

PROTOCOLLO D'INTESA
PER LA PROMOZIONE DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE
A PARTIRE DALLE AREE INTORNO AI PLESSI SCOLASTICI
TRA

Provincia di Torino, A.N.C.I. Piemonte, Comuni di Alpignano, Avigliana, Banchette, Borgofranco d'Ivrea, Borgone Susa, Brandizzo, Bricherasio, Bruino, Bussoleno, Carignano, Carmagnola, Chianocco, Chieri, Chivasso, Ciriè, Collegno, Condove, Germagnano, Giaveno, Grugliasco, Ivrea, Lombriasco, Luserna San Giovanni, Montalto Dora, Nichelino, Orbassano, Pavone Canavese, Pianezza, Pessinetto, Pinerolo, Pino Torinese, Rivalta, Rivoli, Sant'Antonino di Susa, San Giorgio Canavese, Settimo Torinese, Torre Pellice, Vaie, Venaria e Villastellone.

PREMESSO CHE

Le problematiche relative alla mobilità hanno implicazioni sia in termini di qualità dell'aria, che di sicurezza stradale, e più in generale, sulla qualità della vita e sullo sviluppo sostenibile.

L'art. 6 della versione consolidata del Trattato che istituisce la Comunità Europea (G.U.C.E. C 325 del 24.12.2002) afferma che *"le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche ed azioni comunitarie di cui all'art. 3, in particolare nella prospettiva di promuovere lo sviluppo sostenibile"*.

La normativa di riferimento per l'applicazione dei programmi di *mobility management* e *mobilità sostenibile* può essere ricondotta a:

Il Programma Comunitario d'Azione in materia di ambiente (Dec.1600/2002/CE del 22.07.02) che traccia la strategia ambientale europea nel decennio 2002/2011 sulla base dei seguenti principi: "chi inquina paga", "precauzione per un'azione preventiva", "riduzione dell'inquinamento alla fonte";

La Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo del 21 settembre 2005: "Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico" [COM(2005) 446];

La Comunicazione della Commissione, del 9 febbraio 2005, «Vincere la battaglia contro i cambiamenti climatici» [COM(2005) 35 - Gazzetta ufficiale C 125 del 21 maggio 2005];

La Decisione n. 280/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, relativa ad un meccanismo per monitorare le emissioni di gas a effetto serra nella Comunità e per attuare il protocollo di Kyoto [Gazzetta ufficiale 49 del 19.02.2004];

La Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale;

La Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo relativa ad una *Strategia tematica sull'ambiente urbano* [COM/2005/0718 def] atto connesso alla Comunicazione della Commissione, dell'11 febbraio 2004, dal titolo: *"Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano"* [COM(2004) 60 def. - Gazzetta ufficiale C 98 del 23.04. 2004] che individua una strategia europea per l'ambiente urbano, al fine di rafforzare il contributo della politica ambientale allo sviluppo sostenibile delle aree urbane, in particolare orientando le misure da sviluppare lungo quattro assi: la gestione delle città, i trasporti, il settore delle costruzioni e l'urbanistica;

Il Libro bianco sulla politica dei trasporti che auspica il riequilibrio e la complementarità tra i modi al fine di contribuire attivamente alla contrazione dei consumi energetici, consumi attribuibili al settore trasporti stradali per il 32%.

In Italia, il D.M. 27 marzo 1998 (cosiddetto "*Decreto Ronchi*") con il quale il Ministero dell'Ambiente ha introdotto una serie di disposizioni volte alla promozione di forme di mobilità sostenibile;

Il D.lgs 4 agosto 1999 n. 351 *Attuazione della Direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente* che all'art. 7 assegna alle Regioni il compito di individuare l'autorità competente alla gestione delle situazioni di rischio legate ai superamenti dei valori limite e delle soglie di allarme per gli inquinanti in atmosfera;

I *Piani Urbani della Mobilità* (P.U.M.) che sono stati istituiti dalla legge n. 340 del 24 novembre 2000, tratti dall'art.22, comma 1 della L.g.n.340/2000;

Il *Piano Sanitario Nazionale 2002-2005* che ha recepito le indicazioni dell'OMS sulle *policy* per la promozione intersettoriale della salute identificate anche nel recente programma d'azione comunitaria nel campo della sanità pubblica dec.1786/2002/CE per il periodo 2003-2008 e i cui campi di applicazione investono proprio le tematiche del mobility management - Transport, Energy and Urbanisation [COM (2003) 338 def. art. 7, art. 10];

Il *Piano Sanitario Nazionale 2006-2008* il quale individua come azioni prioritarie tutte le azioni volte a ridurre l'incidenza delle malattie cardiovascolari (principale causa di morte e di consumo di risorse sanitarie), e dei tumori (prima causa per gli anni di vita potenzialmente persi);

La normativa nazionale vigente sul tema dell'inquinamento atmosferico e in particolare il D.L. 351/1999 "*Attuazione della direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria*", che individua gli indirizzi che le Province devono seguire nella predisposizione dei Piani di Azione ai sensi dell'Art. 7 del D.Lgs. n 351/1999 per ridurre il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme stabiliti dal D.M. 2 aprile 2002 n. 60 che individua i valori limite e le soglie di allarme per gli inquinanti atmosferici;

A livello regionale, la Legge Regionale 7 aprile 2000 n. 43: "*Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico. Prima attuazione del Piano Regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria*" che all'art. 3 comma 1 lettera c) prevede che le Province, in qualità di autorità competenti alla gestione delle situazioni di rischio, elaborino con i Comuni interessati i piani di intervento operativo che devono essere adottati in caso di episodi acuti di inquinamento ai sensi dell'Art. 7 del D.Lgs. n 351/1999, attuata con la deliberazione della Giunta Regionale 11 novembre 2002 n. 14-7623, che individua gli indirizzi che le Province devono seguire nella predisposizione dei Piani di Azione ai sensi dell'Art. 7 del D.Lgs. n 351/1999 per ridurre il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme stabiliti dal D.M. 2 aprile 2002 n. 60;

Il Piano d'Azione per la riduzione del rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme degli inquinanti in atmosfera redatto dalla Provincia e approvato con DGP n 1320 – 413885 del 11 ottobre 2005 il quale prevede che i comuni appartenenti alle zone di piano (zona 1, zona 2 e zona 3p) con più di 10.000 abitanti individuino percentuali significative delle strade (def: *area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali*) del centro abitato, pari ad almeno il 10% del totale della lunghezza delle stesse, nel quale attuare limitazioni totali (pedonalizzazione) o parziali del traffico (definizione di zone a traffico limitato, di strade riservate ai mezzi pubblici) ed incentiva, inoltre, la mobilità ciclabile e pedonale;

L'attuale normativa di riferimento per l'applicazione dei programmi di *sicurezza stradale* che può essere ricondotta a:

Nel 2001 l'Unione Europea, attraverso il Libro Bianco *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, ha portato al 50% la riduzione delle vittime al 2010;

La Comunicazione della Commissione - *Programma di azione europeo per la sicurezza stradale - Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa* - e il Programma di Azione *Sicurezza stradale*: programma d'azione europeo per la sicurezza stradale (2003-2010) prevedono una serie di misure come il rafforzamento dei controlli stradali, l'ampio ricorso a nuove tecnologie per la sicurezza, il miglioramento delle infrastrutture stradali e azioni intese a migliorare il comportamento degli utenti al fine di ridurre del 50% il tasso dei decessi entro il 2010;

Con la comunicazione della Commissione Europea n.74 del 2006 è stata pubblicata una revisione del *Terzo programma di azione europeo per la sicurezza stradale (European Road Safety Action Programme Mid-Term Review)* in cui sono stati analizzati i dati di incidentalità dei paesi membri, rivelando che ci è stata una riduzione del numero di morti rispetto al 2000, ma non sufficiente a raggiungere il traguardo prefissato per il 2010.

In Italia, a seguito della legge n.144 del 17 maggio 1999, è stato elaborato il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS).

Il 29 marzo del 2000, con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici di concerto con i Ministri dell'Interno, dei Trasporti e della Navigazione, della Pubblica Istruzione

La Regione Piemonte, ha varato il Piano regionale della Sicurezza Stradale (PRSS), come piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti.

Il Documento Programmatico è stato approvato il 03/04/2006 con Deliberazione n. 13-2487. Il Piano è stato approvato il 16/04/2007.

Attraverso tale Piano la Regione intende mettere a sistema tutte le azioni che formano la politica della sicurezza stradale e che vedono impegnati gli enti locali e i soggetti che, a vario titolo, devono intervenire nell'ambito regionale.

CONSIDERATO CHE

La Provincia di Torino, nell'ambito del proprio percorso di Agenda 21, ha avviato, a partire dal Forum plenario del dicembre 2005, un processo di *ri-individuazione* di alcune politiche ed azioni ambientali prioritarie, volte ad affrontare tematiche particolarmente urgenti e rilevanti sia a livello metropolitano, sia a livello dell'intero territorio provinciale, ed in tale ambito, ha deciso di lavorare sul tema della Qualità dell'Aria, sia per le implicazioni e gli impatti delle politiche energetiche, che per le politiche e le scelte sulla mobilità.

Lo sviluppo sostenibile e la qualità ambientale dei centri urbani sono temi sempre di più al centro dell'interesse dei comuni piemontesi, molti dei quali, specialmente nella Provincia di Torino, hanno dovuto affrontare il problema dell'inquinamento atmosferico provocato dal traffico veicolare introducendo anche modifiche sulla viabilità.

Per queste ragioni e per migliorare la sicurezza e la qualità della vita degli abitanti, anche dei più giovani, sono state avviate azioni di tutela e di miglioramento della viabilità e di formazione alla mobilità sicura e sostenibile.

E' quindi cresciuto un importante patrimonio di esperienze, promosse con le scuole e con le associazioni, che ha fatto i conti anche con difficoltà e conflitti ogni volta che si sono introdotti cambiamenti.

Particolare interesse in proposito, rivestono quelle attività congiunte fra scuole e Comunità locali, studenti, insegnanti e famiglie, capaci di dare luogo a progetti che evidenzino le opportunità, ma anche le criticità di agire sulla sicurezza stradale negli ambiti di maggiore interesse per l'accesso alla scuola come: percorsi pedonali sicuri, percorsi ciclabili, zone a basso traffico veicolare, zone a traffico limitato, zone trenta, ecc. e in generale, azioni che sollecitino l'attenzione ad una mobilità sostenibile che riduca l'uso dei mezzi privati motorizzati.

La consapevolezza della gravità dei problemi e l'urgenza di azioni corali e condivise che possano aiutare e sostenere i Comuni, ha indotto la Provincia di Torino a condividere con l'ANCI Piemonte l'avvio di una discussione sulle migliori pratiche da intraprendere nell'attuazione di politiche di trasformazione della mobilità.

Pertanto la Provincia di Torino e l'ANCI Piemonte hanno dato l'avvio, a partire dallo scorso luglio 2006, al Tavolo di Agenda 21 provinciale "Qualità della vita e mobilità sostenibile intorno ai plessi Scolastici".

Tale tavolo, attraverso una serie di incontri/seminari sulla mobilità sostenibile a partire dalle aree intorno ai plessi scolastici, ha promosso la realizzazione di interventi per la messa in sicurezza delle aree intorno alle scuole e per la creazione di percorsi casa-scuola sicuri, al fine di rendere possibile per i bambini andare a scuola a piedi e/o in bicicletta.

Agli incontri hanno partecipato Comuni, Comunità Montane, Associazioni ambientaliste e giornali locali che hanno condiviso la proposta ed espresso la necessità di attuare momenti di confronto per ricordare le esigenze delle diverse amministrazioni, condividendo strategie e scambiando buone pratiche.

Inoltre, la necessità di individuare spazi liberi davanti alle scuole risponde non solo all'esigenza di ridurre l'inquinamento causato dal traffico, ma anche alle prescrizioni del Piano d'emergenza di ciascun edificio scolastico (piano di evacuazione, facilità di accesso di ambulanze e vigili del fuoco, ecc.).

Ad oggi il tavolo, vede una serie di comuni interessati alla tematica, che hanno già sviluppato progetti in maniera autonoma ed hanno iniziato a dividerli con gli altri.

Inoltre, tra tali comuni, *Alpignano, Borgofranco d'Ivrea, Carmagnola, Chianocco, Chieri, Giaveno, Grugliasco, Ivrea, Orbassano, Pinerolo, Rivalta, Rivoli, Torino, Vaie, e Venaria* hanno iniziato, con l'aiuto della Provincia di Torino, un percorso concreto, che potrà essere preso a modello, che vede la realizzazione di un percorso tipo attraverso la:

- ✓ Realizzazione di percorso formativo all'interno di una scuola primaria o secondaria di primo grado, al fine di promuovere la consapevolezza della necessità di una mobilità sostenibile. L'iniziativa ha l'obiettivo di incoraggiare cambiamenti nei comportamenti e nelle abitudini dei bambini e degli adulti (genitori e insegnanti) relativamente alla mobilità casa-scuola.
- ✓ Realizzazione, attraverso l'istituzione di un gruppo di lavoro interno ad ogni Comune (Ambiente, Istruzione, L.L.P.P., Urbanistica, Viabilità, P.M.), di un'analisi tecnica dettagliata delle problematiche viarie/infrastrutturali dell'area intorno al plesso scolastico oggetto dell'intervento formativo di cui sopra, e dei percorsi casa-scuola.
Tale analisi sta portando alla progettazione di nuove soluzioni di mobilità, almeno nelle aree intorno ad un plesso scolastico, con tempi variabili a seconda della tipologia di intervento da realizzare (dall'ordinanza di chiusura temporanea della strada in orario di entrata ed uscita, alla creazione di zone 30 corredate delle necessarie modifiche infrastrutturali- porte d'accesso, restringimenti, chicane ecc).

Tale modello implica pertanto la realizzazione di un intervento nell'area intorno ad un plesso scolastico, primo di una serie consequenziale di interventi, che dovrà portare alla messa in sicurezza dei nodi strutturali e dei punti critici dell'intera città, di cui usufruiscono principalmente gli utenti deboli (scuole, centri civici, biblioteche, parchi, impianti sportivi, ambulatori, case di riposo, teatri ...).

**TUTTO CIÒ PREMESSO I SOTTOSCRITTORI CONSAPEVOLI DELLA NECESSITA' DI
DIFFONDERE LE POLITICHE DI SICUREZZA STRADALE E MOBILITA' SOSTENIBILE A
PARTIRE DAI PLESSI SCOLASTICI, CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE**

ART. 1 OBIETTIVI DA PERSEGUIRE

I sottoscrittori perseguono i seguenti obiettivi:

1. Diffondere, attraverso la realizzazione di un percorso fondato sulla democrazia partecipata rivolto ad Amministratori, tecnici, studenti, insegnanti, famiglie ed associazioni la conoscenza delle politiche volte alla sicurezza stradale, alla mobilità sostenibile, alla qualità dell'aria ed al miglioramento della qualità della vita;
2. Promuovere e realizzare campagne, eventi, giornate di studio, seminari, percorsi di sensibilizzazione, corsi e concorsi legati alla sicurezza stradale ed alla mobilità sostenibile a partire dai plessi scolastici, rivolti alle pubbliche amministrazioni ed alle scuole del proprio territorio;
3. Promuovere la diffusione della figura del Mobility Manager sia a livello comunale, che a livello scolastico;
4. Promuovere e incentivare l'introduzione e la diffusione di scelte tecniche, volte a garantire la sicurezza stradale, il miglioramento della qualità dell'aria, incoraggiare la mobilità sostenibile ed i percorsi casa-scuola a piedi e/o in bicicletta, tanto nella stesura degli strumenti di pianificazione territoriale comunale (P.R.G.C., P.U.T., etc..) quanto per le singole realizzazioni puntuali.
5. Divulgare il percorso intrapreso, i risultati raggiunti e le buone pratiche progettate e realizzate.

ART. 2 IMPEGNI DEI SOTTOSCRITTORI

La Provincia di Torino si impegna a:

1. Coordinare ed assistere il Tavolo di Agenda 21 provinciale "Qualità della vita e mobilità sostenibile intorno ai plessi scolastici", formalizzato ufficialmente attraverso la stipula del presente protocollo e costituito, oltre che dalla Provincia, da A.N.C.I. Piemonte e dai Comuni che vorranno realizzare l'esperienza.
2. Promuovere e realizzare campagne, eventi, giornate di studio, seminari, percorsi di sensibilizzazione, corsi e concorsi legati alla sicurezza stradale ed alla mobilità sostenibile a partire dai plessi scolastici, rivolti alle pubbliche amministrazioni ed alle scuole;
3. divulgare, anche attraverso la realizzazione di appositi strumenti sul proprio sito internet, il percorso intrapreso, i risultati raggiunti e le buone pratiche progettate e realizzate;
4. individuare le possibili forme di finanziamento per la realizzazione, da parte dei comuni, delle opere infrastrutturali necessarie al raggiungimento degli obiettivi prefissi;

A.N.C.I. Piemonte si impegna a:

1. Divulgare le buone pratiche;
2. richiedere alla Regione Piemonte di sostenere le progettazioni e le realizzazioni dei Comuni;
3. realizzare azioni di comunicazione congiunta e assegnazione del patrocinio, redazione di informative congiunte, pubblicizzazione su sito internet istituzionale ed inserimento di banner di collegamento con pubblicazione dei testi.

I Comuni si impegnano a:

1. aderire e partecipare al Tavolo di Agenda 21 provinciale "Qualità della vita e mobilità sostenibile intorno ai plessi scolastici", confrontandosi con gli altri Comuni per scambiare buone pratiche e documentare l'evoluzione del progetto;

2. avviare, a partire dalla sottoscrizione, il processo che porti alla realizzazione di interventi per la messa in sicurezza e la mobilità sostenibile nelle strade adiacenti ai plessi scolastici e nei percorsi casa-scuola, raccordandosi con le scuole destinatarie degli interventi, attraverso la realizzazione di un percorso fondato sulla democrazia partecipata rivolto a studenti, insegnanti, famiglie, associazioni;
3. sviluppare percorsi formativi di educazione stradale ed ambientale nell'ambito dell'educazione alla cittadinanza e dell'educazione alla legalità;
4. coinvolgere attivamente il personale dei settori educativi, ambientali, della Polizia Municipale e degli uffici tecnici comunali (L.L.P.P., viabilità, urbanistica) al fine di:
 - a. studiare i problemi di mobilità connessi alla dislocazione dei plessi scolastici interessati dal progetto;
 - b. definire la fattibilità degli interventi, prospettando anche più scenari di intervento, attraverso un eventuale confronto con esperti;
 - c. adottare i provvedimenti amministrativi necessari alla realizzazione degli interventi previa consultazione delle scuole e dei genitori;
5. realizzare gli interventi di trasformazione delle aree oggetto d'intervento (zone intorno ai plessi scolastici e percorsi casa-scuola), utilizzando modalità varie quali, ad esempio, introduzione di zone pedonali, zone a bassa emissione veicolare, zone a traffico limitato temporanee, in orario di entrata e di uscita da scuola, o permanenti, zone 30, ridefinizione della segnaletica orizzontale e verticale, realizzazione di opere infrastrutturali dell'entità necessaria, attraverso il seguente percorso operativo temporale:
 - a. realizzazione entro un anno dalla sottoscrizione di almeno un intervento (che può anche essere solo normativo) che metta maggiormente in sicurezza un edificio scolastico
 - b. attuazione, con tempi e modalità definiti e legati alle peculiarità di ogni comune, di interventi più estesi (infrastrutturali e non), che contribuiranno alla creazione di un sistema di reti/nodi/percorsi sicuri all'interno del comune.

ART. 3 COMITATO DI MONITORAGGIO

Ciascuna delle Parti nomina un referente che partecipa al Comitato di Monitoraggio paritetico per la verifica dell'attività svolta e degli obiettivi conseguiti.

Il Comitato si riunirà almeno 3 volte all'anno.

Il Comitato di Monitoraggio individua al proprio interno un coordinatore cui compete la convocazione delle riunioni secondo il calendario concordato.

Il Comitato pubblica un rapporto periodico in cui sono evidenziati i risultati concreti raggiunti da ciascun sottoscrittore in merito agli impegni presi e diffonde le buone pratiche realizzate attraverso eventi/incontri/convegni, corsi.

ART. 4 PUBBLICITÀ DELL'ACCORDO

I firmatari si impegnano a dare massima diffusione ai contenuti del presente protocollo al fine di perseguire gli obiettivi di promozione delle politiche di sicurezza stradale, mobilità sostenibile e qualità dell'aria a partire dai plessi scolastici, su tutto il territorio provinciale.

Le Parti si impegnano inoltre a diffondere i risultati, anche parziali, nell'ambito dei propri strumenti di comunicazione e con modalità coerenti con le proprie competenze.

ART. 5 ADESIONE DI TERZI ALL'ACCORDO

All'accordo possono aderire altri soggetti pubblici, purchè siano in grado di contribuire e/o agevolare il raggiungimento degli obiettivi. Il coinvolgimento di altri soggetti avverrà con l'intesa delle Parti.

I sottoscrittori sono liberi di uscire dall'accordo dandone preventiva comunicazione alle altre Parti.

ART. 6 DURATA E MODIFICHE DEL PROTOCOLLO

Il presente protocollo ha durata illimitata.

Il Comitato di Monitoraggio ha anche il compito di proporre alle parti le modifiche e le integrazioni che si rendessero necessarie a seguito dell'individuazione di nuovi obiettivi da perseguire e criteri da sperimentare.

Letto, confermato, sottoscritto

Torino, li

Per la Provincia di Torino,

Per l'A.N.C.I. Piemonte,

Per il Comune di Alpignano,

Per il Comune di Avigliana,

Per il Comune di Banchette,

Per il Comune di Borgofranco d'Ivrea,

Per il Comune di Borgone Susa,

Per il Comune di Brandizzo,

Per il Comune di Bricherasio,

Per il Comune di Bruino,

Per il Comune di Bussoleno,

Per il Comune di Carignano,

Per il Comune di Carmagnola,

Per il Comune di Chianocco,

Per il Comune di Chieri,

Per il Comune di Chivasso,

Per il Comune di Ciriè,

Per il Comune di Collegno,

Per il Comune di Condove,

Per il Comune di Germagnano,

Per il Comune di Giaveno,

Per il Comune di Grugliasco,

Per il Comune di Ivrea,

Per il Comune di Lombriasco,

Per il Comune di Luserna San Giovanni ,

Per il Comune di Montalto Dora,

Per il Comune di Nichelino,

Per il Comune di Orbassano,

Per il Comune di Pavone Canavese,

Per il Comune di Pessinetto,

Per il Comune di Pianezza,

Per il Comune di Pinerolo,

Per il Comune di Pino Torinese,

Per il Comune di Rivalta,

Per il Comune di Rivoli,

Per il Comune di Sant'Antonino di Susa,

Per il Comune di San Giorgio Canavese,

Per il Comune di Settimo Torinese,

Per il Comune di Torre Pellice,

Per il Comune di Vaie,

Per il Comune di Venaria,

Per il Comune di Villastellone,
