



**Conferenza dei Sindaci
del Territorio Imolese**
Piano per la Salute

a cura di

Guido Laffi
Gabriela Morini

con la collaborazione di

Daniela Asperella
Alberto Minardi
Riccardo Canesi
Ivan Mazzanti

Filippo Busi
Valter Baruzzi
Serena Lanzarini
Andrea Pizzoli

dicembre 2007

La bicicletta
amica della salute e della città pag. 3

Perché
a piedi o in bicicletta? » 6

A piedi o in bici,
con le amiche e con gli amici » 9

Emergenza aria » 12

La mobilità casa-lavoro » 15

La tecnologia
per prevenire gli incidenti » 17

Il rischio per la salute
e gli interventi urbani » 19

L'attività dei Comuni
del Territorio Imolese

Imola » 22

Borgo Tossignano » 24

Casalfiumanese » 26

Castel del Rio » 27

Fontanelice » 28

Dozza » 30

Castel San Pietro Terme » 32

Medicina » 34

Mordano » 36

Castel Guelfo » 38

Azienda USL Imola » 39



Il Piano per la Salute

Il Piano per la Salute è un progetto sociale in risposta ai bisogni di salute della cittadinanza. In altre parole è una risorsa della comunità per favorire interventi e comportamenti sia collettivi che individuali in difesa della salute. Per questo è aperto al coinvolgimento di tutti gli attori sociali che possono contribuire a focalizzare una problematica, a proporre interventi concreti di miglioramento e ad investire risorse per attuarli. Il Piano per la Salute non si pone pertanto in termini di istituzione, quanto di strumento di dialogo tra le componenti sociali per mettere in comune e scambiare esperienze positive, introdurre soluzioni all'avanguardia adottate da altre città e favorire, in ultima istanza, un cambiamento culturale.

La mobilità sostenibile

In questi anni, il Piano per la Salute ha mantenuto alta l'attenzione sui temi dell'inquinamento dell'aria e degli incidenti stradali, percepiti e segnalati dai cittadini come principali cause di problemi alla salute nel nostro territorio. Sotto la lente di ingrandimento è finito così il traffico di auto e mezzi pesanti, malattia cronica – passatemi il termine – di tutti i Paesi industrializzati. Ecco dunque la necessità, sentita come sempre più impellente, di serrare le fila tra esperti (medici, tecnici, educatori...), amministratori pubblici e aziende private e, infine, tra tutti questi soggetti e il cittadino, singolo e collettivamente rappresentato.

Lo sbocco positivo di questo processo è l'investimento progressivo e concertato di energie a favore di una mobilità sostenibile, che non blocchi la dinamicità

delle persone e delle loro attività, ma che la renda, in maniera innovativa e cosciente, sempre più ecocompatibile.

Uno sguardo al territorio imolese

Nel 2007 il Piano per la Salute ha pertanto condotto un'indagine sul territorio imolese, attraverso le dieci realtà comunali che lo compongono, per evidenziare soprattutto come il processo di cambiamento verso una mobilità sostenibile sia già in atto ovunque, anche se in modi e tempi diversi, e come sia urgente condividere esperienze positive, uscendo dalla frammentazione e dall'eccessivo localismo. Nel contesto attuale assume un'importanza centrale la figura del Mobility Manager, quale responsabile di una razionalizzazione degli spostamenti dei dipendenti dell'Ente o Azienda in cui opera. La rete di Mobility Manager - in collegamento con gli esperti rappresenta sicuramente la frontiera da raggiungere in tempi brevi anche nel nostro territorio, per garantire lo sviluppo di politiche serie della mobilità, ma soprattutto per attivare esempi concreti di trasformazione, che possano fungere da traino ad una cittadinanza ancora intrappolata in una sensazione di impotenza, pigrizia e... soprattutto ogni giorno nella propria auto.

Guido Laffi

Guido Laffi è coordinatore del progetto Piano Per la Salute del territorio imolese. È direttore del Dipartimento di Sanità Pubblica e Mobility Manager dell'Azienda USL di Imola



La bicicletta amica della salute e della città

I costi del traffico

“Ciascuno libero nella sua gabbia... e tutti vogliono andare avanti e restano lì, tutti quanti”, ecco un’immagine efficace della nostra epoca di uomini e donne al volante nel traffico cittadino. Eppure il 30% dei tragitti in automobile copre distanze inferiori ai 3 chilometri. Queste distanze possono essere percorse, dai 15 ai 20 minuti in bici e dai 30 ai 50 minuti a piedi; ciò corrisponde tra l’altro alla razione quotidiana di attività fisica raccomandata dall’Organizzazione Mondiale della Sanità. Secondo la Confederation of British Industry 10 miliardi di € all’anno vengono persi in produzione e tempo nella sola regione di Londra a causa della congestione del traffico. L’Italia invece perde ogni anno almeno lo 0,6% del Pil, pari a circa 6,4 miliardi di €.

**il 30% dei tragitti in automobile
copre distanze inferiori
ai 3 chilometri**

I costi privati dell’auto

Sommando spese fisse (bollo, assicurazione), correnti (carburante, garage, parcheggi, ecc.) e costi di

manutenzione ordinaria e straordinaria, l’auto costava mediamente nel 2003 circa 4.414 €, secondo il 13° rapporto Aci-Censis “L’avanzata dei consumi”, contro i 3.744 € del 2002 (aumento di 700 € pari al 19%). Il costo oscilla da un minimo di circa 3.690 € (fino a 5.000 Km annui) ad un massimo di 6.542 (oltre 30.000 Km).

Quante bici in Europa?

Il 73 % degli europei ritiene giusto riservare alla bici un trattamento preferenziale rispetto all’automobile.

Da una ricerca del 1997, il numero di biciclette ogni 1000 abitanti nei principali Paesi dell’Unione Europea mostra chiaramente il dislivello tra Danimarca

(980), Germania (900) e Olanda (727) – ai primi posti - e i Paesi della fascia mediterranea, dove l’Italia si attesta su un valore medio di 440 biciclette/1000 ab. e la Grecia chiude la lista con 200.



Dal 1997 al 2004 va osservato un certo calo delle vendite di biciclette nel nostro Paese, con una media attorno ad 1,5 milioni di mezzi e una produzione di poco superiore ai 2,5 milioni. La sovrapproduzione è ovviamente destinata all'export. Impennata invece per le importazioni che hanno raggiunto nel 2004 più di 600 mila unità.

Reti ciclabili

Uno sguardo alle reti ciclabili nazionali e cittadine dell'Europa, ci mostra poi che tutti i Paesi progrediti hanno più del 5% di piste ciclabili del totale della rete viaria nazionale, mentre l'Italia ne ha meno dell'1%: Ferrara è in assoluto la città più ciclabile d'Italia.

È importante che la bicicletta sia considerata come un qualsiasi altro mezzo di trasporto. In città poi la bicicletta è quasi sempre un mezzo di spostamento rapido quanto l'automobile.

Per questo c'è chi come Vienna non ha avuto paura di intraprendere alternative forti a favore della bicicletta: quest'anno verrà terminato un complesso edilizio con 130 appartamenti e solo 50 posti auto in un'area a 12/18 minuti in bici dal centro storico. In un altro progetto del 1999, i viennesi di 244 appartamenti (zona Nordmann-gasse) si sono impegnati a non possedere automobili.

Vantaggi ed economie

Per maturare una scelta consapevole a favore della bicicletta, è fondamentale concentrare l'attenzione sugli innumerevoli vantaggi ed economie che questa porta a livello individuale e collettivo. Tra gli altri: nessun rumore o inquinamento, preservazione dei monumenti e verde pubblico, minor occupazione e sfruttamento del suolo per parcheggi, minor deterioramento della rete stradale

**durante la settimana lavorativa
la scuola è il motivo
di 7 spostamenti su 10**



e riduzione del programma di nuove infrastrutture stradali, maggior attrattiva del centro città, riduzione degli ingorghi, circolazione automobilistica più fluida, maggior attrattiva dei trasporti pubblici, miglior accessibilità ai servizi urbani per tutta la popolazione, guadagno di tempo e denaro per i genitori che non accompagnano i figli in auto, minor spesa in carburante, scomparsa eventuale di una seconda auto per famiglia, esercizio fisico quotidiano gratuito, guadagno di tempo per i ciclisti sulle brevi e medie distanze, ecc.

Mobilità casa-scuola

Durante la settimana lavorativa, la scuola è il motivo di 7 spostamenti su 10 e gli spostamenti dei bambini e dei giovani (5-18 anni) corrispondono al 15-20% del totale.

Si stimano circa 5 milioni di spostamenti in auto al giorno in Italia per accompagnare i ragazzi a scuola,

nonostante l'86 % degli scolari abiti ad un quarto d'ora a piedi! E poi una buona metà dei genitori rientra a casa. Il circolo diventa vizioso nel momento in cui paradossalmente

gli stessi genitori, che causano di fatto un aumento di traffico, constatano un aumento dei pericoli della strada. L'altra contropartita negativa in questo comportamento può essere letta anche nell'aumento di obesità dei bambini "moderni". Per esempio negli Usa, dalla metà degli anni '70, il numero di bambini che camminano o vanno in bicicletta regolarmente si è ridotto del 40% e solo un bambino su dieci va a scuola a piedi.

Mobilità casa-lavoro

Anche le aziende di produzione e servizi possono scegliere una politica della mobilità favorevole alla bicicletta e gli strumenti sono innumerevoli: indennizzi per chilometro, agevolazioni per l'acquisto della bici, docce e spogliatoi, bibite gratuite o colazioni, premi e



lotterie, parco bici aziendale, rastrelliere coperte e custodite, buoni acquisto per accessori, officina gratuita, carte dei percorsi ciclabili. Perché questa scelta? Per il bene della comunità e per ottenere importanti vantaggi diretti. Pensiamo ad esempio al risparmio per la mancata costruzione dei parcheggi auto (4.000 € posto all'aperto, 8.000 € in superficie, 16.000 € in sotterraneo), alla riduzione dell'assenteismo (migliore salute psico-fisica) e alla maggiore produttività, nonché alla migliore immagine e locazione a terzi dei parcheggi non più riservati al personale.

SITI CONSIGLIATI

- www.fiab-onlus.it
- www.cittaciclabili.it
- www.comune.fe.it/ambiente
- www.uffici biciclette.it
- www.ecf.com
- www.cities-for-cyclists.org
- www.velo.info



SERVIZIO GIORNALIERO DI BICI A USO GRATUITO

Imola in bici è un servizio pubblico giornaliero di bici ad uso gratuito

Parco mezzi : 120 biciclette parcheggiate in 14 rastrelliere

Modalità di accesso ed utilizzo: per prelevare una delle biciclette occorre avere l'apposita chiave da ritirare presso gli uffici di Area Blu (Via Mentana, 7 – tel. 0542 24762) o del Comune di Imola (I.A.T. Via Mazzini 14 – tel. 0542 602207). La chiave numerata è personale e permette di prelevare qualunque bicicletta disponibile nelle rastrelliere. Poiché la chiave resta nella rastrelliera, è necessario riportare la bici nello stesso posteggio in cui è stata prelevata. L'uso è consentito ogni giorno dalle ore 7 alle ore 24.

Qualità dei mezzi: le biciclette hanno le gomme piene, bulloneria antieffrazione e sono omologate e certificate ISO.

La rete C'ENTRO IN BICI: la chiave è in grado di aprire tutte le biciclette delle città aderenti alla rete nazionale, oggi circa una trentina. In regione segnaliamo: Bologna, Faenza, Ferrara, Cesena, Lugo, Modena, Ravenna.

Il servizio è stato finanziato dalla Regione Emilia-Romagna.

Perché a piedi o in bicicletta

Il mantenimento di uno stato di buona salute è il risultato del controllo da parte degli individui e della società sui numerosissimi fattori che determinano la salute. In pratica una efficace strategia di prevenzione delle malattie e di promozione della salute consiste nel cercare di allontanare o rimuovere quei fattori che aumentano la probabilità di ammalarsi, e, al contrario, nell'incrementare la presenza di quei fattori che contribuiscono ad aumentare il livello di benessere fisico, psicologico e sociale di ogni individuo.

Tra i fattori comportamentali è noto l'effetto positivo dell'attività fisica per il mantenimento di un buono stato di salute e, al contrario, l'effetto negativo della sedentarietà che costituisce un vero e proprio fattore di rischio per numerose malattie.

È importante sottolineare che quando si parla di attività fisica non ci si riferisce solamente alle attività sportive in senso stretto, ma anche a tutte quelle attività che si espletano nella vita quotidiana e che comportano l'uso del corpo, quali salire e scendere le

**quando si parla di attività fisica
non ci si riferisce solamente alle
attività sportive**

scale, usare la bicicletta come mezzo di locomozione, passeggiare, fare i lavori domestici.

Il sempre maggiore uso delle tecnologie che caratterizza la nostra società ha di molto ridotto queste attività fisiche e favorito l'instaurarsi di stili di vita sedentari che è necessario contrastare per evitare l'insorgere di numerose patologie.

Il contributo che può dare l'attività fisica e sportiva per prevenire alcune malattie è stato ed è oggetto di numerosi studi scientifici. Vi è evidenza scientifica che

l'attività fisica comporta benefici a breve e lungo termine sulla salute psicofisica e sul benessere sociale di persone di ogni età e sesso per tutta la loro vita.

È particolarmente importante che i bambini

svolgano un'attività fisica regolare, essenziale per il loro sviluppo, per l'acquisizione di vigore e abilità motorie, per sviluppare le basi strutturali che permetteranno loro di resistere meglio a malattie croniche e per facilitare il mantenimento anche in futuro di uno stile di vita attivo.



È provato che un'attività fisica regolare riduce il rischio di morte per malattie cardiovascolari (prima causa di morte nei paesi industrializzati), e il rischio di sviluppare malattie cardiache, il diabete mellito tipo 2, alcuni tipi di cancro (del colon, del seno).

È inoltre provato l'effetto positivo dell'attività fisica sul controllo del peso e sull'ipertensione arteriosa.

Evidenze scientifiche vi sono anche sulla riduzione dello stress, dell'ansia, della depressione e sulla riduzione dell'abitudine al fumo.

L'attività fisica è molto importante anche nelle persone anziane in quanto riduce lo sviluppo dell'osteoporosi (e il rischio di fratture), aumenta la capacità di muoversi senza cadute e favorisce la funzionalità e l'auto-sufficienza.

Per stile di vita fisicamente attivo, atto a prevenire l'obesità e altri rischi per la salute, **si deve intendere un comportamento di vita che dia la preferenza, nella quotidianità, al movimento fisico tutte le volte che ve ne è l'occasione, rinunciando il più possibile all'impiego di tecnologie che evitano di fare fatica.** Esistono forti evidenze che dimostrano come una **moderata attività fisica, praticata regolarmente per**

almeno 30 minuti al giorno, possa aiutare a prevenire le malattie legate alla sedentarietà e a mantenere un buono stato di salute.

Per attività fisica si intende ogni movimento del corpo determinato dai muscoli scheletrici, svolto quotidianamente, incluse sia le attività lavorative che ricreative, sportive, ecc... (definizione WHO).

I benefici di una regolare attività fisica riguardano la maggior parte degli individui durante l'intero arco della vita, a prescindere dal loro stato di salute e/o di malattia.

Come già detto, è possibile mantenere uno stile di vita fisicamente attivo, non necessariamente partecipando a programmi formali di esercizio fisico ma cambiando anche di poco le proprie abitudini di vita quotidiana:

- > **Fare le scale anziché prendere l'ascensore**
- > **Andare al lavoro a piedi o in bici**
- > **Portare a spasso il cane**
- > **Fare lavori di casa**
- > **Andare a fare la spesa a piedi**
- > **Andare a ballare ecc...**

sono alcuni esempi di attività che, anche non comportando un elevato livello di prestazione possono aiutare a mantenere un adeguato livello di attività e apportare i benefici ad essa correlati.

ALCUNE BUONE RAGIONI PER SALIRE LE SCALE

- > Aumenta la **capacità aerobica** dell'organismo e aiuta a mantenersi in forma.
- > Migliora la concentrazione di "**colesterolo buono**" (HDL) nel sangue.
- > Aiuta a combattere la perdita di calcio nelle ossa riducendo il rischio di **osteoporosi**.
- > È un ottimo modo per ridurre lo **stress quotidiano** e lavorativo.
- > Aumenta la **potenza muscolare** delle gambe e aiuta a prevenire gli infortuni, frequenti nelle persone anziane.
- > Chi sale almeno 55 rampe di scale alla settimana riduce in maniera significativa il rischio di mortalità per **malattie cardiovascolari**.
- > Bastano 2 rampe di scale al giorno per bruciare circa 10 Kcal al minuto e **perdere 2,7 Kg** in un anno.
- > Le scale sono più rapide dell'ascensore: per fare pochi piani, salire le scale è il mezzo più veloce.
- > Salire le scale non richiede nessuna particolare attrezzatura e permette di bruciare esattamente il doppio di quello che si consuma camminando.

**Se aggiungi scale alla tua giornata,
aggiungi anni alla tua vita!**



ALCUNI CONSIGLI PER RIUSCIRE A DIVENTARE FISICAMENTE PIÙ ATTIVI

- > Cerca di rendere l'attività fisica una priorità durante la giornata.
- > Cogli tutte le occasioni che nell'arco della giornata ti possono rendere attivo.
- > Organizza attività che ti permettono di muoverti insieme ad altre persone. Creare un gruppo di amici, familiari, colleghi di lavoro può aiutarti nel tuo intento in quanto facilita l'adesione a un impegno preso.
- > Quando pratichi un'attività fisica cerca di concentrarti sui benefici e a quanto ti sentirai più in forma dopo averla praticata.
- > Verifica sempre i tuoi progressi, ti aiuterà a continuare a migliorarti.
- > Sentiti soddisfatto dei risultati raggiunti e concediti un piccolo premio quando hai raggiunto ciò che volevi (un succo di frutta, una bibita ecc...).Ti aiuterà a mantenere alta la motivazione a continuare.

Tutte le occasioni sono buone per fare del movimento!

Non è necessario fare dello sport, se non hai tempo.

L'importante è muoversi tutti i giorni.

Bastano 30 minuti di attività fisica leggera o moderata al giorno per star bene.

Bastano piccoli cambiamenti nelle attività di vita quotidiana per muoversi di più e vivere meglio

**1-2 volte alla settimana**

allenamento cardiorespiratorio,
ad esempio ginnastica, tennis, calcio, sci

2 volte alla settimana

esercizi atti a sviluppare
forza e flessibilità

5-7 volte alla settimana

30 minuti di moderata attività aerobica, ad esempio passeggiate sostenute,
nuoto, bicicletta o escursionismo **oppure 3-5 volte alla settimana**
20-60 minuti di intensa attività aerobica, ad esempio corsa, ciclismo, sci di fondo

ogni giorno

aumentate l'attività fisica occasionale: parcheggiate più lontano,
usate le scale anziché l'ascensore, andate al lavoro a piedi, fate i lavori di casa,
non usate il telecomando, giocate con i figli, portate a spasso il cane

limitate l'uso di

televisione, videoregistratore, giochi su computer, non state seduti a lungo



A piedi o in bici, con le amiche e con gli amici

Progettazione partecipata di azioni volte a promuovere una maggiore sicurezza stradale e l'autonomia di bambini e ragazzi che frequentano le scuole situate nell'area del Sante Zennaro di Imola

La mobilità casa/scuola, anche a Imola è caratterizzata da scarsa autonomia dei ragazzi e da uso rilevante dell'automobile, da parte delle famiglie, per accompagnare i figli a scuola e riaccompagnarli a casa.

Il progetto "A piedi o in bici, con le amiche e con gli amici" avviato nel 2005 dall'Istituto scolastico e dal Comune, in collaborazione con l'Asl, le famiglie ed altri soggetti interessati, nell'area del Sante Zennaro, si proponeva di promuovere le condizioni affinché

bambini e bambine potessero spostarsi da casa a scuola senza usare l'auto. Ciò sulla base di premesse che sono ormai condivise a livello internazionale e nell'ambito di diversi campi del sapere e delle professioni.

Il lavoro è stato impegnativo, ma i primi risultati cominciano a vedersi. Alla fine dell'anno scolastico 2006/2007 oltre la metà degli scolari della scuola primaria raggiungeva la scuola a piedi o in bicicletta. È stato necessario installare nuove rastrelliere per parcheggiare le biciclette dei bambini.

Quando siamo partiti, molti erano gli ostacoli che si frapponavano ad una maggiore autonomia dei bambini e ad un più diffuso uso della bicicletta e della pedonalità.

Fra questi segnaliamo:

- La presenza di un traffico consistente (anche nell'area scolastica, oltre che in alcune strade circostanti), che il progetto mirava a ridurre, ma che in un primo momento rappresentava un ostacolo e manteneva alta la diffidenza dei genitori.
- Un bacino scolastico ampio, individuato ovviamen-

Psicopedagogisti, pediatri, esperti di ambiente e sostenibilità, Mobility Manager, sono alcune delle figure impegnate oggi in questo genere di progetti che mirano a:

- > dare ai bambini la possibilità di effettuare il movimento (almeno mezz'ora al giorno, tutti i giorni) sufficiente a mantenere una buona salute;
- > favorire la socializzazione;
- > abituare i bambini a una corretta educazione stradale, rendendoli più sicuri;
- > migliorare la qualità dell'ambiente urbano in prossimità della scuola con la riduzione del traffico, del rumore e dell'inquinamento dell'aria dovuto a fattori locali.



te sulla base di esigenze diverse dall'autonomia dei bambini: è evidente tuttavia che la lontananza delle case dei bambini dall'edificio scolastico e/o la complessità dell'itinerario che debbono compiere per "andare a" e "ritornare da scuola" determina o, quanto meno, condiziona le scelte dei genitori.

- Una certa sfiducia di molti genitori nelle capacità dei loro figli e la presenza di oggettive difficoltà che i bambini incontrano per strada.
 - La diffusa dipendenza da consolidate consuetudini familiari, indotte spesso dalla fretta mattutina da cui sono travolte oggi molte famiglie, che spinge a ritenere l'automobile la soluzione di mobilità migliore.
- C'erano naturalmente anche alcune importanti risorse da valorizzare, che ci facevano ben sperare.

In primo luogo il desiderio di autonomia dei bambini. Noi adulti possiamo desiderare che il tempo rallenti e che l'eventuale fase di relativa tranquillità appe-

na raggiunta si assesti, lasciandoci respirare, ma per i nostri figli crescere è un compito che non ha sosta.

Vanno segnalate poi, come fattore di successo, la volontà e le competenze del dirigente e dei docenti della scuola primaria che lungo il percorso hanno messo in gioco strategie efficaci per accrescere le competenze dei loro allievi, mobilitando risorse pedagogiche e didattiche su un ampio ventaglio di tematiche teorico-pratiche (valori e regole della convivenza civile, fiducia e autostima, capacità di lettura dei contesti ambientali e stradali, cultura della sicurezza e della prevenzione, abilità psicomotorie...), adottando metodologie volte a rendere i ragazzi protagonisti consapevoli dell'apprendimento.

Occorre aggiungere, tuttavia, che l'obiettivo di consentire a moltissimi ragazzi di andare a scuola e di ritornare a casa a piedi o in bicicletta è stato raggiunto insieme a quelle famiglie che hanno capito che in gioco c'erano la sicurezza e la salute dei loro figli. In molti casi si sono impegnate concretamente, anche



trovando il tempo di fare insieme a loro esperienze che rappresentano un indispensabile apprendimento individuale, che a scuola non è possibile realizzare.

Va quindi ricordato l'impegno del Comune di Imola che, dopo un periodo di difficoltà dovuto all'intreccio

di diversi progetti sull'area del Sante Zennaro, ha imboccato la strada giusta progettando e realizzando

il desiderio di autonomia dei bambini è un' importante risorsa da valorizzare

in tempi assai rapidi alcune trasformazioni riguardanti gli accessi, i parcheggi esterni e la viabilità interna al comparto, che sono stati decisivi nel convincere scuola e famiglia che si sta facendo sul serio.

Ad onor del vero non bisogna dimenticare che dal punto di vista infrastrutturale l'area in cui è situato il Sante Zennaro è da tempo servita da piste ciclopodoni che testimoniano l'impegno consolidato del Comune di Imola sul piano del mobility management, ma che richiedevano alcuni interventi integrativi specifici, tali da creare un contesto locale pienamente affidabile e funzionale.

Infine bisogna riconoscere che la strada giusta si sta imboccando perché è cresciuto un nuovo clima di consapevolezza sui temi della salute e della sostenibilità, favorito nel nostro caso anche dall'impegno intersettoriale e dalle collaborazioni interistituzionali necessarie ad affrontare i problemi complessi di fronte ai quali ci troviamo. Faccio qui riferimento, fra l'altro, alle sinergie prodotte dal mobility management del Comune di Imola e dal Piano per la Salute promossi dall'Asl, nell'ambito di un respiro progettuale di livello europeo.

Come abbiamo lavorato?

Per creare condizioni operative che garantissero efficacia è stato attivato fin dall'avvio un "gruppo di progetto" interistituzionale e intersettoriale (genitori, scuole, Comune, Asl, ecc), sede dove definire in dettaglio il percorso progettuale, scambiarsi opinioni, prendere accordi operativi, organizzare promozione, sostegno, regia, monitoraggio e valutazione del percorso stesso. Il lavoro si è poi sviluppato attraverso tre fasi:



1. raccolta dati e analisi situazione di partenza

Nella prima fase si è analizzata l'autonomia di bambini e ragazzi nei percorsi casa-scuola, utilizzando due questionari, uno per bambini e uno per genitori.

I questionari predisposti sono serviti per raccogliere informazioni sulla mobilità dei ragazzi, sulla percezione che ragazzi e genitori hanno della sicurezza e del pericolo,

sulle ragioni che ostacolano l'autonomia dei ragazzi e la fiducia dei genitori, per individuare i punti critici della viabilità e anche per posizionare sulla carta della città gli itinerari (ciclo-pedonali) casa-scuola dei ragazzi.

Il prodotto finale di questa indagine è rappresentato da una mappa di una parte del territorio di Imola, che fornisce informazioni sulla viabilità (frutto delle percezioni soggettive di bambini e genitori) e sui flussi dei percorsi casa-scuola, schede con grafici e commenti che tematizzano gli altri dati forniti dai questionari.

La percezione soggettiva di bambini e genitori sulle criticità, ha fornito dati utili al gruppo di progetto per capire come procedere.

2. il percorso di lavoro

L'indagine è il punto d'avvio di un processo che progressivamente ha coinvolto altri genitori, insegnanti, operatori, bambini e ragazzi e altre figure professionali che hanno programmato e realizzato attività volte ad accrescere le competenze dei bambini, a diffondere informazione e ad aumentare la sensibilità di tutti i genitori verso i temi del progetto e a creare condizioni di maggiore sicurezza.

3. a scuola a piedi o in bici con le amiche e con gli amici

La primavera 2007 è stato il momento in cui l'impegno di tutti è confluito nell'organizzare azioni che hanno ridotto sensibilmente il numero delle auto in movimento per accompagnare a scuola bambini e ragazzi, i quali hanno cominciato a usare gioiosamente piedi, gambe e bicicletta (autonomamente o accompagnati da un adulto) per andare a scuola e ritornare a casa.

La festa organizzata al Sante Zennaro, i preparativi e le giornate seguenti hanno offerto momenti emozionanti a chi le ha vissute direttamente, perché hanno mostrato la forza che possono esprimere la cooperazione fra ragazzi e adulti, la comunità d'intenti di cittadini e istituzioni impegnati a realizzare obiettivi chiari e condivisi che rappresentano un bene per tutta la comunità.

4. ma non erano tre le fasi?

Certo, ma il momento della verità viene ora.

Che accadrà nel prossimo anno scolastico, dopo la pausa estiva?

I comportamenti virtuosi continueranno e anzi si diffonderanno o tutto ritornerà come prima o quasi?

Chi pensa che il lavoro sia finito si sbaglia di grosso. Questi progetti richiedono da parte della scuola e delle

famiglie più consapevoli un grande impegno di manutenzione, per giungere ad una fase di stabilità in cui entrerà nelle regole non scritte della scuola e nel senso comune di adulti e bambini la convinzione che a scuola ci si va a piedi o in bicicletta e che l'auto si usa il meno possibile, quando proprio è necessario. Il Comune, per parte sua, realizzerà alcuni altri interventi previsti per completare il progetto.

infine due osservazioni

La prima è che l'esperienza del progetto realizzato al Sante Zennaro ha consentito di mettere a punto e consolidare esperienze presenti e diffuse a Imola fra insegnanti e operatori comunali.

La seconda, conseguente, riguarda l'opportunità di valorizzare l'esperienza acquisita per diffondere nel territorio le buone pratiche di ciclopeditività. Anche l'Asl è impegnata in questa direzione.

Il proverbio "una rondine non fa primavera" mi sembra a questo proposito quanto mai calzante, se consideriamo quanto sono gravi in Italia i problemi riguardanti la salute (tendenza all'obesità e ad altre malattie dimetaboliche), la sicurezza (incidenti stradali e loro conseguenze), l'ambiente (qualità dell'aria e altri costi ambientali dovuti all'abuso dell'auto privata), l'educazione di bambini e ragazzi (mancanza di autonomia e di competenze correlate che si acquistano solo con l'esperienza).

L'auspicio è che Amministrazione comunale, Asl e tutti quei soggetti che hanno collaborato direttamente o indirettamente alla riuscita del progetto qui presentato si rendano disponibili ad aiutare e sostenere le altre scuole del territorio imolese nella diffusione di questa "buona prassi".



Emergenza aria

inquinamento dell'aria e danni alla salute

Il territorio del Circondario Imolese è assimilabile a quello della Provincia di Bologna; non siamo dunque esenti dal problema del bacino padano in cui gli inquinanti permangono per la conformazione della pianura. La presenza dell'Autostrada A14 (Bologna-Ancona), che attraversa parte del nostro territorio, influisce poi in maniera decisiva sulla qualità dell'aria che respiriamo.

L'estensione del problema ha condotto da tempo Azienda USL di Imola e Provincia di Bologna ad un'importante collaborazione per valutare l'impatto degli inquinanti sulla nostra salute, soprattutto in termini di malattie del sistema cardiocircolatorio e dell'apparato respiratorio quali asma, bronchiti, tumori.

Dal 2003 si è sperimentata la prima applicazione del software AIRQ, suggerito dal Centro Europeo Ambiente e Salute dell'OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità) per gli studi a livello locale e nazionale. Gli inquinanti più critici nella nostra area, analizzati da AIRQ, sono le polveri sottili (PM10) durante la stagione invernale imputabili in misura rilevante al traffico

veicolare e l'ozono (O3) nella stagione estiva.

Questo software consente di elaborare i dati di qualità dell'aria registrati giornalmente dalle centraline poste all'interno del contesto urbano e di metterli in relazione con il numero dei decessi e dei ricoveri attribuibili al superamento dei limiti di legge degli inquinanti medesimi. Questo studio è stato svolto sia per l'anno 2003 che per il successivo 2004 e ha riguardato sia l'intero territorio della Provincia di Bologna che la sola città di Imola ed ha analizzato il numero di decessi e di ricoveri attribuibili al superamento del limite di legge delle PM10 e dell'Ozono.

I dati relativi all'anno 2004 nel territorio di Imola ci dicono che si registrano 2 decessi attribuibili ai superamenti delle PM10 ed uno ai superamenti dell'Ozono, valori meno marcati che nel bolognese in linea con un minor superamento in valore assoluto dei limiti tollerati per legge.

Ma di quanti superamenti parliamo in termini numerici? Tenendo presente che il valore massimo indicato dalla legge(*) per il PM10 è 50 µg/m³, Bologna lo ha





superato nel primo semestre del 2007 ben 63 volte. L'Unione Europea ha stabilito un numero massimo di superamenti pari a 35 quale valore massimo di tollerabilità annuale; ciò esprime pertanto la gravità della situazione nell'area bolognese.

Tale criticità è moderatamente più contenuta a Imola, dove la centralina ha registrato pur sempre il superamento poco più di 30 volte nel primo semestre.

Le condizioni meteo, ed in particolare la presenza di vento, hanno invece contenuto i valori dell'Ozono al di sotto del limite tollerabile ($120 \mu\text{g}/\text{m}^3$) nella città di Imola nel corso dei primi sei mesi dell'anno, mentre a Bologna il limite di legge è già stato superato una trentina di volte.

PM10: nel primo semestre del 2007 Bologna ha superato 63 volte il limite di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Nonostante la complessità del problema è inoltre ormai noto l'effetto di potenziamento che l'aumento della temperatura ambientale ha anche sui danni sanitari degli inquinanti atmosferici. L'Azienda Usl di Modena ha compiuto uno studio sui bambini che vivono nel centro della città in prossimità delle grandi arterie di traffico, ove si è riscontrato un nesso evidente con l'incremento di patologie dell'apparato respiratorio quali asma e bronchite.

Un ambito che sta interessando sempre più da vicino la comunità medica è quello degli effetti negativi sull'apparato cardio-circolatorio: le polveri ultrafini ad esempio non agiscono soltanto sulle mucose delle vie respiratorie, bensì queste molecole penetrano nel torrente circolatorio attraverso i capillari degli alveoli polmonari portando con sé altri inquinanti che risultano irritanti per le mucose tessutali. L'infiammazione

che ne deriva innescava un processo che a livello del muscolo cardiaco può portare alla formazione del trombo, con conseguente aumento dei

casi di infarto letale. La Società Italiana Medici Cardiologi, attenta a questo tema, ha fatto notare un dato inquietante: i veicoli crescono e la domanda di carburanti - soprattutto diesel - è solo in crescita!

Lo strumento locale più attuale per una politica di intervento migliorativo è senz'altro "Il Piano di Gestione per il Risanamento, l'Azione e il Mantenimento della Qualità dell'Aria" della Provincia di Bologna. È un documento di orientamento che i territori dovrebbero

I PRINCIPALI INQUINANTI DELL'ARIA

Fonte: ARPA

PM10 Il particolato sospeso (**polveri sottili con diametro inferiore o uguale a 10 micron**) risulta, di fatto, il **tramite** che consente la penetrazione, nell'apparato respiratorio dell'uomo, di **sostanze potenzialmente nocive**. La loro presenza nell'ambiente è legata a fonti naturali (eruzioni vulcaniche, polverosità terrestre, pollini ecc.) o può derivare da diverse attività antropiche quali emissioni da centrali termiche, da inceneritori, da processi industriali in genere, da traffico e svariate altre. Sono le più pericolose per la salute dell'uomo, in quanto possono determinare l'immissione all'interno del nostro organismo, fino a livello degli alveoli polmonari, di tutte le sostanze da esse veicolate. **Tutti i mezzi di trasporto** emettono polveri fini: in ogni caso i veicoli diesel, sia leggeri che pesanti, emettono quantitativi di polveri, per chilometro percorso, maggiori rispetto ai veicoli a benzina, riconosciuti comunque responsabili della produzione di piccole quantità di questo inquinante. Emissioni sono attribuibili anche alla erosione del manto stradale, all'usura di freni e pneumatici ed al risollevarsi di polvere presente sulla carreggiata.

OZONO L'ozono è un gas **altamente tossico** dotato di odore pungente caratteristico. Esso è naturalmente presente in una fascia della stratosfera, compresa tra i 20 e 30 Km. di altezza denominata per l'appunto **ozonosfera**: l'ozono **protegge la terra da più del 90% delle radiazioni UV** dannose per la vita sul nostro pianeta. A livello del suolo viene definito come un **inquinante gassoso secondario** che si for-

adottare e che, attivando un processo trasversale e multisettoriale, ha effetti e interazioni sulla mobilità, i trasporti, l'urbanistica, le attività produttive e la logistica.

In modo prospettico fornisce i dati e le simulazioni delle conseguenze nel tempo dell'inquinamento atmosferico, arrivando a suggerire un ampio spettro di azioni di indirizzo adottabili dalle singole comunità del nostro territorio per diminuire concretamente il problema. Si tratta di azioni di carattere strutturale (non emergenziale), perché ormai è chiara la necessità di un approccio "forte" che agisca sulle cause dell'inquinamento.

I tanti studi sviluppati e il numero di dati a disposizione puntano, comunque, tutti in un'unica direzione:

> **diminuire il numero di veicoli circolanti e la quantità di carburante utilizzato, la cui attuabilità è direttamente proporzionale alla nostra capacità di creare alternative valide, in quanto i bisogni di mobilità non possono essere negati.**



(*) Vale la pena precisare che i limiti adottati dal nostro Paese, e più in generale da Enti, Stati o loro comunità, hanno lo scopo di conciliare interessi legittimi in conflitto in seno alla società; sono l'espressione di un determinato compromesso sociale e non discendono da dati scientifici incontrovertibili. Non a caso tali limiti di norma sono soggetti a periodiche revisioni e in definitiva rappresentano il cosiddetto "rischio accettato".

I PRINCIPALI INQUINANTI DELL'ARIA

Fonte: ARPA

ma nell'atmosfera di aree antropizzate attraverso **reazioni fotochimiche** a partire da precursori come ossido di azoto, piccole molecole organiche (idrocarburi, composti organici volatili) in presenza di radiazione solare. L'ozono, energico ossidante, reagisce chimicamente con una grande quantità di sostanze presenti nell'aria e nel suolo e probabilmente rappresenta, assieme al materiale particolato, uno dei più importanti inquinanti con una tossicità valutata dalle 10 alle 15 volte superiore a quella del biossido di azoto.

BENZENE Il benzene è un idrocarburo che si presenta come un liquido volatile, in grado cioè di evaporare rapidamente a temperatura ambiente, incolore e facilmente infiammabile. È il capostipite di una famiglia di composti organici definiti aromatici per l'odore caratteristico ed è un componente naturale del petrolio (1 – 5% in volume) e dei suoi derivati di raffinazione. In atmosfera la sorgente più rilevante di benzene (oltre l'80%) è rappresentata dal traffico veicolare, principalmente dai gas di scarico dei veicoli alimentati a benzina. Tra i vari elementi presenti in atmosfera, questo idrocarburo rappresenta probabilmente uno di quelli a più elevato rischio sanitario. Esso viene infatti classificato come **cancerogeno** di categoria 1.

CO Il **monossido di carbonio**, noto anche come **ossido di carbonio** è uno degli inquinanti atmosferici più diffusi. È un gas tossico, incolore, inodore e insapore che viene prodotto ogni volta che una sostanza contenente carbonio brucia in maniera incompleta. È più leggero dell'aria e si diffonde rapidamente negli ambienti. In ambito urbano la sorgente principale è rappresentata dal **traffico veicolare** per cui le concentrazioni più elevate si riscontrano nelle ore di punta del traffico. Il principale apporto di questo gas (fino al 90% della produzione complessiva) è determinato dagli **scarichi dei veicoli a benzina** in condizioni tipiche di traffico urbano rallentato (motore al minimo, fasi di decelerazione, ecc.).

Altri inquinanti pericolosi sono:

SO₂ - biossido di zolfo - o **anidride solforosa**

NO₂ - biossido di azoto

I.P.A. - **Idrocarburi Policiclici Aromatici**

La mobilità casa-lavoro

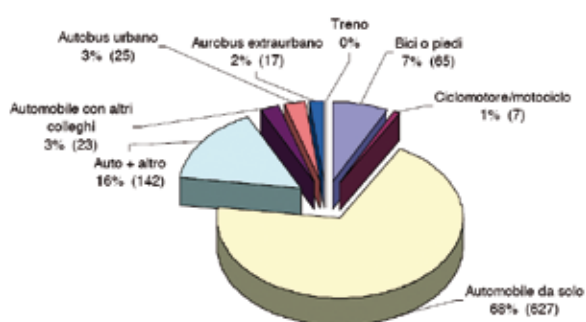
Il buon esempio deve partire dagli Enti pubblici

La mobilità casa-lavoro rappresenta una vera sfida per il nostro territorio, se davvero si vorrà diminuire l'inquinamento dell'aria in difesa della nostra salute e dell'ambiente. È sotto gli occhi di tutti il fatto che nelle ore di punta lunghe file di auto con un solo passeggero si muovono lentamente per raggiungere un'azienda o un ufficio o per rientrare alle abitazioni da cui sono partite. Possiamo poi immaginare che per molti, residenti nella medesima città in cui lavorano, lo spostamento - proprio perché breve - avviene ben quattro volte invece di due, includendo la pausa pranzo.

La prima azione di un Mobility Manager aziendale sarà dunque quella di verificare attentamente le ca-

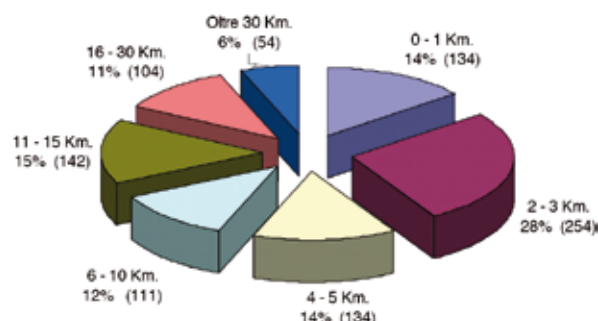
ratteristiche degli spostamenti dei dipendenti della propria azienda per tradurre in numeri concreti impressioni così comuni. L'analisi di mercato, primo strumento di marketing, viene assunta così nell'ambito del Mobility Management quale punto di partenza per fotografare gli spostamenti casa-lavoro. La sua valenza è fondamentale e i risultati possono essere utilizzati a più livelli: innanzi tutto perché dalle percezioni si passa a dati di fatto; i dati di fatto, poi, condivisi e comunicati all'interno dell'azienda aumentano la coscienza collettiva sulla problematica e offrono l'opportunità di programmare interventi aziendali a favore di una mobilità più sostenibile con il diretto coinvolgimento degli stessi dipendenti; i

Mezzi usati in inverno per recarsi al lavoro



La grandissima maggioranza dei lavoratori (l'84% - 769 persone del campione) in inverno utilizza l'auto: o come unico mezzo (68%) o alternandola con altri (16%). Solo il 16% utilizza mezzi di trasporto alternativi.

Chilometri percorsi per recarsi al lavoro



388 lavoratori (il 42%) riferiscono di abitare ad una distanza inferiore ai 3 km. dal posto di lavoro. È dimostrato che per percorrere questo breve tragitto è più conveniente usare la bicicletta o andare a piedi.

dati raccolti, infine, possono essere confrontati con altre realtà aziendali e l'amministrazione del medesimo territorio (Mobility Manager d'Area) per attuare politiche urbane atte a contenere il traffico, favorire la mobilità ciclabile casa-lavoro, migliorare i servizi pubblici, ecc.

È recentissima l'ampia e dettagliata indagine condotta dal Mobility Manager dell'Azienda USL di Imola, dr. Guido Laffi, per delineare il quadro degli spostamenti casa-lavoro. Ben 958 questionari sono stati raccolti su un totale di 1720 dipendenti (adesione 55,7%). Volendo cogliere alcuni dati rilevanti, evidenziamo che: il 60% delle persone del campione abita a Imola, il 78% del campione lavora nei due Ospedali della città di Imola, il 75% impiega fino a un massimo di 30 minuti per arrivare a destinazione, il 68% utilizza l'auto da solo in inverno (il 53% in estate), il 56% dichiara di abitare ad una distanza inferiore ai 5 km - tragitto che potrebbe essere coperto in bicicletta - il 63% non compie abitualmente soste nel tragitto, solo l'8% del-

le auto è a metano, il 4% a GPL.

Nel contempo viene rilevata una disponibilità ad utilizzare maggiormente la bicicletta in cambio di posteggi aziendali coperti e sicuri, così come a far parte di equipaggi di car-pooling se l'organizzazione viene favorita dall'azienda stessa.

Il dialogo pubblico/privato sulla mobilità casa-lavoro, ha mosso i primi passi anche sul nostro territorio. Leggendo le attività svolte dagli Enti locali di maggiori dimensioni (Comune di Imola, 600 dipendenti, Azienda USL di Imola, 1720 dipendenti), ci accorgiamo che il salto di qualità è avvenuto nel momento in cui le stesse amministrazioni pubbliche hanno capito che sensibilizzare le aziende industriali ad impegnarsi su questo tema significava, prima di tutto, iniziare ad attuare azioni innovative nelle proprie realtà. È la strategia del "buon esempio" che alcuni Enti Pubblici hanno già iniziato ad adottare. Ora la sfida sta nell'impegno a proseguire e nella condivisione delle esperienze e dei buoni risultati raggiunti.

LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO

La mancata o ritardata diffusione di tecniche (moderazione del traffico) in Italia non è un fatto riconducibile ad uno scontro tra diverse concezioni dell'ingegneria stradale. Essa deriva piuttosto dalla **volontà, politica e culturale, di non volere o sapere negare la priorità da garantire sempre al traffico** nel disegno e nella gestione delle strade urbane, e nel parallelo disconoscimento della ineliminabile commistione di funzioni che ad esse deriva semplicemente dall'essere parte di una città.

Occorre infatti tenere presente che, in una realtà urbana tipica, **una quota relativamente modesta di strade – orientativamente il 30% – è destinata a svolgere ruoli portanti** nel sistema della viabilità cittadina. Eppure tutte le strade sono trattate nello stesso modo, ed in tutte le strade gli automobilisti sono autorizzati ad imporre le proprie regole – sia lecite che illecite – ed i propri comportamenti, ai quali tutti gli altri utenti si devono adeguare.

Un intervento di moderazione potrà allora diventare una occasione straordinaria di riappropriazione della città e di profonda trasformazione dello spazio pubblico, che potrà accogliere nuovamente le funzioni negate. Ed è proprio attorno alla riscoperta e valorizzazione delle funzioni urbane (l'andare a scuola, lo stazionare davanti ad un cinema, l'acquistare il pane...) che può cadere quel carattere posticcio che spesso ci si trova a dover riconoscere negli elementi di arredo e nei dispositivi "tecnici" di moderazione di molte realizzazioni.

La ciclabilità rappresenta un elemento che, per l'estensione ed i forti condizionamenti richiesti per il suo inserimento, assume una notevole valenza ordinatrice, dalla quale possono essere fatte dipendere gran parte delle proposte di riorganizzazione dell'intero sistema della mobilità urbana.

fonte: Relazione ing. Alfredo Drufuca, Polinomia Milano, Corso di formazione PPS per i tecnici dei Comuni e liberi professionisti, ottobre 2005

La tecnologia per prevenire gli incidenti

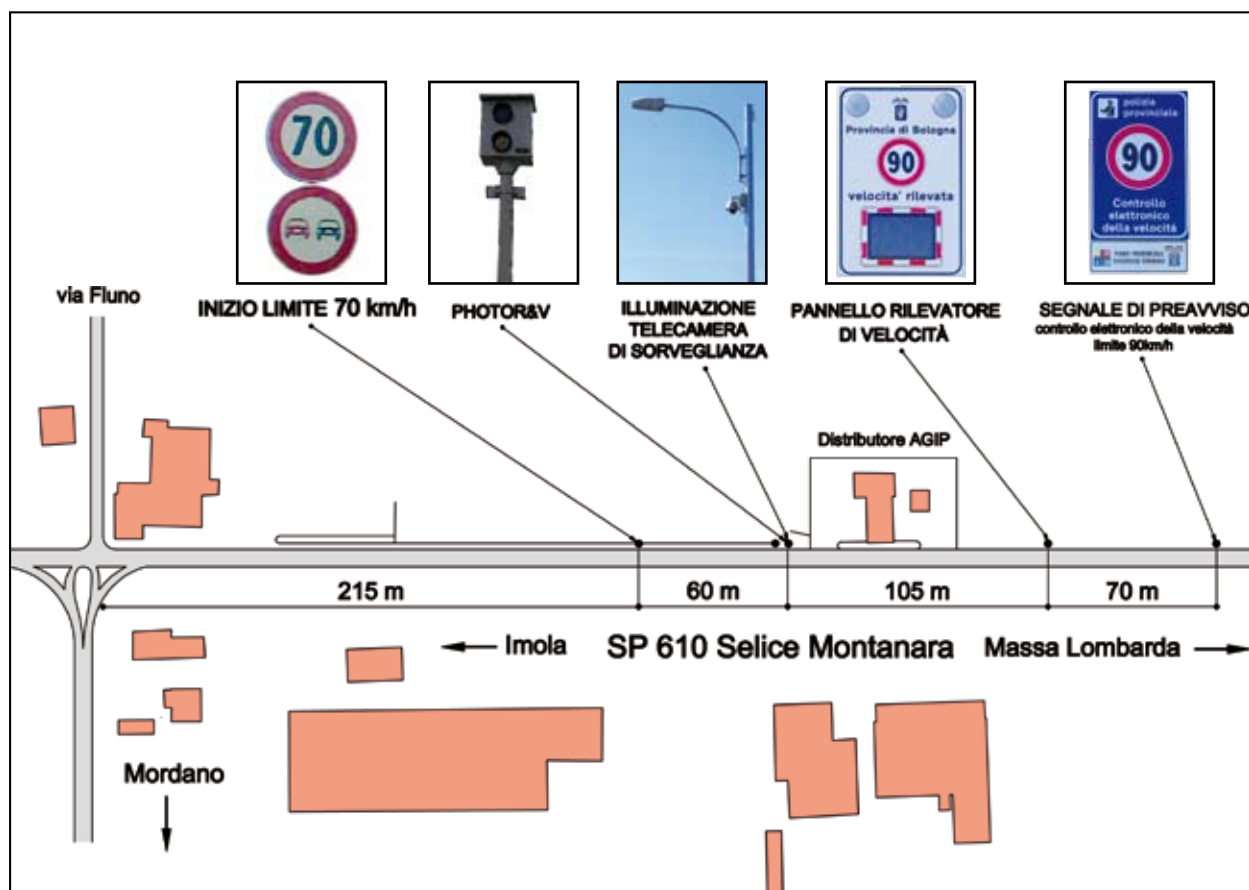
Area Blu, più conosciuta per la gestione dei parcheggi nella città di Imola, oggi è una realtà ampia e complessa che lavora direttamente per i soggetti pubblici azionisti. Da segnalare la recente partecipazione della Provincia di Bologna che siede al tavolo degli azionisti insieme ai Comuni di Imola, Castel San Pietro, Dozza e ConAmi e che ha introdotto un importante Progetto sulla Sicurezza Stradale, già reso operativo da Area Blu.

Il progetto è scaturito da un attento studio che ha individuato nell'eccesso di velocità la prima causa di

incidente sulle nostre strade. La politica provinciale si è dunque espressa attraverso linee guida e possibili azioni per il controllo della velocità.

L'individuazione delle tratte più pericolose, ovvero con un'alta incidentalità e un alto costo sociale, sono oggi oggetto di monitoraggio, grazie a moderni strumenti tecnologici operati da Area Blu, con lo scopo principale di limitare la velocità dei mezzi in transito e, quindi, di prevenire possibili incidenti. Si tratta di un sistema di controllo automatico fisso a rete gestito da un unico centro.

**Ecco una "postazione-tipo",
collocata in prossimità di un incrocio pericoloso
sulla provinciale che da Mordano va a Massa Lombarda**



Una chiara segnaletica avvisa l'automobilista sia del limite di velocità di legge, sia del successivo controllo e rilevazione elettronica della velocità dell'auto. Un superamento del limite fa scattare una foto e la successiva sanzione (148 € per superamento oltre 10Km/h, 370 € oltre i 40 km/h e due punti sulla patente), ma è evidente che l'intero sistema vuole essere soprattutto un forte richiamo a rallentare e fare attenzione.

Per quanto riguarda, poi, il rispetto dei semafori, dopo l'esperienza di "Rosso Stop" è ora la volta di "Foto Red". Su 19 postazioni installate, normalmente quelle attive sono circa il 50%, dunque non tutte fanno multe, ma la loro stessa presenza induce ad un più prudente comportamento di guida. L'installazione degli apparati è stata seguita anche da una revisione dei limiti di velocità e da una forte campagna provinciale di comunicazione.

Va osservato poi che la sostituzione di vecchi semafori con apparecchi di ultima generazione molto più luminosi e a più basso costo energetico hanno realmente ridotto il numero di multe, addirittura del 20-30% nell'incrocio di Osteria Grande in direzione Bologna. Un altro esempio: a Imola "Rosso Stop" conta 14 postazioni di cui la metà attive; il semaforo all'incrocio di Via della Resistenza e Via Campanella oggi registra al massimo una o due multe al giorno contro le 30-40 del 2005, in cui funzionava la videocamera ma non erano ancora presenti le segnalazioni "Rosso Stop".



Cresce infine il ruolo di Area Blu nell'imolese. Dal 2000 al 2005 l'esperienza nella gestione dei parcheggi è cresciuta ed ha portato ad una vera e propria razionalizzazione della sosta e una regolazione dei flussi di viabilità, con costruzione di nuove aree di sosta e modifica delle tariffe.

Ora Area Blu collabora con il Comune anche per la progettazione del collegamento delle piste ciclabili e tende sempre più ad operare in termini consulenziali con l'Assessorato alla Mobilità, quando intravede possibili miglioramenti o correzioni, come ad esempio l'attraversamento sicuro delle biciclette ai semafori o la realizzazione di percorsi sicuri per i ciechi.

Non va poi dimenticata la positiva esperienza di "Imola in bici", le famose biciclette arancioni – 120 al momento - gestite da Area Blu e oggi con più di 1000 abbonati che possono utilizzarle gratuitamente dalle ore 7 alle ore 24 ogni giorno per i loro spostamenti in città.



Quali interventi?



deceduti residenti nel territorio dell'Ausl Imola (1996-2006)

	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06
M	20	23	24	15	23	17	10	16	16	9	15
F	4	5	6	6	5	5	5	2	2	5	3
tot	24	28	30	21	28	22	15	18	18	14	18

Fonte: Dipartimento di Sanità Pubblica AUSL Imola



MOBILITÀ SOSTENIBILE

L'attività dei Comuni
del Territorio Imolese



PIANO PER LA SALUTE 2007



Ordinanze

Aderisce a tutte le ordinanze di limitazione o blocco del traffico.

Auto a basso impatto

Nel 2006 il Comune ha messo a disposizione dei cittadini, tramite bando, i Fondi regionali per favorire la conversione di mezzi privati pre-euro. Già esauriti invece i fondi nazionali ICBI per mezzi euro1 ed euro 2.

Da tre anni è partito il piano di conversione del **parco mezzi comunali**.

Oggi circa 30 mezzi - tra auto, scuolabus, furgoni, scooter - sono a basso impatto (metano, GPL, ibridi o elettrici puri) su un totale di n.128 mezzi comunali.

A ciò si aggiunge un'azione riorganizzativa, ovvero una razionalizzazione, per l'uso condiviso dei mezzi (car-sharing) e oggi l'Economato è l'unico centro di acquisto di nuovi mezzi.

Piste ciclopedonali e rotonde

Sono in continua progettazione. Il lavoro viene svolto, non per tratti, ma secondo "percorsi o itinerari". Inoltre, ogni volta che il Comune interviene su una strada, cerca sempre di operare interventi per migliorare la sicurezza e facilitare l'utilizzo delle infrastrutture da parte di ciclisti e pedoni. Di fatto l'attenzione fino ad oggi si è concentrata maggiormente sul centro urbano.

È in cantiere un programma di verifica e completamento delle piste ciclopedonali cittadine; l'obiettivo è di migliorare la rete esistente (es. punti pericolosi, non funzionali o mal segnalati) per renderla continua e fluida.

Da segnalare l'intervento su Via Marconi e Via Galvani per migliorare le piste di accesso alla Stazione ferroviaria.

"Rosso stop"

Da rilevare il risultato dell'iniziativa "Rosso stop", messa in atto dalla Polizia Municipale con il supporto tecnico di Area Blu: la rilevazione fotografica delle auto che passano con il rosso ai semafori sta portando a un progressivo calo delle infrazioni, il che mostra un cambiamento di comportamento dei cittadini al volante, aumentando la sicurezza sulle strade.

"Imola in Bici"

Nel settembre 2005 sono state acquistate e messe a disposizione del pubblico n. 80 biciclette pubbliche (di colore arancione), utilizzabili dopo aver acquisito una chiave codificata - che viene messa a disposizione sottoscrivendo un contratto e versando una cauzione. Il servizio è gestito da Area Blu. Ad oggi sono state distribuite più di 1000 chiavi e il Comune sta provvedendo ad aumentare il numero di bici a disposizione. La chiave è utilizzabile anche nelle altre città che usano lo stesso sistema (es. Bologna, Faenza....). Regole rigide ne garantiscono il funzionamento e il successo dell'iniziativa è anche sottolineato dal fatto che non si sono verificati furti.

ATC

Con l'azienda di trasporto pubblico ATC il lavoro è costante per adeguare i servizi alle esigenze della città, provvedendo a potenziamenti, nuovi servizi (come ad es. l'allungamento del percorso della linea 3 nella zona industriale di Imola) e aggiornando il servizio in termini di rettifiche di orari o adeguamenti di percorsi.



Mobilità Casa-Lavoro: Mobility Manager Aziendale (MMA)

Un dato assai rilevante indica che sono **6.000 i dipendenti** delle aziende imolesi che hanno oggi un MMA.

Sono stati stimati in 1.400.000 i chilometri percorsi in un anno dai dipendenti del Comune (tot. n. 640), per un valore di 304.000 €!

L'attivazione di un effettivo processo di mobility management aziendale – coordinato dal Mobility Manager d'area – si rivela lungo e richiede costanza e continuità. Ad oggi sono una decina le aziende imolesi che hanno iniziato a mettersi in gioco.

L'approccio utilizzato dal coordinatore è stato incentrato sulla **formazione del MMA** e il **"buon esempio"** dato dal Comune stesso con iniziative concrete ripetibili nel mondo aziendale.

Esempio 1 – "Imola in Bici", la chiave delle biciclette arancioni è stata messa a disposizione dei dipendenti comunali senza cauzione. Le aziende interessate al servizio sono anche invitate ad aumentare il parco bici attraverso sponsorizzazioni.

Esempio 2 - "ATC", il Comune ha fatto un accordo estendibile anche alle aziende del territorio: ha acquistato un pacchetto di abbonamenti annuali agevolati (validi anche nel week-end), oggi in distribuzione ai dipendenti a prezzo decisamente scontato. La campagna abbonamenti è iniziata il 1° marzo e già 145 dipendenti su 640 hanno aderito (da rilevare che ¾ sono donne). Fondamentale la promozione interna al Comune e l'informazione corretta sui servizi e linee disponibili (giornalino, email interne, sito del Comune).

Le "Linee guida" approvate dalla Giunta comunale sono già nelle mani delle aziende.

Altre azioni: ad ogni MMA è stato consegnato un Kit (cd); è stato redatto un primo notiziario - "ImolaMobility" - dal Comune di Imola; il sito del Comune ha dedicato uno spazio specifico alla mobilità; va attivato un software interno sperimentale per organizzare il car-pooling dei dipendenti comunali.

Il "Piano Mobilità Casa-Lavoro" è scaricabile da Internet.

Trattandosi di un cambiamento culturale, in questa fase di lancio si rivela fondamentale l'approccio di comunicazione interna "one-to-one".



Mobilità Casa-Scuola

Il MM del Comune ha puntato ancora una volta sul "buon esempio", tenuto conto anche delle forze limitate in campo.

Le energie si sono concentrate da tre anni – oggi si cominciano a raccogliere i risultati – sulla **Scuola Elementare di S. Zennaro con il progetto "Mobilità sicura"** che coinvolge circa 300 bambini. Ci lavorano anche il consulente pedagogo Valter Baruzzi e i volontari dell'Unione Sportiva Imolese.

Sono stati prima formati gli insegnanti e sono state verificate le abitudini di percorso casa-scuola con questionari indirizzati ai bimbi e ai genitori. Durante la formazione è stato curato un laboratorio per aggiornare la propria bicicletta e sono state fatte prove pratiche di guida.

Quest'anno fino a maggio i bimbi sono stati invitati ad andare a scuola a piedi e in bici, favoriti da un incentivo di "raccolta punti", mentre il 12 maggio si è svolta una iniziativa con i genitori.

Contemporaneamente il Comune è intervenuto per modificare l'accesso alla scuola e per la messa in sicurezza dei percorsi.

L'obiettivo della scuola è caratterizzarsi il più possibile su questo tema, tanto che i genitori che sceglieranno quella scuola terranno conto anche di questa pratica.

UN TEMA PER IL FUTURO

Risolvere in modo efficiente e ambientalmente sostenibile il problema della distribuzione delle merci in città.

*...perché la maggior efficienza ambientale è inscindibile da quella economica e ...
"ti fa stare bene!"*



Piste ciclabili e cicloturistiche

L'Amministrazione nell'ultimo decennio ha operato molto sul tema delle piste ciclabili. È stata realizzata la pista ciclabile che dalla Codrignanese giunge costeggiando il fiume Santerno dopo 3-4 km ai bacini di Rineggio (oggi riserva di acqua gestita da Hera), dove è in fase di ultimazione la ristrutturazione di un casolare di campagna che sarà destinato prioritariamente a centro di educazione e promozione della risorsa acqua.

Nell'ambito del progetto di **Parco fluviale sul Santerno** è previsto un percorso ciclo-pedonale lungo l'asta fluviale che collega la suddetta pista ciclabile alla parte alta della Vallata la cui fattibilità è legata al reperimento di finanziamenti esterni da parte della Comunità Montana stante l'alto costo di realizzazione.



Nel 2006 con la realizzazione della passerella affiancata al Ponte sul Santerno è stata completata la pista ciclabile a fianco della strada provinciale Montanara che collega in sicurezza l'Area artigianale-industriale e la borgata di Mescola al Centro del Paese.

Per la parte Sud del Paese è stata accarezzata l'idea di realizzare un possibile percorso ciclabile per unire



Borgo T. a Fontanelice lungo la sede della vecchia ferrovia che si sviluppa lungo la strada provinciale Montanara. Per il momento l'Amministrazione comunale ha nel proprio programma triennale dei lavori pubblici la realizzazione del tratto che collega la Borgata di Rio Maggiore al Centro.

Rispetto alla prospettiva avanzata dall'Amministrazione provinciale di rafforzare la SP Valsanterno (Codrignanese) al fine di sgravare la Montanara, il Comune di Borgo ha chiesto particolare attenzione nella elaborazione dello studio di fattibilità che tenga conto sia della necessità di mettere in sicurezza la circolazione all'interno della Frazione di Codrignano (Circonvallazione) sia di privilegiare la percorrenza ciclo-pedonale. Nell'ambito di questo progetto dovrà essere sviluppato anche il raccordo ciclabile Borgo T./Imola da svilupparsi lungo l'asta del Fiume Santerno.

Sicurezza stradale

Per limitare la velocità dei veicoli sono stati realizzati dall'Amministrazione comunale nuovi attraversamenti pedonali sulla strada provinciale Montanara, sono stati rimarcati i limiti di velocità e inseriti i cosiddetti 'rallentatori sonori' (zebrature sul selciato) e i dossi nelle vie interne agli abitati del Capoluogo e delle Frazioni.

In sede di variante al PRG vigente sarà proposta la costruzione di una rotonda sulla SP Montanara in corrispondenza dello sviluppo dell'attuale zona artigianale-industriale che avrà due finalità: consentire un accesso maggiormente sicuro alla nuova area artigianale prevista a valle dell'abitato e rallentare il traffico proveniente da Imola.

Un progetto di Circonvallazione di Borgo T. è da anni delineato negli strumenti urbanistici comunali, ma sempre per mancanza di fondi resta al momento sulla carta.



Eventi

Aprile – Gara di mountain bike lungo la Vena del Gesso, organizzata da una Associazione sportiva in collaborazione con il Comune.

Volontariato

In questo Comune l'opera del volontariato a favore dell'ambiente è di fondamentale importanza. Sono diverse le associazioni ed i volontari singoli che contribuiscono al mantenimento del parco lungo il fiume e delle aree verdi del paese in collaborazione e raccordo con gli Uffici comunali. Il Comune ha fornito loro uno spazio nel proprio magazzino e le attrezzature per svolgere l'attività.

Auto elettriche

Al momento non è previsto il rinnovo del parco macchine comunale, peraltro molto esiguo. Sicuramente l'acquisto di **veicoli elettrici** sarà preso in esame al momento del ricambio soprattutto se, stante l'esiguità delle risorse comunali disponibili, sarà supportato da agevolazioni e contributi a fondo perduto legati alla presenza di Aree Ambientali tutelate e di pregio (Parco della Vena dei Gessi Romagnoli).

UN TEMA DI RIFLESSIONE

Percorsi casa-lavoro: Cooperativa Ceramica di Imola (stab. ex-Verbena)

Nel recente passato l'azienda ha ottenuto dal Comune il permesso per ampliare il parcheggio per le auto dei suoi dipendenti.

Ci si chiede se il management dell'azienda avesse valutato la possibilità di investire diversamente i 300.000 euro spesi per i posti auto, per esempio nell'acquisto di un bus/shuttle aziendale da 50 posti per collegare regolarmente Imola allo stabilimento di Borgo T.

Importante ci sembra la valutazione dei vantaggi per l'azienda e i dipendenti e la valutazione del ruolo che il PPS potrebbe assumere insieme al Comune interessato.



Piste ciclabili

Una pista ciclabile è stata realizzata sulla strada Provinciale Selice-Montanara nel 2002.

Progettata una pista ciclabile all'interno del P.P.I.P. denominato Canale Lambertini (zona industriale). Tale pista correrà in fregio al Canale Lambertini, secondo un tragitto parallelo alla Provinciale, a carattere ambientale. È in corso il rilascio del titolo abilitativo che autorizzerà tale realizzazione. Non ancora finanziata e progettata con la Comunità Montana Via dei Mulini fino alla Chiusa di Codrignano.

A S. Martino in Pedriolo - area in crescita oggi con 500 abitanti – realizzato un tratto ciclabile con percorso protetto per collegare l'abitato al centro sportivo e al giardino lungofiume.

Mobilità casa-scuola

Attivo un servizio di trasporto scolastico collettivo gestito dalla Comunità Montana Valle del Santerno.



Realizzato un passaggio ciclopedonale che collega Casale basso, Via Cervi e Via Luca Ghini, alle scuole elementari (progettato nel 2004 e inaugurato nel 2007).

Sicurezza stradale

Intervento della Provincia di Bologna scendendo a valle in concomitanza di Via Pila e Via 4 Madonne: il rettilineo è stato reso più sicuro con uno svincolo protetto per diminuire la velocità e con una maggior illuminazione.

Strisce pedonali su fondo rosso nel centro del paese.

AMBITI DI IMPEGNO FUTURO

- *Favorire comportamenti meno pigri da parte della cittadinanza che tende ad utilizzare l'auto anche per tragitti brevissimi.*
- *Mobilità casa-lavoro: oggi i dipendenti della Leonardo Ceramica e dell'Ondulato Santerno provengono da molte direzioni e lavorano con 3 turni su 24 ore, ciò fa sì che ciascuno si organizza con propri mezzi.*
- *Attese nei confronti delle possibili iniziative intercomunali del Circondario Imolese.*



L'attenzione del Comune è soprattutto in direzione della conservazione del verde e della produzione di energia pulita.

Auto elettrica

Per la prima volta il Comune ha sostituito il mezzo deputato alla pulizia del verde pubblico con un'auto elettrica (tipo Ape Piaggio).

Centrale idroelettrica

Un privato, accedendo anche a fondi regionali, sta per mettere in funzione un'antica centrale idroelettrica in collaborazione con Enel. Un'operazione interessante anche per le scuole.

Centrale eolica

Una società di Verona sta proponendo l'installazione di una centrale eolica sul territorio del Comune di Castel del Rio in una zona collinare priva di vegetazione. Sarebbe la prima del nostro circondario. Prevede l'attivazione di nr. 16 mulini a vento (alti 75 m/cad.) capaci di produrre energia pulita per ca. 30.000 utenti. L'energia elettrica viene venduta ad Enel ed il Comune riceve una royalty annuale.



Associazionismo e riciclo

Il Comune sostiene annualmente l'iniziativa di Legambiente 'Puliamo il mondo' che coinvolge anche le scuole.

Adesione a PiccolagrandeItalia, iniziativa promossa dalla Legambiente O.N.L.U.S. che anche quest'anno insieme ad ENEL promuoverà il risparmio energetico nei piccoli comuni distribuendo lampadine ad alta efficienza. Importante anche l'attenzione dei cittadini al riciclo di carta, vetro e plastica.

Una storia di mobilità sostenibile

Il geom. Paterna è stato impiegato del Comune di Castel del Rio per 14 anni. Ha utilizzato regolarmente il servizio bus ATC che collega Imola alla Vallata del Santerno. Gli orari delle corse erano adeguati alle sue esigenze lavorative. I vantaggi che ha percepito: minor pericolo, minori costi, salvaguardia dell'ambiente, maggior socializzazione (con autisti e passeggeri), tempo del viaggio utilizzato anche per la lettura. I 10 minuti in più del viaggio – rispetto all'auto – non sono percepiti come uno svantaggio grave, visti i vantaggi.





L'ambiente naturale (verde e fiume) sono visti come risorsa centrale del paese da mantenere e valorizzare per una qualità urbana e sociale.

Strada della ginestra

In corso di realizzazione, in collaborazione con la Comunità Montana, la Provincia di Bologna e il Comune di Casalfiumanese un percorso caratterizzato dalle ginestre lungo la provinciale per Gesso, per favorire la riscoperta del territorio.

Monte Penzola

In corso di progettazione un **percorso geologico** che porta in cima al monte e che fa parte del parco della Vena del Gesso.

Parco del fiume Santerno a Fontanelice

In corso di realizzazione da parte della Comunità Montana con fondi europei dell'Obiettivo 2.

Il progetto prevede il **recupero dell'area del lungo-fiume da Prato a Termara** chiudendo l'accesso ai



mezzi motorizzati e costruendo nel primo tratto parcheggi.

Nel progetto è previsto lo spostamento del chiosco all'inizio del parco e la rinaturalizzazione dell'area, curando il verde pubblico e favorendo l'insediamento di piante autoctone.

Iniziative ambientali ed ecologiche

Ogni anno riscuote notevole successo l'iniziativa **Pu- liamo il mondo promossa da Legambiente** e organizzata insieme alle Guardie Ecologiche Volontarie che vede la partecipazione di molti bambini e consiste nel pulire un tratto del lungofiume.

Quest'anno si è svolta la prima edizione della **giornata ecologica: Aria di Festa**. Il 6 maggio nel centro storico è stata realizzata l'**Infiorata, Sciame di biciclette**, e un incontro con l'associazione culturale "Nel giardino, nella Natura" per allestire i balconi fioriti. Il tutto si è concluso con una merenda e con la distribuzione delle fragole da parte della Coldiretti. Un modo per vivere l'ambiente ed il centro storico. L'iniziativa era in collaborazione con **Liberiamo l'aria** e la **Piccola grande Italia**.



Scuola – Educazione ambientale

È alle elementari che 'seminano' con iniziative che facciano conoscere e vivere l'ambiente; quest'anno il progetto di conoscere l'ambiente ha visto per le scuole elementari l'osservazione degli uccelli e l'installazione insieme ai bimbi di cassette per la nidificazione nei parchi pubblici.

Pista ciclabile

Conclusa la pista ciclabile che da Villa S. Giovanni (direzione Borgo Tossignano) giunge sino al paese. È in fase di progettazione la conclusione della pista fino nel centro del paese. È prevista nel piano degli investimenti 2008 e il progetto è in collaborazione con la Provincia di Bologna. In questo modo si mette in sicurezza tutto il tratto da Villa San Giovanni fino nel centro del paese.

Ponte di Prato

Allargato e messo in sicurezza con intervento provinciale il ponte che collega alla Valsellustra.

Centro Storico

Il progetto ha riqualificato e ridisegnato le vie antistanti alla piazza Roma, rendendole spazi di socializzazione per la vita quotidiana delle persone e attrezzandole affinché siano funzionali alle manifestazioni estive, ricomprendendo non solo la riqualificazione, ma anche il risanamento dell'impiantistica sottostante.



L'intervento ha visto anche una revisione dei percorsi pedonali all'interno di un piano del traffico.

Il progetto si colloca in un percorso più ampio che prevede la realizzazione di un parcheggio a ridosso del centro storico e lo studio per una valorizzazione del verde che lo cinge. Non solo riqualificazione ma anche un nuovo modo di vivere il centro storico favorendo i momenti di socializzazione.

Fotovoltaico per percorso pedonale

È prevista la realizzazione di illuminazione con fotovoltaico di Via Santerno, percorso ciclo pedonale che collega con il fiume e con il centro storico.

CRITICITÀ

Valle del Santerno e gestione dei mezzi pesanti

La Valle del Santerno rappresenta da sempre, e oggi anche grazie alla sua riqualificazione ambientale, il grande polmone verde del territorio imolese.

Eppure una domanda sorge cruciale "Che faccia vogliamo dare alla Montanara"? Un tema da affrontare sicuramente a livello circoscrizionale.

La Montanara attraversa i Comuni di Casalfiumanese, Borgo Tossignano, Fontanelice e Castel del Rio. La preoccupazione degli amministratori nasce dal prendere atto che le politiche sulla viabilità, sia a livello regionale che provinciale, sull'asse Firenzuola/Imola trasformano di fatto i comuni della Vallata in "paesi di transito". Elevato è il numero di mezzi pesanti che trasportano giornalmente materiali per le cave di pietra serena e i cantieri dell'Alta Velocità. La situazione si fa poi più difficile e incompatibile in estate, quando la Montanara è percorsa da molti ciclisti e visitatori.

Per fare un esempio concreto: alla fine di luglio del 2006 è stato rilevato a Castel del Rio il passaggio di circa 3.000 mezzi pesanti al giorno.

Per quanto concerne poi i cantieri dell'Alta Velocità, questi, stante gli accordi, dovrebbero approvvigionarsi solo attraverso il versante toscano, motivo per cui la Regione Toscana ha ottenuto risarcimenti, non attribuiti invece alla Regione Emilia Romagna e alla Provincia di Bologna.



Anche nel 2006 l'Amministrazione Comunale è stata particolarmente attiva e attenta relativamente al problema della qualità dell'aria, mettendo in campo numerose azioni per la riduzione delle polveri sottili e in generale dell'inquinamento atmosferico.

Piste ciclopeditoni

Nel Piano Investimenti 2007/2009 è stato inserito un progetto di piste ciclopeditoni per favorire la zona scolastica di Toscanella.

La realizzazione prevede tre fasi: collegamento a Via Nenni (2007), collegamento da Via Nenni alla Via Emilia (2008), sottopasso della Via Emilia (2009).

In cantiere anche la costruzione del proseguimento dell'esistente pista ciclabile fino alla zona del Piratello per completare il collegamento Toscanella/Imola.

Auto a metano/GPL

Innanzitutto il Comune di Dozza ha aderito, in data 19/12/05, alla convenzione I.C.B.I. (Iniziativa Carburanti a Basso Impatto) per la realizzazione di un progetto nazionale per la gestione coordinata ed integrata della promozione e sviluppo dei carburanti per autotrazione a basso impatto. Mediante tale adesione ogni cittadino in possesso dei requisiti richiesti, ha avuto la



possibilità, a partire dal 13 febbraio 2006, di ricevere un contributo statale di € 350,00 per la trasformazione dell'impianto di alimentazione dell'auto a GPL o gas metano. Nel 2006 sono stati erogati nell'ambito di tale convenzione 26 contributi.

Inoltre, con l'adesione anche all'Accordo Qualità dell'aria 2005-2006 tra Regione Emilia Romagna, Provincia, Comuni Capoluogo e parte di altri comuni, sono state emesse ordinanze di blocco e/o limitazione del traffico e sono stati concessi ulteriori contributi dalla Regione per la trasformazione di veicoli privati a GPL o a gas metano per un totale di € 10.000,00. A seguito del bando approvato in data 27/02/06 sono stati concessi, nel 2006, contributi a 27 soggetti.

Inoltre, nella seduta della G.C. del 15/12/06, è stato deciso di concedere un contributo di € 200,00 a quei soggetti proprietari di autoveicoli privati che hanno presentato domanda di incentivo, ma che non hanno potuto beneficiare né degli incentivi provinciali né di quelli regionali pur avendo effettuato la trasformazione dell'impianto da benzina a gas metano. Contributi assegnati a 12 soggetti.

Stazione FS Metropolitana

Prevista per il 2009, dopo la fine dei lavori alla stazione FS di Bologna, la realizzazione della Stazione FS Metropolitana di Toscanella che collegherà così il paese alla rete ferroviaria nazionale. I tempi di percorrenza Bologna/Toscanella miglioreranno notevolmente rispetto all'uso del mezzo privato e del bus ATC.



Complanare

Un progetto sentito come strategico da tutti i Comuni del Circondario che premono per la sua realizzazione. La Complanare (ora visibile tra Bologna e Idice) eliminerebbe il traffico di attraversamento soprattutto sulla Via Emilia.

Il progetto dipende tuttavia da ANAS e fino ad ora non è stato finanziato.

Collaborazione con ATC

Già concordata per quest'anno una nuova fermata ATC sulla Via Emilia vicino alla zona del Mercatone, soprattutto per favorire la mobilità dei 200 dipendenti dell'azienda Wegaplast.

Nuova fermata ATC anche in corrispondenza della zona sportiva di Dozza (direzione Monte del Re), soprattutto per i giovani.



Sicurezza stradale e qualità della vita

Le nuove aree residenziali sono progettate già con piste ciclabili e separazione dei pedoni dagli autoveicoli.

Nel 2007 sorgerà una nuova rotonda in Via Calanco in direzione Dozza, dove è attualmente in costruzione la pista ciclopeditonale per unire la nuova zona residenziale al centro del paese.

In preventivo una rotonda anche sulla Via Emilia all'altezza di Via Scossabrillo per rallentare il traffico e favorire l'immissione nella nuova zona artigianale a valle e a monte della Via Emilia.

con il Consiglio Comunale dei Ragazzi in collaborazione con le scuole elementari e medie di Toscanella, sarà lanciata nell'anno scolastico 2007/2008, con una sperimentazione alla fine dell'anno scolastico 2006/2007 e prevede lo spostamento a piedi dei bimbi nel percorso casa-scuola con un genitore in testa ed uno in fondo al gruppo e diverse tappe lungo il percorso per raccogliere e riportare i bimbi alle loro abitazioni.

Il Comune la considera una vera e propria evoluzione della già consolidata Educazione Stradale.

Scuola: "Piedibus"

Un'idea nata dalla lettura di un articolo apparso sulla stampa nazionale, l'iniziativa, approvata e costruita

Eventi

Maggio – Bicilettata con AVIS.

UN TEMA DI RIFLESSIONE

Percorso casa-lavoro: il car-pooling

Il Comune ritiene che solo il management delle grandi aziende può avere la forza di agire concretamente in questo ambito.

Resta il fatto che oggi Toscanella è gravemente colpita dall'attraversamento di migliaia di autovetture che quotidianamente si spostano nel percorso casa-lavoro.



Piste ciclopeditali e rotonde

È in progetto la realizzazione di una nuova rotonda tra Via A. Moro e Via Scania (circonvallazione) con collegamento alle piste ciclabili di queste due vie. Insieme alla pista di Via Viara si completa quasi l'anello che unisce le zone residenziali ad ovest con il centro cittadino.

Sorgeranno due nuove zone residenziali – Borgo e Borghetto – in prossimità della Stazione Ferroviaria con ben 400 nuovi alloggi: il Comune ha già approvato il piano particolareggiato che comprende il verde pubblico, le piste ciclopeditali e le attrezzature sportive.

Sorgerà una nuova zona residenziale anche ad Osteria Grande denominata "Quaderna" dotata di collegamenti alla rete viaria preesistente anche con piste ciclopeditali.

Prevista nel 2008 anche una rotonda dove oggi c'è l'incrocio con semaforo per la San Carlo e l'autostrada. È stato ristrutturato Viale Roma con ripristino dei marciapiedi, sistemazione delle aiuole ed installazione di nuovo impianto di illuminazione. Analoghe ristrutturazioni e migliorie sono state eseguite in Via Mazzini e Via Curiel del Capoluogo. L'insieme rispec-



chia dunque una messa in sicurezza dei percorsi che uniscono la Stazione FS al centro.

Prolungamento del marciapiede a Osteria Grande lungo la S.S. n° 9 Via Emilia, località denominata "Barchetta", con tombamento del fosso preesistente.

È allo studio anche una pedana mobile per collegare il parcheggio dell'ospedale al centro.

Car-pooling

Sarà attivato entro il 2007 il software per favorire il car-pooling, già sperimentato in Germania. Si tratta di un progetto della Provincia di Bologna proposto a tutti i Comuni aderenti ad "Agenda 21" e accolto da 15 Amministrazioni locali. Di fatto Castel San Pietro è l'unico Comune del Circondario imolese che ha aderito a questa iniziativa.

Il software verrà installato nel sito del Comune e permette di mettere in contatto persone che fanno lo stesso tragitto.

Gli unici costi di cui si fa carico il Comune sono quelli di promozione e pubblicizzazione. È stato pensato soprattutto per l'accompagnamento dei bimbi a scuola e per il tragitto casa-lavoro dei tanti pendolari che si dirigono giornalmente verso Bologna, Imola e la zona industriale sulla San Carlo.



Mobilità casa-scuola

Entrambi i poli scolastici (Via 17 Aprile e Via Machiavelli) sono dotati di parcheggi, in particolare quello di Via 17 Aprile ha nel retro un percorso dedicato allo scuolabus che entra fino nel cortile.

La maggior parte delle zone residenziali periferiche sono collegate a plessi scolastici mediante percorsi ciclopeditoni protetti con riduzione al minimo delle interconnessioni con la rete di viabilità veicolare.



“Pedibus”

Deve partire con la collaborazione dell’Associazione “Camina” e della Provincia di Bologna. Sono state coinvolte tutte le scuole pubbliche e private. Sono previsti percorsi, accompagnati dai volontari, con punti di ritrovo per i bimbi che abitano fino ad un chilometro dalla scuola.

Autobus pubblici

La linea 94 dell’ATC passerà da Via Scania per favorire i residenti della zona ovest.

Trenitalia

Aperti tavoli di lavoro sia con i dirigenti di Trenitalia, che con i pendolari. Il Comune fa da mediatore per risolvere i problemi dei pendolari. Per ora hanno incontrato una buona disponibilità dei tecnici Trenitalia.

Aperto anche un tavolo con RFI (Rete Ferroviaria Italiana) che gestisce i locali della Stazione.

Auto a metano

Il Comune ha sostituito un vecchio mezzo a gasolio con uno a metano, oltre alla Multipla a metano già in uso.

Ha inoltre aderito ai fondi provinciali per la conversione per un totale di 24.000 euro: nel 2004 erogati n.48 incentivi di 500 euro/cad. a privati residenti, su un totale di 88 richieste.

Attivato anche il finanziamento regionale 2006 di euro 52.500 destinato alla conversione a metano o GPL di auto intestate a persone fisiche (350 euro) o giuridiche (300 euro) di Castel San Pietro per un totale di 150 incentivi (già pervenute 138 richieste). Incentivo non cumulabile con il precedente ed altri contributi analoghi.

Accordo di Programma per la Qualità dell’Aria 2006-07

Aderiscono a tutte le ordinanze di limitazione o blocco del traffico.

EVENTI

Campagna monitoraggio aria

Nell’inverno 2005-2006 in collaborazione con ARPA è stato rilevato un alto tasso di inquinamento soprattutto in Via Marconi. Monitorate anche la Piazza e la zona delle scuole di Via 17 Aprile. Il 12 ottobre 2006 è stata organizzata una serata pubblica di informazione, in cui i dati sono stati commentati da tecnici qualificati.

“Cambiamenti climatici”

Una serata (novembre 06) di sensibilizzazione con un esperto meteorologo dell’ARPA in collaborazione con l’Associazione “Camina”.

“Il mercoledì ci dà energia”

Tre serate pubbliche a tema (novembre 06) su fonti energetiche rinnovabili, geotermia e certificazione energetica in edilizia (per costruttori ed impiantisti e ovviamente cittadini interessati all’argomento).



Piste ciclopedonali

Il processo di progettazione di piste ciclabili è iniziato circa cinque anni fa. Attualmente sono stati appena completati i seguenti tratti di pista ciclabile:

- il tratto Medicina-Ganzanigo (circa 5 km) con futura estensione di un ulteriore chilometro nel Centro storico di Medicina
- un tratto di poco più di 2 km in centro
- un tratto nella frazione di Fossatone, dall'abitato verso la chiesa a fianco della quale c'è la scuola materna
- in Via del Piano un tratto di quasi 1 Km.

In programma anche il collegamento della Via Flosa alla piscina comunale e due tratti nella frazione di Villa Fontana, l'uno nell'abitato e l'altro per collegare la nuova scuola elementare alla zona sportiva.

Piste ciclopedonali e tempo libero

"Percorso delle Valli di Medicina e Molinella" - Nel 2001 è stato realizzato un percorso ciclopedonale per un totale di circa 32 chilometri con finalità sportive/

turistiche, per collegare le eccellenze del mondo agricolo e gli agriturismi, inclusa l'Oasi del Quadrone. Il progetto è stato finanziato con fondi europei per l'agricoltura.

Autobus pubblici

Le due aziende di trasporti (ATC e FER), avendo diverse concessioni sul territorio, non volevano collaborare tra loro. Così è intervenuta la Provincia di Bologna per creare nel settembre 2006 un anello che collega Medicina ad Imola, Castel S. Pietro e Castel Guelfo.

Attualmente ci sono ben 200 corse che passano dal Centro storico (Via Saffi, Via Libertà, sottoposte a forte inquinamento acustico e dell'aria)!

Sono stati modificati i percorsi per dimezzare il carico su Via Libertà e migliorate le fermate (micro-terminal). È in costruzione il nuovo Terminal sulla Via San Vitale al di fuori del Centro storico e sarà dotato di parcheggio, portabici, pensiline. Sarà pronto a settembre 2007. Da tener presente che ben 250 ragazzi prendono l'autobus giornalmente per andare alla scuola superiore in un'altra città.

Mobilità casa-scuola

Nel polo scolastico di Medicina è appena stata realizzata (gennaio 2007) una zona pedonalizzata per l'entrata e l'uscita sicura dei bambini. È vietato l'accesso a mezzi privati, entrano solo gli scuolabus.



Educazione e qualità dell'aria

Prima di rendere operativa la zona pedonalizzata la scuola ha chiesto collaborazione all'Università di Bologna per misurare l'inquinamento nell'ora di entrata, ovvero tra le 8,00 e le 8,30, rilevando un picco di inquinamento. La misurazione verrà rifatta a breve per constatare la differenza e i dati saranno resi pubblici. L'iniziativa ha coinvolto anche i bambini sul piano educativo.



Auto a metano

Il Comune accede ai finanziamenti regionali e ha coinvolto le officine autorizzate per finanziare i privati che scelgono di installare l'impianto a metano. Da rilevare il fatto che a Medicina esiste da molto tempo una grande stazione di rifornimento a metano e molti cittadini hanno auto a metano.

Eventi

In occasione della rassegna medicinese "Città della Scienza 2006", sono stati misurati i gas di scarico delle auto in piazza comparando i modelli a metano, idrogeno e benzina.

Medicina ha aderito, inoltre, all'iniziativa regionale "Liberiamo l'aria" con il blocco delle auto domenica 25 febbraio, ma non si ritiene efficace questo tipo di intervento spot.

Mobilità casa-lavoro

Medicina non ha una vera e propria zona industriale e molti residenti sono pendolari verso Bologna (più nel passato), Imola e Castel San Pietro.

A breve l'autobus che passa sulla S.Vitale vicino alla zona industriale di Fossatone, entrerà nella stessa, mattina e pomeriggio, per facilitare i lavoratori.

Nel 2008 sarà pronta la nuova strada S. Carlo che permetterà di realizzare la Circonvallazione di Medicina (il transito Bologna-Ravenna ora passa dalla città) e si collegherà alla Trasversale di pianura.

PROBLEMI OSSERVATI

Purtroppo si osserva ancora un notevole dualismo nei comportamenti dei cittadini: molti praticano ciclismo a livello agonistico, ma non usano la bicicletta nella vita quotidiana. Da notare che certi genitori arrivano a lasciare l'auto parcheggiata accesa quando accompagnano il bambino alla materna.

TEMI DI INTERESSE

Le energie alternative

L'Associazione "Luce e Vita" sta collaborando con il Comune e la scuola elementare per realizzare un impianto fotovoltaico sul tetto della scuola, sia per produrre energia, sia a scopo didattico. Il progetto passerà ora all'esame del Consiglio comunale, favorito anche dagli incentivi del recente Decreto Bersani. L'Associazione preme anche per far realizzare al Comune il primo "Piano energetico comunale". Due agricoltori producono energia da biomassa.



Piste ciclopedonali

Mordano e Bubano sono dotati di piste ciclabili che attraversano entrambi gli abitati sugli assi nord-sud ed est-ovest. A Mordano i percorsi ciclopedonali collegano il centro con il cimitero, con la borgata Montebottone. **A Bubano il centro è collegato all'oasi naturalistica, ai bacini della fornace**, oltre che a servire le abitazioni di v. Pagnina fino all'intersezione con v. Delle Basse. È in fase di realizzazione il collegamento con il cimitero. Manca, purtroppo, il collegamento tra i due paesi.

I marciapiedi in zone residenziali sono stati oggetto di un programma di abbattimento delle barriere architettoniche, della durata di tre anni.

Percorso casa-scuola

La **scuola elementare/media** di Mordano è stata oggetto di un **intervento di messa in sicurezza**. L'ingresso, prima sulla Via Lughese, è stato trasferito dietro sulla Via parallela (Via A. Moro), ora accessibile solo ai residenti e a chi deve raggiungere l'istituto. Da



un lato Via A. Moro è accessibile solo allo scuolabus.

Il percorso è stato completato da una nuova pista ciclabile e alberatura. Il cortile della scuola è stato ripavimentato, è stato inserito un cancello scorrevole.

Anche a Bubano si sta valutando la diversa modalità di ingresso per la messa in sicurezza dell'accesso alla scuola, anche se ciò richiede una diversa disponibilità degli spazi rispetto all'attuale.

Sicurezza stradale e qualità della vita

Negli anni recenti sono state realizzate e sono in corso di realizzazione 4 rotatorie per la messa in sicurezza di alcuni incroci pericolosi, o a servizio di nuove e corpose lottizzazioni. Sono rotatorie sia in ambito urbano che nell'immediata campagna, la cui posizione è scelta in base ad una pianificazione tesa ad aumentare la sicurezza complessiva.

Sulla viabilità principale, è da segnalare il recente allargamento della Prov. Selice, con la sistemazione degli incroci che collegano il territorio di Mordano e il potenziamento dell'illuminazione.

Sull'asse Fluno-Cavallazzi sono in fase di realizzazione alcuni interventi, anche in collaborazione con la Provincia e con soggetti privati. È stato sostituito



l'impianto semaforico di Mordano; sono in fase di realizzazione le corsie di immissione a servizio della nuova lottizzazione. Lo stesso si sta realizzando per l'accesso alla zona artigianale. All'incrocio con la v. Lume si realizzerà in collaborazione con la Provincia la quarta rotatoria che si ricordava sopra.

È intenzione dell'Amministrazione Comunale posizionare tabelloni luminosi di rilevazione della velocità per cercare di limitare la velocità di transito.



Parchi e oasi naturali

L'Amministrazione Comunale dimostra attenzione all'ambiente e al verde pubblico. Gli standard di verde sono elevati, e vengono realizzate aree di grandi dimensioni, non piccoli fazzoletti a macchia di leopardo.

Quest'anno sarà inaugurata una **nuova oasi naturalistica di 130.000 mq sorta dall'ex-Cava Bruno-ri**, con percorsi interni pedonali e una parte acquatica. Un percorso ciclopedonale la collega alle scuole del paese.

Sempre a Bubano è in fase di ultimazione un parco urbano di 9.600 mq adiacente alla nuova zona residenziale. Le aree di maggiori dimensioni sono collegate tra loro da un percorso ciclopedonale collegato con il centro di Bubano.

Anche la frazione Chiavica, che ha visto una recente consistente espansione è dotata di aree verdi attrezzate. È stata eseguita una serie di interventi sulla viabilità per aumentare la sicurezza, come l'istituzione del senso unico in v. Canaletta e la delimitazione della corsia ciclopedonale; la realizzazione di un ponte sul canale di Molini per l'accesso alla nuova zona residenziale, con relativo spazio di manovra per i mezzi pesanti. È una frazione che purtroppo non gode di servizi particolari (trasporti, commercio ecc.) per fruire dei quali gli abitanti sono costretti a spostarsi almeno fino a Bubano che dista circa 1.500 metri. Ciononostante, si tratta di una zona molto appetibile e richiesta a scopo residenziale, per la sua tranquillità e la vicinanza, comunque, a Bubano, Imola, Autostrada ed aree produttive.

UN TEMA DI RIFLESSIONE

La pianificazione

La buona situazione del tessuto socio economico del territorio di Mordano è frutto di una pianificazione che ha sempre cercato di favorire uno sviluppo razionale ed equamente distribuito sul capoluogo Mordano e sulle frazioni Bubano e Chiavica.

La particolare conformazione, con il capoluogo e la frazione sostanzialmente equivalenti sul piano del numero di abitanti, comporta l'esigenza di dover fare fronte ad una serie di servizi doppi da fornire alla cittadinanza, con inevitabili difficoltà sul bilancio del Comune.



Piste ciclopeditoni

Nella zona industriale sono in costruzione due tipologie di percorsi ciclabili, uno per collegare il santuario di Poggio all'Outlet e l'altro per collegarsi al Parco fluviale del canale di Medicina. In seguito nascerà un collegamento da Medicina a Castel San Pietro.

È terminata poi la pista ciclabile lungo la strada provinciale. La Via Nuova è collegata al cimitero attraverso il centro storico.

Ordinanze

Il Comune aderisce al blocco della domenica e ha già attivato dal 2000 la chiusura del Centro Storico la domenica e la sera.

Circonvallazione

Castel Guelfo è fuori dalle grandi vie di comunicazione, ma attraversato dagli 'Stradelli Guelfi' utilizzati da auto e mezzi pesanti. Un progetto di Circonvallazione è inserito nel Piano Regolatore e nel Piano della Mobilità, ma non è ancora stato finanziato dalla Provincia di Bologna. La zona industriale è a Poggio, ovvero a 5 km dal paese.

Auto a metano

Il Comune è orientato all'acquisto di auto a metano per i propri servizi. Attualmente ne ha in dotazione n. 2, una per i vigili urbani ed una per i dipendenti comunali.

Desidera favorire l'acquisto di auto a metano anche da parte di Hera, che attualmente utilizza mezzi molto inquinanti per la raccolta della nettezza urbana.

Mobilità casa-lavoro

I residenti si muovono con mezzi propri principalmente in direzione Imola, Bologna e verso il polo industriale di Poggio sulla San Carlo.

Polo Industriale di Poggio

Importanti gli accordi con il Comune di Castel San Pietro per migliorare il polo produttivo sulla base delle Linee Guida della Provincia di Bologna ("Aree produttive ecologicamente attrezzate").

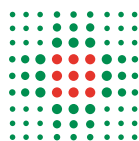
TEMI DI RIFLESSIONE

Si osserva che le Linee guida provinciali sopracitate non contemplano la gradualità e sono oltremodo impegnative per le nuove imprese.

A metà del futuro percorso ciclabile Castel San Pietro-Medicina c'è l'industria Biolchim a rischio di incidente rilevante e per la quale si chiede la delocalizzazione.

Si segnala inoltre che l'Autogrill "Sillaro" di Castel San Pietro è ancora senza depuratore e scarica tutti i liquami nel canale di Medicina, dove verrà fatto il Parco!

Da sottolineare infine, anche in considerazione dei punti precedenti, la difficoltà dei Comuni del Circondario Imolese ad omogeneizzare i propri regolamenti (edilizi, pulizia municipale ecc.) e politiche.



**SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA**
Azienda Unità Sanitaria Locale di Imola

Progetto: MOBILITY MANAGER

Nel 2004 è stato nominato il Mobility Manager al fine di studiare e migliorare la mobilità in genere e in particolare la mobilità casa-lavoro dei dipendenti.

Indagine mobilità' casa-lavoro

Nell'ambito della gestione della mobilità dell'AUSL (che è la maggior Azienda del territorio oltre che Azienda di salute e sanità) si è distribuito un questionario sulla mobilità sostenibile e in particolare sullo spostamento casa-lavoro per ognuno dei 1720 dipendenti.

Nel corso del 2006-2007 si è effettuata la elaborazione dei dati andando verso la formazione e adozione delle relative ipotesi di miglioramento con gli strumenti più adeguati (car-pooling, biciclette, mezzi pubblici....) organizzate nel Piano dello Spostamento casa-lavoro.

I risultati dell'indagine sono stati presentati ai dipendenti in una convention aziendale con l'estrazione di 2 bici come premio a 2 dei 958 dipendenti che hanno compilato e consegnato il questionario.

INTERVENTI

Anche sulla base delle segnalazioni indicate nei questionari dai dipendenti si è elaborato un programma di comportamenti di mobilità più adeguati che si incentra su vari interventi:

> **Car-pooling:** facilitazioni nelle formazioni degli equipaggi e agevolazioni nel parcheggio (Ospedale Civile Nuovo, Vecchio e C.S.P.T.) con posti riservati

alle vetture utilizzate con questa modalità. Attualmente sono già state riservate 5 postazioni parcheggio all'Ospedale Civile Nuovo.

> **Bicicletta:** per incentivare l'uso della bicicletta si sono creati luoghi recintati e chiusi per garantire più sicurezza rispetto ai furti nei vari presidi dell'AUSL di Imola.

Ospedale Vecchio:

- si è ristrutturato un parcheggio biciclette chiuso e parzialmente coperto
- si è aderito al progetto "Imola in bici" di Area Blu fornendo le chiavi delle biciclette arancioni con contratto agevolato ai dipendenti. Possono essere utilizzate le biciclette delle postazioni di Imola e la stessa chiave può essere utilizzata per le biciclette presenti nelle città italiane che aderiscono al Progetto "C'entro in bici"
- disponibilità di bici aziendali.

Ospedale Nuovo:

- si è individuato un parcheggio per biciclette chiuso riservato ai dipendenti. Attualmente si sta operando per coprirlo ed attrezzarlo con rastrelliere. Sono state distribuite per accedervi oltre 200 chiavi a dipendenti interessati.

Incentivi

- È stata inviata a tutti i rivenditori di biciclette del Circondario una lettera in cui si richiedeva uno sconto aggiuntivo ai dipendenti dell'azienda che avessero acquistato una bicicletta. Questa iniziativa lo scorso anno ha permesso l'acquisizione di 20 biciclette da parte dei dipendenti.

> **Mobilità auto elettriche:** sono state acquistate 5 auto elettriche nel luglio 2006. Attualmente si sta effettuando una sperimentazione sul campo per verificare il reale consumo di energia elettrica e una sensibilizzazione a questi mezzi facendoli utilizzare al maggior numero di dipendenti.

> **Parcheggio auto:** si sta rivedendo il sistema dei parcheggi auto nei vari presidi aziendali per renderli più funzionali, anche perché i dipendenti nel questionario hanno denunciato una criticità.

Si rivedranno i criteri per l'assegnazione dei permessi di parcheggio.



Le Amministrazioni coinvolte nel PPS del territorio imolese

IMOLA

Massimo Marchignoli – Sindaco

Daniele Montroni – Assessore Mobilità
montroni.d@comune.imola.bo.it

SERVIZIO MOBILITÀ: mobilita@comune.imola.bo.it

MORDANO

Roberto Andalò – Sindaco

Giovanni Andalò – Assessore Lavori Pubblici
urp@mordano.provincia.bologna.it

Luisa Gallignani – Assessore Sanità

CASTEL SAN PIETRO TERME

Vincenzo Zacchioli – Sindaco

Nadia Castagnari – Assessore Mobilità
castagnari@cspietro.it

Daniele Bassini – Responsabile Mobilità
tel. 051 6954212
daniele-bassini@cspietro.provincia.bo.it

Alessandro Cardone – Responsabile Unità Operativa
Lavori Pubblici e Progettazione
tel. 051 6954151
alessandro-cardone@cspietro.provincia.bo.it

BORGO TOSSIGNANO

Stefania Dazzani – Sindaco

Geom. Carlo Arcangeli – Responsabile Ufficio Tecnico
tel. 0542 91111
urp@borgotossignano.provincia.bologna.it

FONTANELICE

Vanna Verzelli – Sindaco

Arch. Francesco Zucchini – tel. 0542 92566
urp@fontanelice.provincia.bologna.it
ut@fontanelice.provincia.bologna.it

MEDICINA

Nara Rebecchi – Sindaco

Michele Filippini – Assessore Viabilità,
Trasporti, Lavori pubblici
tel. segr. 051 6979229,
assessorelavoripubblici@medicina.provincia.bologna.it

Elio Cocchi – Assessore Urbanistica
e Qualità Territoriale

CASTEL DEL RIO

Salvatore Cavini – Sindaco

Geom. Maurizio Bruzzi – Responsabile Mobilità
tel. 0542 95906
urp@casteldelrio.provincia.bologna.it

CASALFIUMANESE

Roberto Poli – Sindaco

Gaspere Aramini – Assessore Sanità
tel. 0542 666122

Geom. Gabriele Bernabei – Responsabile Ufficio Tecnico
tel. 0542 668058
utc@casalfiumanese.provincia.bologna.it

DOZZA

Antonio Borghi – Sindaco

Roberto Conti – Vicesindaco

Antonella Caranese – Assessore Opere pubbliche
Ing. Susanna Bettini – Responsabile Ufficio Tecnico
tel. 0542 678351
ut@comune.dozza.bo.it

CASTEL GUELFO

Dino Landi – Sindaco

Luigi Tabellini – Assessore Viabilità e Lavori Pubblici

Arch. Vittorio Giogoli – Responsabile Lavori Pubblici
tel. 0542 639214
ut@castelguelfo.provincia.bologna.it

AZIENDA USL IMOLA

Mario Tubertini – Direttore Generale

Guido Laffi – Direttore Dipartimento di Sanità Pubblica
e Coordinatore PPS
tel. 0542 604927
g.laffi@ausl.imola.bo.it