentagons, teal hexagons, blue hexagons, teal heptagons, blue heptagons, teal octagons, blue octagons, teal nonagons, blue nonagons, teal decagons, blue decagons, teal hendecagons, blue hendecagons, teal dodecagons, blue dodecagons, teal tridecagons, blue tridecagons, teal tetradecagons, blue tetradecagons, teal pentadecagons, blue pentadecagons, teal hexadecagons, blue hexadecagons, teal heptadecagons, blue heptadecagons, teal octadecagons, blue octadecagons, teal enneadecagons, blue enneadecagons, teal icosaagons, blue icosaagons, teal vigintiagons, blue vigintiagons.

AMMINISTRATORI

PROPOSTE OPERATIVE

1. PROGRAMMARE LA FORMAZIONE

BUONE PRATICHE

ANDARE A SCUOLA CON SOSTENIBILITÀ VALLE OLONA 2022/2023

Le amministrazioni possono programmare delle **formazioni di lungo periodo** sul tema mobilità scolastica per incentivare l'adozione di buone pratiche e di comportamenti sostenibili per spostarsi da casa a scuola e più in generale in tutti gli spostamenti quotidiani.

"Andare a scuola con sostenibilità" è un percorso formativo e laboratorio pluriennale progettato per sperimentare e **diffondere una mobilità leggera scolastica**, rivolto a scuole secondarie di primo e di secondo grado (dirigenti scolastici, personale docente e non docente, studenti) ed enti locali (sindaci, assessori, consiglieri e tecnici), preferibilmente situati nei comuni della valle Olona.

La formazione ha previsto quattro moduli dedicati ai diversi soggetti quali:

- FORMAZIONE "Mobilità leggera casa-scuola"
- LABORATORIO "La piazza che vorrei"
- LABORATORIO "Le identità del cuore"
- LABORATORIO "Organizzare una mobilità scolastica leggera"

Tra i risultati attesi del percorso, vi era anche quello di creare un **gruppo di lavoro specializzato e permanente**, destinato a diventare un punto di riferimento per le altre scuole interessate ad attivarsi sul tema della mobilità scolastica.



ANDARE A SCUOLA CON SOSTENIBILITÀ

Percorso formativo e laboratorio pluriennale per sperimentare e diffondere una mobilità leggera scolastica

Iniziativa organizzata nell'ambito delle attività previste nei progetti:

- TI CICLO VIA: finanziato dal Programma Operativo di Cooperazione Transfrontaliera 2014/2020 Interreg Italia-Svizzera
- MOVEON (MOBilità Leggera in Valle Olona): co-finanziato da Fondazione Cariplo e da Regione Lombardia nel Bando Progetti emblematici maggiori



https://www.provincia.va.it/ProxyVFS.axd/hull/r85214/Andare_a_Scuola_con_Sostenibilita_per_Scuole-Comuni-pdf?ext=.pdf

2. PARTECIPARE A VIAGGI STUDIO

Gli amministratori possono organizzare o aderire a viaggi studio per scambiare buone pratiche di mobilità scolastica sostenibile, sicurezza stradale, car-pooling, spazi pubblici e verde urbano.



BUONE PRATICHE

VIAGGIO STUDIO IN FRANCIA

CITTA' METROPOLITANA DI TORINO - 2018

Nel 2018 è stato realizzato un viaggio in Francia, a Chambéry, dove è stato possibile confrontarsi con gli amministratori locali sui temi della moderazione del traffico/sicurezza stradale e di una diversa concezione dello spazio pubblico come spazio condiviso fra le varie categorie di utenti, attraverso l'analisi di interventi sviluppati nel corso di oltre 40 anni dal Comune di Chambéry. La visita studio è stata organizzata dalla Città Metropolitana di Torino nell'ambito del progetto ALCOTRA "Co&Go - Condivisione e Governance"

BUONE PRATICHE

VIAGGIO STUDIO A LIONE

LAQUP - 2016

L'associazione Laqup Aps di Torino organizza dal 2006 delle visite studio in altre città italiane e altri paesi europei per prendere spunto da esperienze virtuose realizzate che possono essere fonte di ispirazione per il contesto torinese cittadino e metropolitano.

Nel 2016 è stato organizzato un viaggio studio a Lione, una visita guidata a piedi in collaborazione con il Comune di Lione/ Sviluppo Sostenibile per esplorare interventi di microrigenerazione urbana a verde e di riuso sociale di alcuni spazi pubblici.

FONTE

<https://www.laqup.it/viaggi-studio/> (Chambéry e Lione)



3. PROMUOVERE LA REALIZZAZIONE DI PIAZZE SCOLASTICHE

BUONE PRATICHE

PIAZZE APERTE PER OGNI SCUOLA MILANO - 2022/2023

"Piazze Aperte" è un progetto del Comune di Milano, sviluppato dall'Agenzia Mobilità Ambiente Territorio (AMAT), in collaborazione con Bloomberg Associates, National Association of City Transportation Officials (NACTO) e Global Designing Cities Initiatives. Nel 2022 il Comune di Milano ha lanciato la fase 2 del progetto Piazze Aperte, con un'azione dedicata a bambini e bambine, per **aumentare lo spazio pubblico e le aree pedonali davanti alle scuole**.



BASE, Milano
3 Maggio 2023

Piazze Aperte per ogni Scuola

Demetrio Scopelliti

Direttore Urbanistica e Spazio Pubblico / AMAT



Con questo obiettivo, Il Comune ha pubblicato un avviso, sviluppato in collaborazione con l'Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio (Amat), per la presentazione di proposte di intervento di riqualificazione e collaborazione. L'avviso era rivolto ad associazioni, istituti scolastici, comitati di genitori delle scuole e altri enti no-profit, abitanti e commercianti, cittadini che in caso di valutazione positiva della proposta, vengono coinvolti nell'avvio di un **Patto di Collaborazione** finalizzato alla realizzazione dell'intervento, che è sempre di carattere temporaneo e sperimentale e soggetto ad una fase di monitoraggio, propedeutica alla trasformazione permanente della piazza.

FONTE

https://servizi.comune.milano.it/web/guest/dettaglio-contenuto/-/asset_publisher/pqxq/content/avviso-pubblico-piazze-aperte-per-ogni-scuola

4. ISTITUIRE UN TAVOLO DI COORDINAMENTO



Dopo un periodo di sperimentazione e ricognizione durato diversi anni, che ha portato all'individuazione di 110 proposte di strade scolastiche per la città, il Comune di Roma ha approvato una Memoria per la promozione delle strade scolastiche e ha istituito un **Tavolo di Coordinamento intersettoriale** composto da:

- Assessorati alla Scuola e Mobilità di Roma Capitale e i rispettivi dipartimenti
- Roma Servizi per la Mobilità
- I Presidenti delle commissioni Scuola e Mobilità
- I 15 Municipi
- Il comando della Polizia Locale
- La Consulta cittadina per la sicurezza stradale, mobilità dolce e la sostenibilità
- Le principali associazioni del settore.

Il Tavolo ha l'obiettivo di rendere le strade intorno alle scuole più sicure e soprattutto più abitabili, luoghi di socialità e incontro, coordinando gli interventi necessari a garantire chiusure delle strade in prossimità delle scuole, con formule diverse, adeguate al contesto territoriale: da quelle temporanee presidiate, a quelle con l'installazione di barriere mobili e removibili, fino alla pedonalizzazione permanente, puntando a creare un ambiente sicuro, favorire l'autonomia, la salute e la sicurezza dei bambini e incentivare la mobilità pedonale e ciclabile.

BUONE PRATICHE

TAVOLO DI COORDINAMENTO PER LE STRADE SCOLASTICHE ROMA - 2023



Strade scolastiche, Pratelli-Patanè: memoria approvata, obiettivo più vicino



Tematica: **Scuola - Mobilità e Territorio**
9 giugno 2023

E' stata approvata dalla Giunta capitolina la Memoria per promuovere a Roma le **Strade Scolastiche**. La memoria istituisce un Tavolo di Coordinamento, cui siederanno rappresentanti degli Assessorati alla Scuola e Mobilità di Roma Capitale, i rispettivi dipartimenti, Roma Servizi per la Mobilità, i Presidenti delle commissioni Scuola e Mobilità, i 15 Municipi, il comando della Polizia Locale, la Consulta cittadina per la sicurezza stradale, mobilità dolce e la sostenibilità e le principali associazioni del settore. Tutti i soggetti, dunque, chiamati a concorrere a questo importante obiettivo: rendere le strade intorno alle scuole più sicure e soprattutto più abitabili, luoghi di socialità e incontro.

Il tavolo, infatti, punta a coordinare gli interventi necessari a garantire chiusure delle strade in prossimità delle scuole, con formule diverse, adeguate al contesto territoriale: da quelle temporanee presidiate, a quelle con l'installazione di barriere mobili e removibili, fino alla pedonalizzazione permanente.

La memoria arriva dopo una prima sperimentazione negli anni passati, cui sono seguite ricognizioni da parte delle amministrazioni municipali, giungendo ad individuare 110 proposte nella città.



"Con questa Memoria vogliamo rilanciare, in collaborazione stretta con i Municipi, le comunità educanti e le associazioni territoriali, l'idea di un diverso modo di pensare gli spazi attorno alle scuole: spazi sicuri, liberati, che tornano a disposizione della socialità e dell'incontro, spazi cittadini 'contagiati' dalla funzione educativa delle scuole. Le strade scolastiche sono, in un certo senso, uno sconfinamento della scuola nel territorio che la circonda, la manifestazione fisica della contaminazione tra scuola e città. Per questo si tratta di un tassello fondamentale della nostra strategia che promuove le scuole aperte al pomeriggio, i patti educativi di comunità e la collaborazione stretta tra istituzioni culturali e scuole: perché le strade scolastiche si basano sull'idea di

FONTE

<https://www.comune.roma.it/web/it/notizia.page?contentId=NWS1057803>

http://www.provincia.torino.gov.it/ambiente/agenda21/mobilita_scuola/tavolo_A21.html

5. ATTIVARE PROCESSI PARTECIPATIVI

BUONE PRATICHE

CREVALCORE VERSO LA MOBILITA' SOSTENIBILE - 2021

Il Comune di Crevalcore nel 2021 ha avviato il percorso *Crevalcore verso una mobilità scolastica sostenibile*, finalizzato ad esplorare le modalità più efficaci per lo sviluppo della mobilità sostenibile sul territorio, partendo dai percorsi casa-scuola, per arrivare a quelli casa-tempo libero, coinvolgendo i bambini della scuola dell'infanzia, i giovani dalla fascia d'età della scuola primaria, le scuole secondarie di II grado e l'università.

Il percorso, durato circa 8 mesi, ha portato alla redazione di un set di linee guida operative di mobilità sostenibile, specificatamente rivolte alla fascia dei giovani, che valorizzi il contesto esistente e implementi pratiche virtuose e continuative.

Il percorso si è articolato nelle seguenti fasi:

1. Avvio: fase di apertura e di condivisione del percorso

È stata creata una Cabina di Regia interna all'ente e un Tavolo di Negoziazione, che in questa fase si è focalizzato sulla condivisione del percorso e dei suoi contenuti, della metodologia utilizzata per il coinvolgimento dei cittadini più giovani sul tema della mobilità scolastica.

2. Fase di indagine: mappatura dei bisogni e delle opportunità

In questa fase è stato proposto un questionario rivolto alle famiglie e ai giovani di tutte le fasce d'età scolare prese in considerazione, per raccogliere i bisogni esistenti sul territorio e approfondire la situazione della mobilità scolastica nel comune. Da questa indagine è emerso che più del 50% degli intervistati raggiunge la scuola in automobile e che vi è la necessità di creare percorsi più sicuri e nuovi tratti ciclo-pedonali.



3. Incontri e prime sperimentazioni sul campo

È stata avviata l'iniziativa "Tutti a scuola in bici" con una scuola secondaria di 2° grado per la sperimentazione di un tratto ciclabile nei percorsi casa-scuola e non solo; a seguito di questo evento è stata diffusa la rubrica "Pillole verso una mobilità scolastica sostenibile" che raccoglie sei video-clips con le testimonianze degli studenti partecipanti, del Sindaco e dei volontari Fiab.

4. Incontri e laboratori di progettazione

Durante l'anno scolastico è stato realizzato un ciclo di incontri dedicato ai docenti e alle famiglie, durante il quale sono stati esposti i risultati dell'indagine svolta, discussi i benefici della mobilità sostenibile, avviate proposte per incentivare la mobilità scolastica sostenibile, ripristinate nuove linee di pedibus e percorsi ciclabili. Parallelamente, nel Tavolo di Negoziazione sono stati approfonditi alcuni temi relativi alla mobilità scolastica, grazie anche al contributo di alcuni referenti dell'Ausl e del Comitato di Garanzia Locale, struttura composta da tre figure esperte di mobilità scolastica e sostenibilità.

5. Esito del processo – le proposte per il decisore

Tutti i contenuti emersi durante il percorso partecipativo sono stati raccolti all'interno del documento "Linee guida per un piano della mobilità scolastica sostenibile nel Comune di Crevalcore", contenente indicazioni operative sulla mobilità scolastica rivolte alla fascia d'età più giovane, sistematizzate in una lettura integrata del contesto e delle implementazioni necessarie, utili all'amministrazione per la redazione del PMMS e per accompagnare lo sviluppo di una coscienza ambientale e di cittadinanza nella comunità.

6. Indicazioni relativamente alla risoluzione della proposta

Il processo ha portato alla redazione del Documento di Proposta Partecipata - DocPP che è stato validato dal Tecnico di Garanzia e discusso dalla Giunta Comunale di Crevalcore per esprimersi in via ufficiale sugli esiti del percorso partecipativo.

7. Programma di monitoraggio

Il processo si è concluso con la delibera di giunta relativa alla consegna agli assessori del DocPP per la valutazione delle proposte.

Dopo questa fase è stato avviato un programma di monitoraggio coordinato da una figura interna al comune con funzione di collegamento tra i soggetti coinvolti nel processo e l'ente; tale programma ha garantito da un lato una continuità di informazione sui canali ufficiali e di comunicazioni dirette alle famiglie, a garanzia di trasparenza del percorso; dall'altro ha fornito supporto all'Amministrazione per lo sviluppo di azioni volte ad incentivare la mobilità scolastica sostenibile.






Interreg
 ALCOTRA
MobiLab

RESOCONTO DELL'EVENTO

09.05.22
09H30-12H30 ONLINE



<https://www.cittametropolitana.torino.it/cms/risorse/europa/dwd/2022/UE-2022/Mobilab-resoconto-incontro-MobilityTalk2.pdf>

[illegible]

1. Le respect des besoins et des pensées des autres;
2. Organisation de défis/compétitions pour les jeunes;
3. L'éducation au développement durable et à la protection de l'environnement;
4. Agrandir cette sensibilisation;
5. Importance de l'exemple des adultes pour rendre les enfants sensibles à...

1. Rispetto dei bisogni e dei pensieri degli altri;
2. Organizzazione di sfide/competizioni per i giovani;
3. Educazione allo sviluppo sostenibile e protezione dell'ambiente;
4. Aumentare questa consapevolezza;
5. Importanza dell'esempio degli adulti per rendere i bambini sensibili alla mobilità sostenibile.

AMMINISTRATORI
PROPOSTE OPERATIVE
edizione 2011

7. UN RESPONSABILE POLITICO PER LA SICUREZZA STRADALE

BUONE PRATICHE

PIANO PER LA SICUREZZA STRADALE - COMUNE DI FERRARA - 2007

Progetto 5 - Un piano per la sicurezza stradale

Obiettivi/Risultati attesi

- * Maggiore sicurezza negli spostamenti casa scuola
- * Maggiore sicurezza negli spostamenti ciclabili dalla periferia 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. 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



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.

Ultima modifica: 25-10-2007

REDAZIONE: Ufficio di Gabinetto

E-MAIL: gabinettodelsindaco@comune.fe.it

FONTE

<https://www.comune.fe.it/>

* documento non disponibile online

8. GEMELLAGGI TRA ENTI

BUONE PRATICHE

PROGRAMMA MMOVE - INTERREG IVC - COMUNE DI REGGIO EMILIA



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 sperimenteranno 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 / e.mail ufficio.stampa@municipio.re.it

FONTE
www.comune.re.it

9. SOTTOSCRIVERE PROTOCOLLI DI INTESA

BUONE PRATICHE

PROTOCOLLO D'INTESA "SVILUPPO SOSTENIBILE: AMBIENTALE E SOCIALE" TRA COMUNI E 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 Ciclopeditoni

L'Amministrazione Comunale si impegna a pianificare la rete urbana delle piste ciclabili e/o ciclo-peditoni 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 fattibilità o progetto preliminare, coinvolgendo quando necessario eventuali altri Soggetti per tale iniziativa quando emerga 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-peditoni 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'Associazionismo.

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

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

FONTE

<https://www.comune.rimini.it/novita/siglato-il-protocollo-dintesa-lo-sviluppo-e-tutela-della-mobilita-lenta>

10. ISTITURE DELLE ZONE 30 KM/H

BUONE PRATICHE

ZONE 30 ALL'ORA - UFFICIO PREVENZIONE INFORTUNI DELLA SVIZZERA (UPI)

30 all'ora: per più sicurezza nei quartieri

Il modello 50/30

Svariati studi^[1] 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^[2] 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.



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!

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^[3].

- Rilevamenti V_{as}: 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 del feedback della popolazione.
- Valutazione della verifica dei risultati.

FONTE
www.bpa.ch

*documento non più disponibile online

AG21 SESTO SAN GIOVANNI. PATTO CICLOPEDONALITÀ



À

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.

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

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.

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.

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

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 ciclopedità

L'individuazione di percorsi dedicati alla ciclopedità (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 ciclopediti (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 ciclopedita 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 ciclopedità

Parallelamente a misure di facilitazione della fruibilità ciclopedita, 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 ciclopedita. 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*).

FONTE <https://sestosg.net/> * documento non disponibile online

12. ELABORARE UN PIANO PER LA SALUTE

BUONE PRATICHE

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%

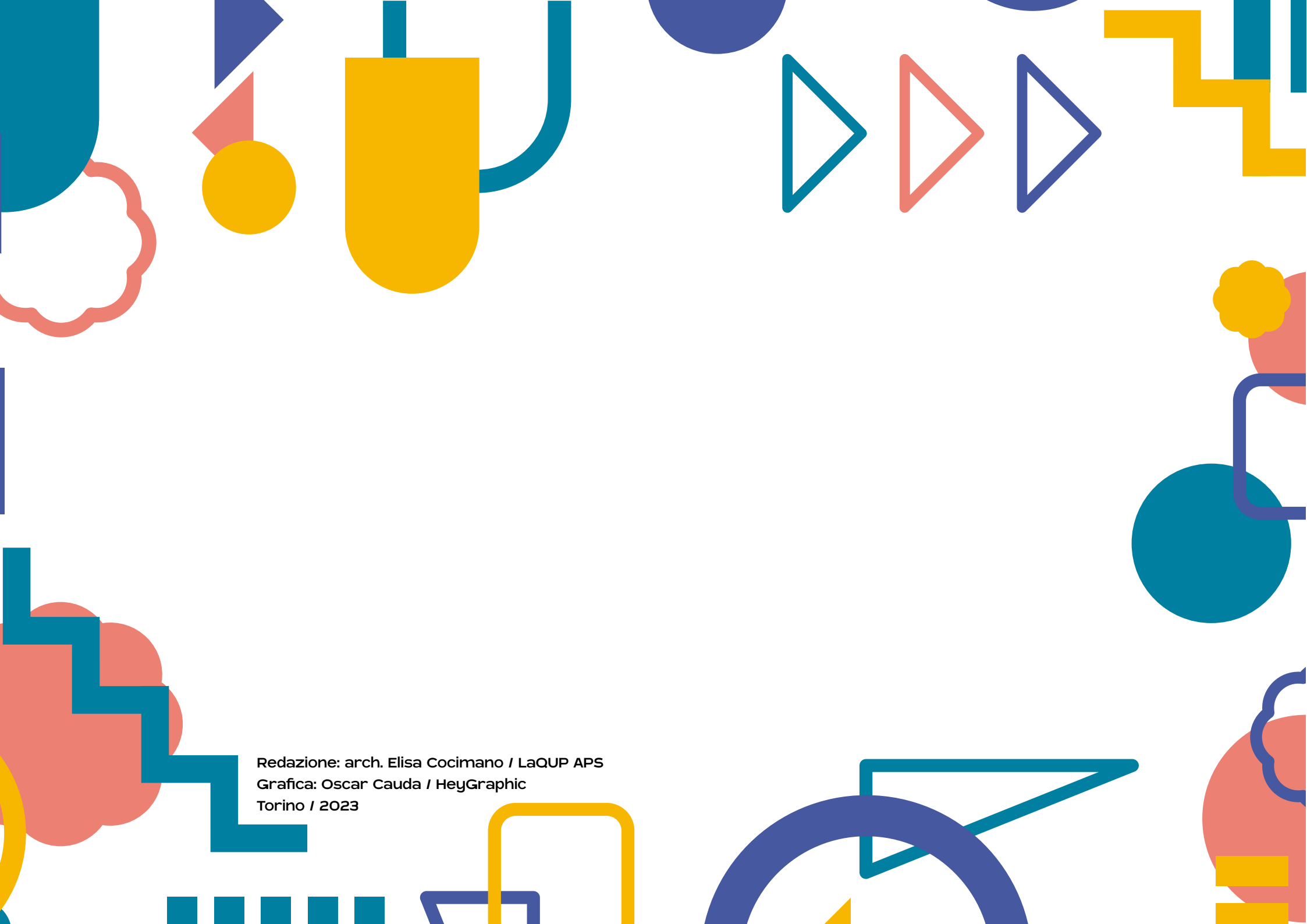
* I dati 2001 e 2002 sono stati rettificati a seguito di ulteriori rilevazioni e controlli

FONTE

www.comune.modena.it

<https://www.provincia.modena.it/ctss/>

*documento non disponibile online

The background of the page is a white canvas decorated with various abstract geometric shapes. These include solid teal circles, yellow rounded rectangles, blue triangles, and red scalloped-edged shapes. There are also outlines of triangles in teal, yellow, and blue, and some jagged, step-like lines in teal and yellow. The shapes are scattered across the page, with some appearing as partial elements at the edges.

Redazione: arch. Elisa Cocimano / LaQUP APS
Grafica: Oscar Cauda / HeyGraphic
Torino / 2023